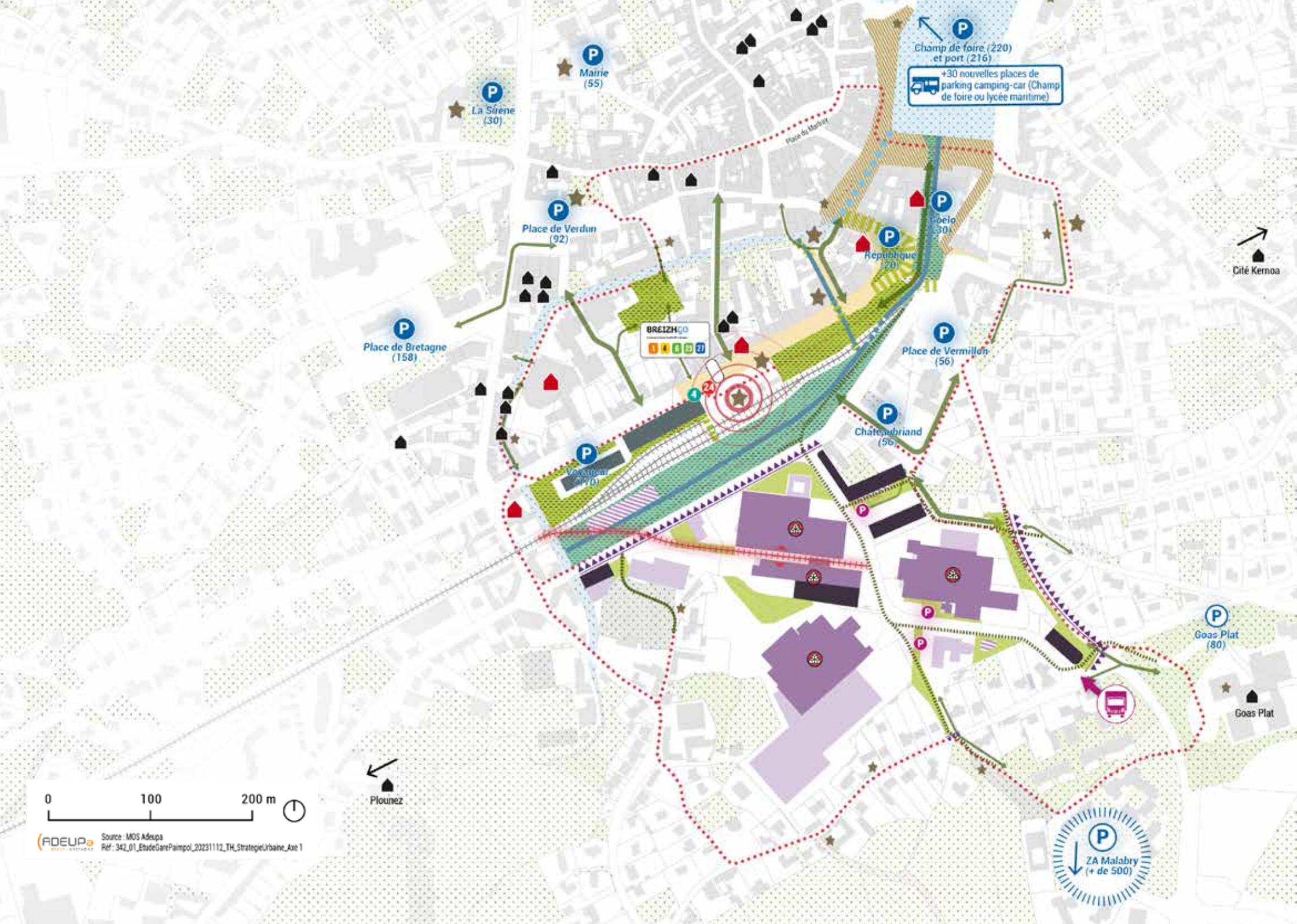


PAIMPOL

QUARTIER DE LA GARE

Étude urbaine
PUBLICATION FINALE
SEPTEMBRE 2024





Champ de foire (220)
 et port (216)
 +30 nouvelles places de
 parking camping-car (Champ
 de foire ou lycée maritime)

Mairie
 (55)

La Sirène
 (30)

Place de Verdun
 (92)

République
 (20)

Place de Bretagne
 (158)

Place de Vermillon
 (56)

BREIZHGO
 1 4 0 0 7

Chateaubriand
 (56)

Kervadec
 (70)

Goas Plat
 (80)

Goas Plat

0 100 200 m

Source : MOS Adeupa
 Réf : 342_01_EtudeGarePaimpol_20231112_TH_StrategieUrbaine_Axe 1



Plounez

Cité Kerno

ZA Mafabry
 (+ de 500)

PAIMPOL résilience(s)

ÉTUDE URBAINE DU QUARTIER DE LA GARE DE PAIMPOL

Résilience : capacité d'un écosystème à se réparer après un épisode de crise, mais aussi, processus de préparation et d'**adaptation à la crise**.

L'adaptation devient la donnée majeure dans tout futur aménagement du territoire. Comment être plus agile ? Comment acquérir **une meilleure capacité de rebond et d'adaptation dans un contexte donné**, ici, celui du quartier de la gare de Paimpol ? Que peuvent nous enseigner les états passés du site ?

Au pluriel, « **les résilience(s)** » c'est considérer **les formes multiples** que celle-ci peut adopter : à l'échelle territoriale, écosystémique (axe 1), à l'échelle de la ville et des mobilités (axe 2) et au sein des filières économiques, ici au sein de la zone d'activité maraîchère Paimpol Union (axe 3).

AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais affirmé

Orientation 1.1 | **Renouer avec les qualités naturelles du site**



Ménager une « coulée bleue »

Et révéler les qualités paysagères existantes

Orientation 1.2 | **(Re)connecter la gare à son environnement proche**



Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Et mettre en valeur les équipements structurants et le patrimoine ordinaire du paysage urbain

Orientation 1.3 | **Préserver la ville avec une solution fondée sur la nature des fonds marins**

Voir p.120, cadrage XL « L'Anse de Paimpol »

AXE 2 | La polarité gare et ses abords intensifiés

Orientation 2.1 | **Déployer une aire de mobilité**



Renforcer l'offre de services autour de la gare

S'appuyer sur l'édifice gare existant, édifier une halle active et mieux connecter les transports en commun

Orientation 2.2 | **Renforcer la mixité d'usages entre la gare et le centre-ville**



Identifier des opportunités nouvelles de renouvellement urbain

Et poursuivre le renouvellement urbain à l'œuvre

Orientation 2.3 | **Reconfigurer les accès à la ville**



Établir une stratégie « stationnement » à l'échelle de la ville

Et atténuer le trafic entre gare, port et centre-ville

AXE 3 | Un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton

Orientation 3.1 | **Adapter la zone : vers un hub de proximité**



Optimiser le foncier de la zone

Et en soigner les lisières

Orientation 3.2 | **Clarifier les flux et espaces publics au sein du hub**



Améliorer la signalétique et les cheminements

Et définir une entrée unique pour les poids-lourds

Orientation 3.3 | **Améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub**



S'adapter aux évolutions de la logistique

Permettre un potentiel retour du fret ferroviaire à Paimpol



- Avant-propos 7

1 | ÉTAT DES LIEUX

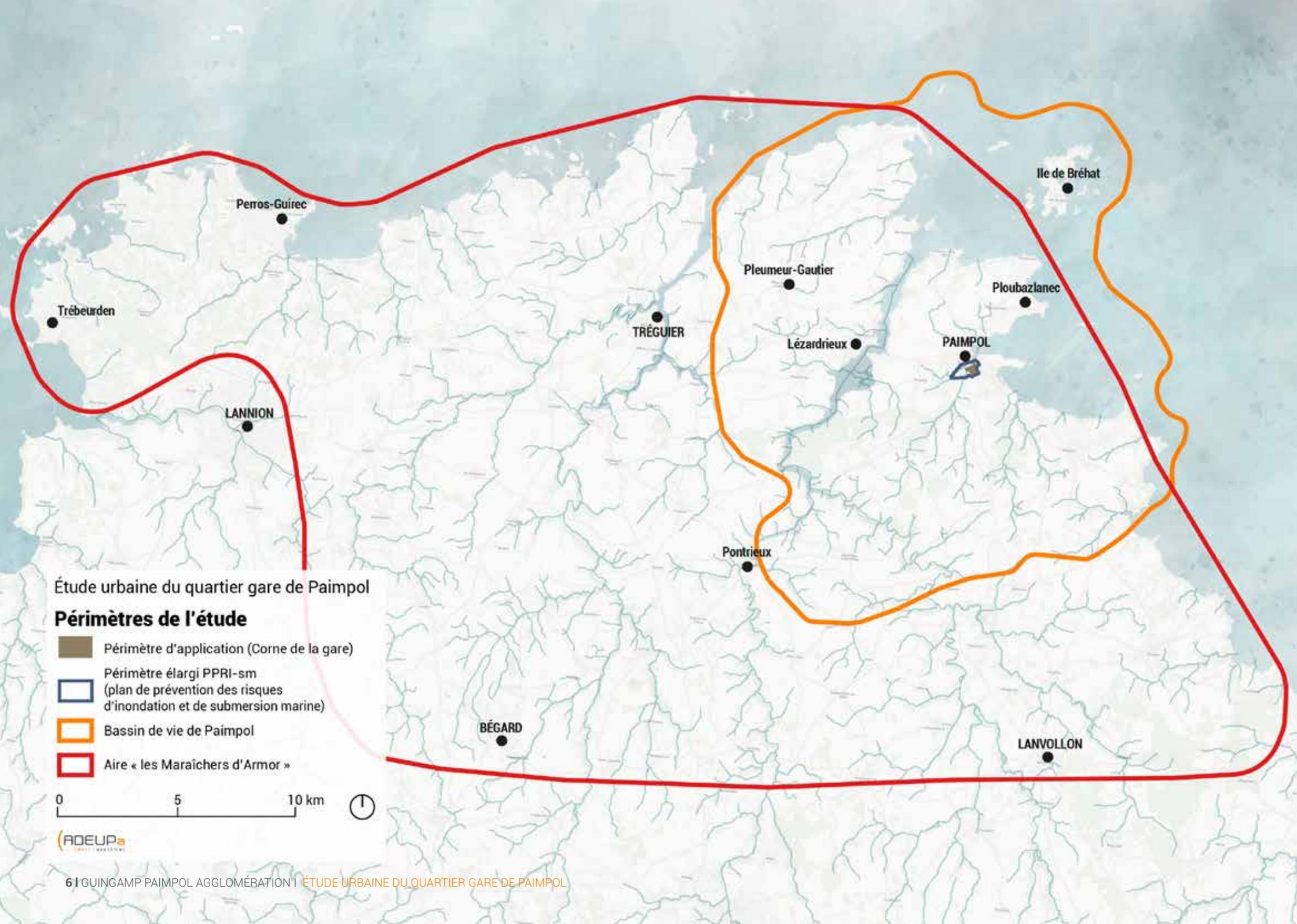
1.1 LES RÉFLEXIONS ET ENGAGEMENTS EXISTANTS	11
1.2 LES ENTRETIENS D'ACTEURS	17
1.3 UN PORTRAIT COMPOSITE DE LA CENTRALITÉ	27
• Introduction	29
• De « l'extrémité de l'étang » au port, entre eau douce et eau salée	31
• Risques inondation et submersion marine : la donne majeure à anticiper pour mieux s'adapter	35
• Équipements et services : un pôle urbain dynamique.....	39
• Commerces et services : un centre-ville animé à l'année.....	41
• Sociodémographie : une diversité de ménages et de générations à conforter.....	43
• Habitat : un parc de logements diversifié mais en tension	45
• Un territoire à l'écart des grands axes routiers, mais affecté par une augmentation du trafic en période estivale.....	49
• La ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol : une offre historique et singulière en faveur du report modal.....	51
• Mobilités quotidiennes et touristiques : des enjeux croisés et des besoins similaires.....	53
• En train, à pied, à vélo, en bateau, en voiture : des accès au centre-ville peu accueillants et discontinus	55
• Entre terre et mer, une identité paimpolaise imperceptible dans l'espace public	61
• Économie du territoire : un pôle d'activités variées, entre difficulté de recrutement et recul de la population active	65
• Une filière maraîchère très présente sur la frange littorale.....	67
• Une zone de conditionnement imbriquée mais peu intégrée dans la ville	69
• La zone de conditionnement : une interface logistique entre exploitants agricoles et négociants/expéditeurs	71
• Fret ferroviaire : une solution, aujourd'hui contrainte, avec des perspectives d'avenir	75
• Eau : une ressource précieuse sous tension.....	77
• Énergie : le monde agricole au cœur de la transition énergétique ...	79
1.4 BILAN DES ENJEUX	81

2 | LA STRATÉGIE URBAINE

• La stratégie urbaine Paimpol, Résilience(s)	91
• Carte synthèse.....	93
AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ ...	95
• Carte thématique	97
• Orientation 1.1 : renouer avec les qualités naturelles du site.....	99
• Orientation 1.2 : (re)connecter la gare à son environnement proche..	105
• Orientation 1.3 : préserver la ville avec une solution fondée sur la nature des fonds marins	109
AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS	111
• Carte thématique	113
• Orientation 2.1 : déployer une aire de mobilité	115
• Orientation 2.2 : renforcer la mixité d'usages aux abords de la gare..	119
• Orientation 2.3 : reconfigurer les accès à la ville	123
AXE 3 : UN HUB DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU RÉSEAU LOGISTIQUE BRETON.....	125
• Carte thématique	127
• Orientation 3.1 : adapter la zone, vers un hub de proximité intégré....	129
• Orientation 3.2 : clarifier les flux et espaces publics au sein du hub..	133
• Orientation 3.3 : améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub	135

3 | LE PHASAGE

• Court terme	139
• Moyen terme	141
• Long terme.....	143
• Bibliographie.....	147
• Annexes.....	149



Étude urbaine du quartier gare de Paimpol

Périmètres de l'étude

-  Périmètre d'application (Corne de la gare)
-  Périmètre élargi PPRI-sm (plan de prévention des risques d'inondation et de submersion marine)
-  Bassin de vie de Paimpol
-  Aire « les Maraichers d'Armor »



Guingamp-Paimpol Agglomération et la Ville de Paimpol ont confié à l'Adeupa Brest-Bretagne le soin de conduire une étude urbaine sur le quartier de la gare de Paimpol comprenant le site dit de la « Corne de la gare » et la zone de conditionnement légumière, sise au sud de la voie ferrée. Cette étude articule trois niveaux de questionnements et d'échelles qui conditionnent le devenir de ce secteur urbain.

Les trois niveaux de questionnements

La fonction gare : suivant le prisme des mobilités, l'étude pose notamment les questions d'intermodalité et d'accessibilité offertes par la ligne ferroviaire, en particulier, dans le contexte d'affluence saisonnière.

La fonction logistique du site : dans une approche filières (agricoles), l'étude s'intéresse aux activités de conditionnement exercées in situ et à l'écosystème du maraîchage.

L'enjeu de requalification et d'évolution du quartier : intégrant les risques d'inondation et de submersion marine en présence, l'étude s'intéresse aux développements passés du site pour mieux en esquisser l'évolution souhaitable.

Les trois échelles d'analyse

Si le périmètre d'étude est circonscrit à la Corne de la gare et la zone de conditionnement, l'analyse de cet espace se doit d'intégrer les interactions des acteurs du périmètre avec son environnement plus ou moins proche.

Pour ce qui est des enjeux urbains liés au site d'étude à proprement parler, **le périmètre des risques issus du plan de prévention des risques inondation et submersion marine (PPRI-sm)** de 2017 constitue la donne majeure et sert de toile de fond.

Le périmètre intermédiaire du **bassin de vie de Paimpol** permet de resituer la ville dans son territoire, en comparant différents indicateurs sociodémographiques, économiques ou de mobilités, entre la ville et cette échelle intermédiaire.

Enfin, le périmètre élargi correspond ainsi à **l'aire des Maraîchers d'Armor**. Il vient objectiver le fonctionnement de l'écosystème du maraîchage sur la frange littorale. Il permet également de questionner les problématiques environnementales liées aux ressources en eau et en énergies.

La démarche

Réalisée entre décembre 2022 et décembre 2023, la réflexion s'est articulée autour de **trois séquences successives** : une phase de constat, suivie de l'analyse du contexte pour en extraire les enjeux spécifiques et, enfin, la formulation de projections pour le quartier de la gare de demain.

Afin d'éclairer les principaux tenants de l'étude, une vingtaine d'entretiens ont été menés avec les différentes parties prenantes de la démarche (élus, propriétaires fonciers, acteurs économiques, partenaires institutionnels, services techniques de l'agglomération et de la Ville de Paimpol), complétés par la rencontre de scientifiques.

Enfin, deux focus spécifiques sont venus enrichir l'étude urbaine :

- **Un focus sur les mobilités**, s'intéressant spécifiquement au rôle d'intermodalités de la gare de Paimpol, mais aussi aux modes actifs (vélo et marche), et plus particulièrement à la question des itinéraires.
- **Un focus sur l'écosystème du maraîchage**, explorant les pistes d'évolution de la zone de conditionnement en concertation avec les acteurs économiques en présence, mais aussi en explorant la question du fret, notamment ferroviaire.



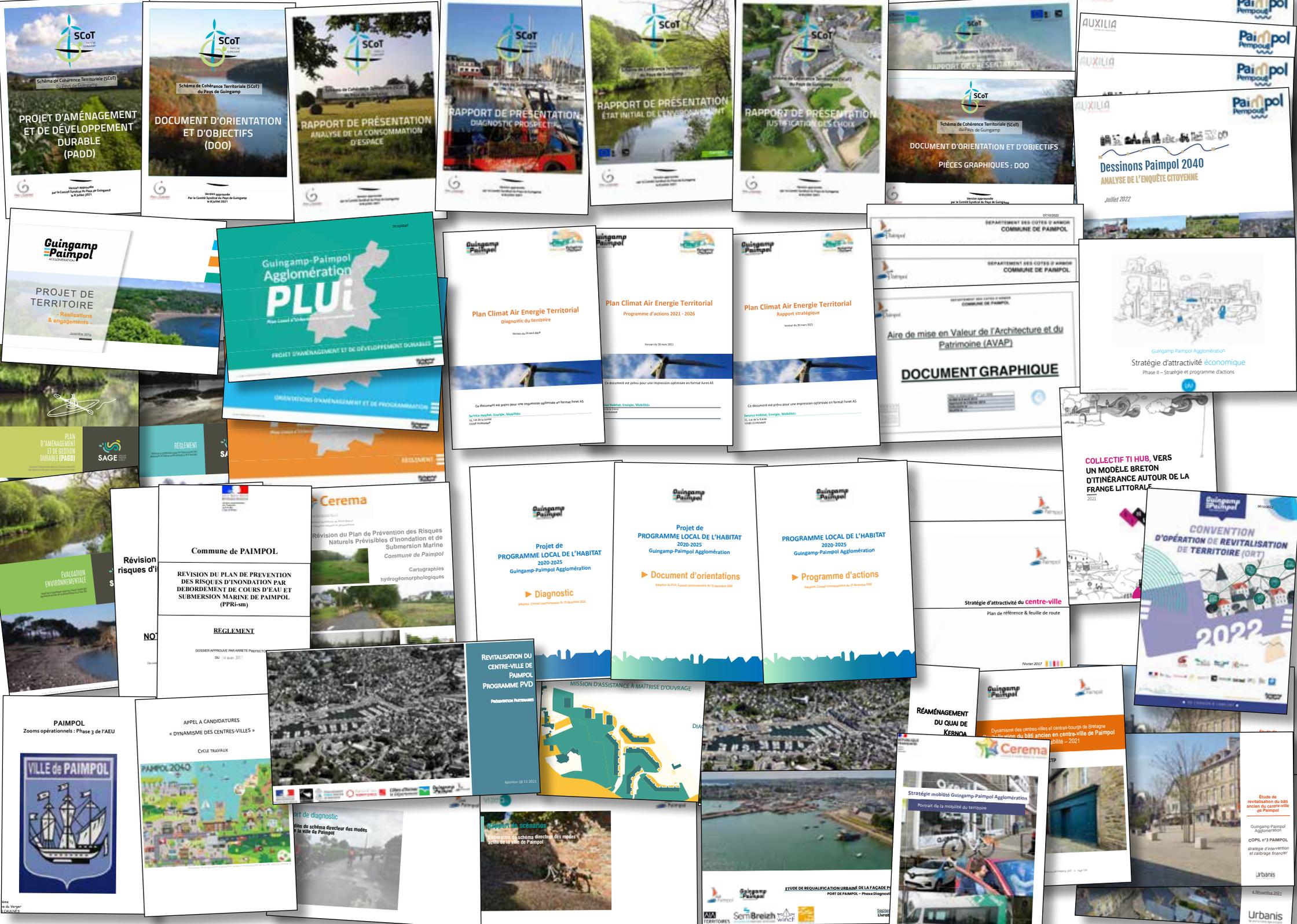


1

1 | ÉTAT DES LIEUX



Crédit : Les pieds dans le vide



1.1 | LES RÉFLEXIONS ET ENGAGEMENTS EXISTANTS

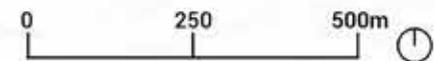
Un ensemble de documents-cadres fixant les enjeux et ambitions du territoire
Des documents spécifiques à la centralité, reflet des actions d'ores et déjà engagées
De nombreux documents thématiques ou sectoriels illustrant les dynamiques à l'œuvre

1.1 | LES RÉFLEXIONS ET ENGAGEMENTS EXISTANTS

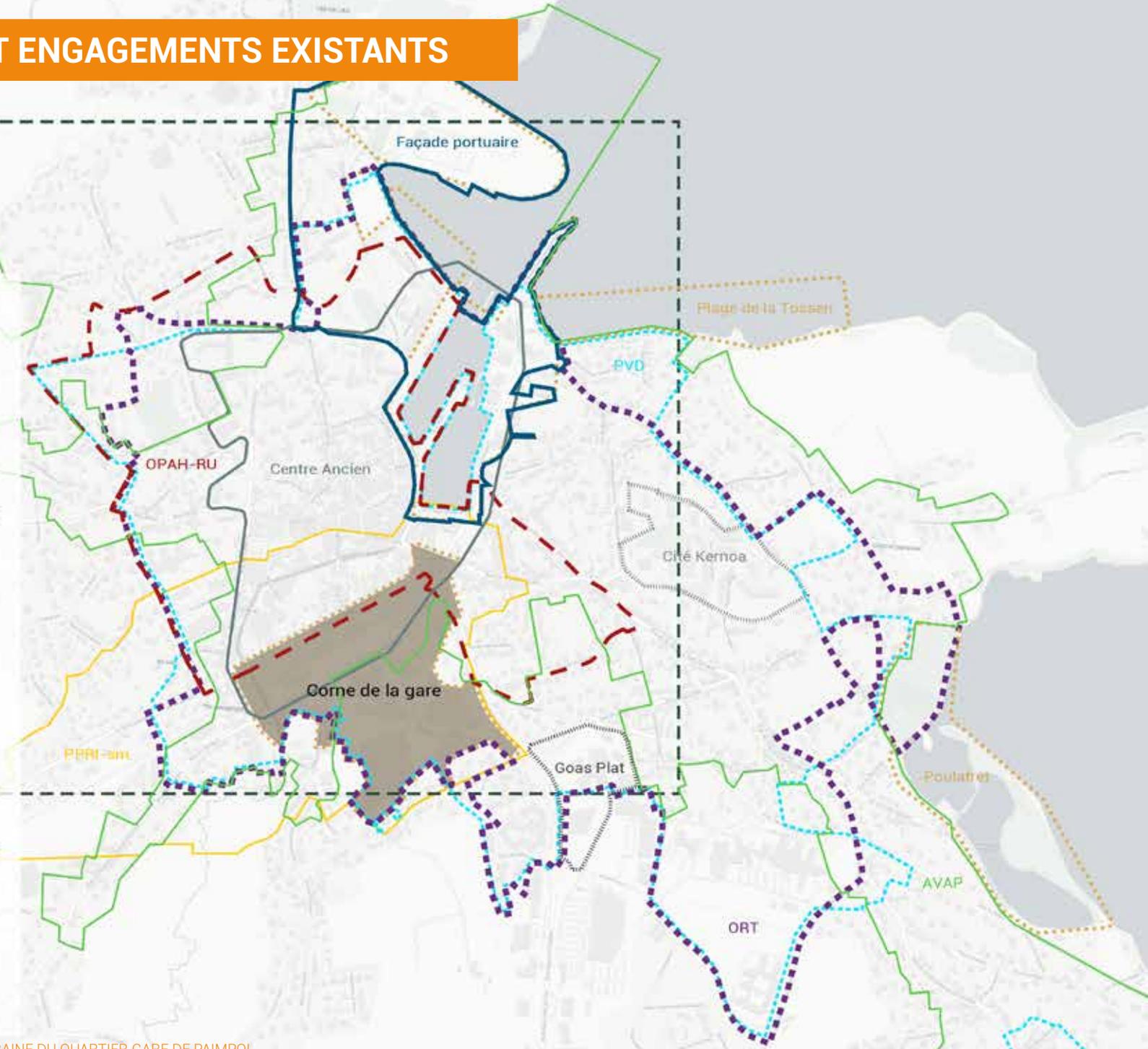
PAIMPOL | Quartier de la gare Étude urbaine

Périmètres d'études et de réflexions existants

- Analyse environnementale de l'urbanisme
- Schéma directeur 2009-2011
- Périmètre Petite ville de demain 2021 (PVD)
- Périmètre Opération de revitalisation du territoire 2022 (ORT)
- Périmètre Opération d'amélioration de l'habitat et renouvellement urbain 2023 (OPAH-RU)
- Périmètre Stratégie d'attractivité du centre-ville 2017
- Périmètre Requalification urbaine de la façade portuaire 2022-2023
- Aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine 2014 (AVAP)
- Dessinons Paimpol 2040, sites de réflexion, 2022
- Périmètre élargi PPRI-sm 2017
- Rénovation cité Kermoa (démarrage : 2021)
- Rénovation ancien collège Goas Plat (projet)
- Site Corne de la gare (Étude urbaine Adeupa)



Sources : AEU, ORT, OPAH-RU, AVAP, Scot, PPRI-Sm, Ville de Paimpol
Ref. 342-01_20230217_TH_Périmètres



Synthèse : l'esquisse d'une trajectoire pour le devenir du quartier de la gare

En synthèse générale, il s'agit, d'une part, d'adapter le centre-ville en développant la biodiversité dans l'espace urbain, en prenant en compte les risques d'inondation et de submersion marine, tout en préservant l'ambiance maritime. D'autre part, pour le volet mobilité, la nécessité de développer des alternatives à l'autosolisme mais aussi de faire de la gare une véritable porte d'entrée de ville multimodale sont retenus comme objectifs éclairant le devenir du quartier de la gare de Paimpol. Enfin, pour le volet économique, il s'agit de préserver le foncier (à la fois outil et ressource agricoles) mais également de développer de nouvelles chaînes de production et de circulation des marchandises.

Note : une synthèse plus développée des réflexions et engagements existants est disponible en annexe p.146.

Un ensemble de documents-cadres fixant les enjeux et ambitions du territoire

⊙ **Projet de territoire 2020-2030 (01/2019)** : pour « préserver et développer une économie de proximité et solidaire », il s'agit notamment d'adapter le centre-ville de Paimpol à cette économie de proximité tout en encourageant un système agricole de qualité et en créant de nouvelles chaînes de production et de circulation.

⊙ **Schéma de cohérence territoriale (Scot) du Pays de Guingamp 2021-2041 (01/2019)** : à Paimpol, l'objectif est de développer la biodiversité dans l'espace urbain (PADD, armature verte urbaine). L'une des ambitions est de préserver les outils et ressources agricoles, en particulier le foncier (comme la zone de conditionnement de Paimpol). Il s'agit également de préserver l'ambiance maritime mais aussi de préserver les zones d'expansion des crues, les zones de submersion marine ainsi que les zones inondables non urbanisées aujourd'hui (comme le secteur de la Corne de la gare).

⊙ **Le programme local de l'habitat (PLH) 2020-2025 (12/2020)** : parmi les orientations qui cadrent la stratégie du PLH, il est indiqué de mobiliser le parc existant comme levier de réponse aux besoins en logements et d'attractivité des centralités mais aussi de diversifier l'offre de logements pour l'adapter aux besoins des ménages et aux évolutions sociétales, notamment en prenant en compte les besoins spécifiques (saisonniers...).

⊙ **Le plan local d'urbanisme (PLU) 2023-2033 (arrêt du 02/02/2023)** : une Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) est établie sur le secteur gare de Paimpol. Celle-ci indique que « le nombre de stationnements doit être maintenu ». Quelques marges de manœuvre sont possibles sur la pointe nord du site, proche du rond-point du Goëlo. Le périmètre de l'OAP se limite aux fonciers directement voisins de la gare.

Cette OAP a vocation à évoluer avec les conclusions de la présente étude.

⊙ **Site patrimonial remarquable (SPR, 2014)** : les objectifs du SPR de Paimpol sont entre autres : la préservation du milieu, la qualité de l'urbanisme et la reconquête quotidienne de la ville existante et la gestion responsable des espaces publics. Le SPR préconise notamment la conservation du bâti plutôt que la démolition coûteuse en énergie et en déchets produits ainsi que la réutilisation d'espaces en déshérence (comme les abords de la gare).

⊙ **Le Plan climat-air-énergie territorial 2021-2027 (PCAET, 2021)** : sur la thématique des mobilités, le PCAET inscrit le développement des alternatives à l'autosolisme comme priorité pour la période 2021-2027. Par ailleurs, les deux principaux risques de vulnérabilité du territoire à horizon 2050 sont la diminution des ressources en eau et les sécheresses, ainsi que les risques inondations et submersions marines.

⊙ **Le Plan de prévention des risques inondation et submersion marine (PPRI-sm, 2017)** : Paimpol est couvert par un PPRI-sm et le secteur de la Corne de la gare correspond à un périmètre spécifique, la « zone de transition particulière de fond de baie » (concomitance des aléas fluvial et maritime), avec des risques de niveaux faible à moyen sur les secteurs gare et zone de conditionnement, et des risques fort à très fort au niveau du quartier du Quinic. Par ailleurs, une actualisation des seuils de montée des eaux est à envisager compte tenu des avancées scientifiques récentes.

⊙ **Le Schéma d'aménagement et de gestion durable Argoat-Trégor-Goëlo (Sage, 2017)** : la principale règle à retenir concernant le site d'étude de la Corne de la gare est la règle 5 : « protéger les zones naturelles d'expansion des crues ». Une étude prospective « besoins/ressources » (de type HMUC, hydrologie-milieu-usage-climat) est en cours

1.1 | LES RÉFLEXIONS ET ENGAGEMENTS EXISTANTS

Des documents spécifiques à la centralité, reflet des actions d'ores et déjà engagées

⊙ **Le projet de revitalisation urbaine / AMI « Redynamiser les centres-villes et centres-bourgs de Bretagne » 2018-2019** : ce programme permet à Paimpol de lancer 12 opérations de revitalisation du centre-ville dont la requalification du quai de Kerno, l'élaboration du schéma des modes actifs, la poursuite de l'aménagement du Champs de foire avec pour objectif la mise en scène de « la porte de Bréhat », la mise en valeur de l'entrée au port et au centre-ville.

⊙ **Concertation citoyenne « Dessins Paimpol 2040 » (2022)** : la mobilisation des habitants autour du projet de revitalisation du centre-ville a permis de faire émerger des idées de programmation, de projets et d'envies sur plusieurs secteurs de la ville dont la Corne de la gare. Celle-ci est perçue par les habitants comme « une zone à réenchanter », devenant une véritable porte d'entrée, une zone multimodale et de mobilité douce, avec au cœur un poumon vert, un lieu de rencontres, facilitant les franchissements de la voie ferrée et associant les différents habitants de la ville (seniors, travailleurs, jeunes, agriculteurs, touristes...).

⊙ **Programme Petites Ville de Demain (PVD, 2021) / Convention d'Opération de revitalisation du territoire (ORT, 2022)** : la requalification de la Corne de la gare constitue l'une des actions identifiées dans la convention d'ORT.

⊙ **Opération programmée d'amélioration de l'habitat et Renouvellement urbain (OPAH-RU, 2023)** : l'OPAH-RU de Paimpol va traiter la réhabilitation de 96 logements et la création de 25 logements avec interventions à l'îlot. Les orientations retenues à l'issue du diagnostic sont de mobiliser le parc de logements vacants et dégradés, de diversifier le peuplement du centre-ville et de répondre à la demande locative.

⊙ **Analyse environnementale de l'urbanisme (AEU, 2011)** : parmi les 10 secteurs clés étudiés, la Corne de la gare et le rond-point du Goëlo bénéficient de propositions d'aménagement (non réalisées). La Corne de la gare est aménagée de nouveaux bâtiments, aux normes du PPRI (sans habitations au rez-de-chaussée). Un jardin en creux complète le site, servant de bassin de rétention et d'infiltration des eaux pluviales. Du stationnement public est maintenu. Le rond-point du Goëlo est transformé en une grande place avec un « anneau » plus large pour les voitures et praticable en son centre par les piétons, vers le port.

⊙ **Stratégie d'attractivité du centre-ville (2017)** : le plan de référence proposé s'articule autour de 4 volets :

- Un volet « accessibilité et déplacement » (réaménagement des deux principales entrées de ville, rond-point du Goëlo et Champs de foire, amélioration des cheminements piétons et mise en place d'une navette estivale).
- Un volet « commerces et services » (limitation de l'implantation de commerces en périphérie, favoriser l'implantation de nouveaux équipements en centre-ville).
- Un volet « habitat » (mise en place d'une OPAH-RU pour rénover le bâti ancien et désencombrer les cœurs d'îlot).

- Un volet « convivialité » (mise en valeur des espaces publics du centre-ville ; la Corne de la gare étant « la dernière pièce urbaine » à traiter).

De nombreux documents thématiques ou sectoriels illustrent les dynamiques à l'œuvre

⊙ **Projet alimentaire territorial (PAT, en cours)** : la stratégie alimentaire du territoire de GPA est en cours d'élaboration. Elle définira les orientations de développement au regard des enjeux agricoles et alimentaires à l'horizon 2050, ainsi que les actions opérationnelles dans le respect de la trajectoire fixée par le PCAET.

⊙ **Stratégie d'attractivité économique de GPA (2021)** : le territoire est dans une phase de transition économique majeure. Pour Paimpol, les axes de travail prioritaires concernent notamment le développement de tiers lieux, espaces de coworking pour capitaliser sur l'attractivité résidentielle du littoral, mais aussi la question de l'hébergement temporaire des saisonniers (à l'année) ainsi que les enjeux de mobilité (liaisons ferroviaires en particulier).

⊙ **Stratégie mobilité de GPA (en cours)** : le premier volet de la stratégie a été réalisé (portrait de la mobilité, 2021). La seconde étape (à venir) hiérarchisera les périmètres d'action et définira pour chacun les objectifs. Enfin, la troisième étape dressera le programme d'actions et le financement.

Synthèse : l'esquisse d'une trajectoire pour le devenir du quartier de la gare

⊙ **Schéma directeur des modes actifs de Paimpol (2020)** : les orientations stratégiques retenues sont de poursuivre la mise en œuvre d'un hypercentre favorable aux déplacements à pied et à vélo, d'engager une politique d'apaisement des axes structurants du centre-ville, d'ancrer les services vélo sur la commune et, enfin, de réaliser les grands itinéraires en étoile autour de l'hypercentre.

⊙ **Plan vélo communautaire de GPA (en cours)** : le diagnostic et la définition du maillage ont été définis. Le plan d'action devrait aboutir fin 2023-début 2024. L'objectif est simple : développer la pratique du vélo sur le territoire. Pour se faire, il est prévu notamment de constituer un réseau d'itinéraires cyclables autour des centralités et pôles générateurs, mais aussi entre chaque centralité. Il s'agit également de renforcer l'accessibilité cyclable des sites et itinéraires touristiques, de proposer des itinéraires en rabattement vers les pôles de mobilités pour favoriser l'intermodalité et de proposer des équipements de services aux usagers cyclistes.

⊙ **Stratégie mer et littoral 2030 de GPA (en cours)** : à la suite du diagnostic réalisé en 2020, une stratégie mer et littoral de l'agglomération sera définie. Les élus s'engagent à soutenir l'économie productive (projet de territoire) et en priorité l'économie de la mer et l'agriculture. Parmi les orientations stratégiques, les élus souhaitent notamment contribuer à une meilleure valorisation de l'économie maritime, touristique et sociale de la mer et du littoral en développant des partenariats avec les acteurs des filières économiques mais aussi en engageant une politique de valorisation du foncier. Ils souhaitent également construire un aménagement équilibré et solidaire prenant en compte les enjeux de l'interface terre/mer

(politique d'aménagement permettant de planifier les espaces et les activités pour permettre leur développement).

⊙ **Étude de requalification de la façade portuaire (en cours)** : l'étude s'intéresse au périmètre de la façade maritime du port de Paimpol, du secteur du Môle jusqu'à la zone économique du chantier naval de Kernalud. L'étude vise à renforcer la vocation portuaire ainsi que les différentes filières productives (pêche, ostréiculture, plaisance, réparation navale), à redéfinir le secteur môle/four à chaux et les interfaces ville-port (lien vers le quartier de la gare notamment) mais aussi à mieux intégrer le port dans la ville. Il est attendu de l'étude qu'elle prenne en compte la vulnérabilité face aux enjeux d'inondation et de submersion marine.

⊙ **Réaménagement du quai de Kerno (2020)** : une première portion du quai réaménagé a été livrée en 2020. Ces travaux poursuivent l'harmonisation architecturale de la façade portuaire de Paimpol. Ils permettent également d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des quais, tant pour les piétons, que pour les flux routiers, urbains et liés aux activités portuaires.

⊙ **Rénovation de la cité Kerno (en cours)** : la rénovation de la cité Kerno permettra à terme la réhabilitation de 178 logements, la restructuration et la réhabilitation de 16 logements pour passer à 24, la démolition de 39 logements et la construction de 19 logements sur site. Le tout est porté par Terres d'Armor Habitat, et suivi par la Ville de Paimpol. De premières phases de concertation ont été menées avec les habitants.





1.2 | LES ENTRETIENS D'ACTEURS

Ce qui est déjà dit

1.2 | LES ENTRETIENS D'ACTEURS

DES QUESTIONS POSÉES AUTOUR DE 3 ENTRÉES, 2 TEMPORALITÉS



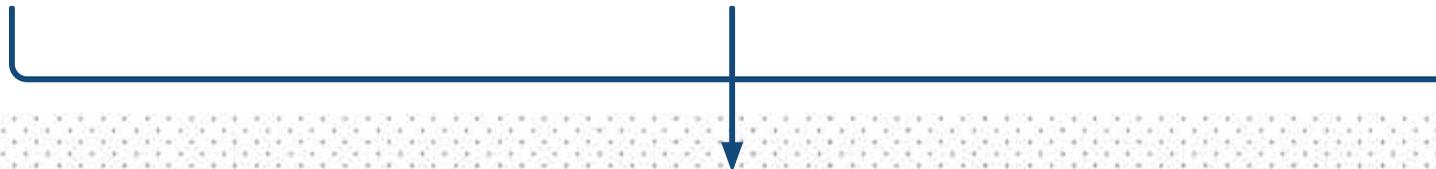
LA REQUALIFICATION URBAINE /
LE QUARTIER GARE



LES MOBILITÉS /
LE FONCTIONNEMENT GARE



L'ÉCOSYSTÈME DU MARÂÎCHAGE /
LA ZONE DE CONDITIONNEMENT



AUJOURD'HUI,
LES CONSTATS

DEMAIN,
LES PERSPECTIVES

Un ensemble d'acteurs, partie prenante du devenir du quartier

Une vingtaine d'entretiens d'acteurs ont été menés au cours de la démarche. Lors de chaque entretien, les trois thématiques d'entrée de l'étude ont été abordées : la requalification urbaine, l'écosystème du maraîchage et les mobilités. Pour chacune, il a été évoqué à la fois la perception de la gare aujourd'hui (les constats) mais aussi demain (les perspectives). Une synthèse hiérarchisée et anonymisée des points de vue des personnes ci-dessous listées est présentée dans les pages qui suivent.

Des élus

- Ville de Paimpol : **Jacky Gouault**, adjoint Aménagement cadre de vie.
- Guingamp-Paimpol Agglomération : **Élisabeth Puillandre**, vice-présidente aménagement, mobilités et revitalisation des territoires.
- Région Bretagne : **Loïc Hénaff**, conseiller régional délégué aux relocalisations et au fret.
- Sénat / Région Bretagne : **Gérard Lahellec**, sénateur des Côtes d'Armor, anciennement vice-président en charge des transports du conseil régional de Bretagne.

Des grands propriétaires fonciers

- SNCF Immobilier : **Sylvain Gouttenègre**, responsable pôle valorisation et développement Grand Ouest (Nantes) ; **Sylvie Château**, direction SNCF Immo Région (Rennes).
- Les Maraîchers d'Armor : **Anne-Marie Lhaminot**, directrice des Maraîchers d'Armor (UCPT, Union des coopératives de Paimpol et de Tréguier), préside la station Paimpol Union ; **Hubert Jacob**, vice-président des Maraîchers d'Armor, producteur de cocos à Paimpol ; **Gilbert Brouder**, président des Maraîchers d'Armor, producteur de tomates à Plougrescan ; **Loïc Conan**, élu à la Chambre d'agriculture, administrateur aux Maraîchers d'Armor, producteur de tomates à Plourivo.

Des acteurs économiques

- Transports Mesguen : **Ludovic Calarnou**, président.
- Expéditeur Jacob SA : **Florent Doussal**, président.
- Transdev Rail Bretagne : **Loïc Lanne**, directeur.

Des acteurs institutionnels

- Région Bretagne : **Sylvain Gouillet**, chef de projet gares/plan vélo ; **Romain Ferdinandi**, référent transport.
- Chambre d'Agriculture : **Frédérica Perletta**, chargée de mission urbanisme.
- Banque des territoires / Caisse des dépôts et consignation : **Vincent Fournier**, directeur territorial.

Des services de GPA et de la Ville de Paimpol

- Urbanisme : **Aline Ollivier**, service aménagement urbain, Ville de Paimpol ; **Benoît Lambert**, chargé de mission urbanisme, GPA.
- Habitat : **Antoine Mathieu**, responsable habitat & renouvellement urbain, GPA ; **Audrey Pornin**, chargée des politiques opérationnelles de l'habitat, GPA.
- Mobilités : **Léa Audurier**, chargée de projet mobilités, GPA.
- Projet alimentaire territorial (PAT) : **Marie Cosse**, chargée de mission PAT (GPA incluant Bréhat), GPA.
- Économie et grands projets : **Régis Dubée**, responsable du service développement économique et grands projets, GPA ; **Nathalie Le Gal**, chargée de mission économie maritime, innovation et transitions, GPA.
- Biodiversité et gestion des risques inondation et de submersion marine : **Florent Mercier**, coordination Gemapi.
- Énergie/PCAET : **Sophie Szymkowiak**, cheffe de service énergie, habitat, mobilités (en charge du PCAET), GPA.
- Commerces/Dynamisme centre-ville : **Solenn Villers**, manager de centre-ville, Ville de Paimpol.
- Tourisme : **Rozenn Briand**, directrice adjointe de l'Office de tourisme de Paimpol.

La communauté scientifique

- Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) : **Stéphane Pouvreau**, directeur de recherche en écologie benthique, reproduction et recrutement d'invertébrés marins, plongeur scientifique.

1.2 | LES ENTRETIENS D'ACTEURS



La requalification urbaine / Le quartier gare

Aujourd'hui, les constats

- **Environnement** : la prise en compte et la gestion des risques d'inondation et de submersion marine comme donnée d'entrée majeure (sur le front de mer, le long des cours d'eau comme le Quinic).
- **Espaces bâtis** :
 - Des besoins de logements importants et diversifiés (jeunes, seniors, actifs, petits ménages, saisonniers, familles...).
 - Une mixité de fonctions aux abords de la gare effective mais des espaces peu connectés entre eux (habitats, commerces, activités économiques, lieux de convivialité, activités touristiques...).
 - Un centre-ville commercial dynamique à l'année, à proximité de la gare.
- **Espaces publics** :
 - Cette entrée de ville aux nombreux parkings donne une sensation d'absence d'espaces publics aux abords de la gare.
 - Depuis le quartier de la gare, le port est peu perceptible.
 - La zone de conditionnement est traversée par une rue publique, la rue de la Marne, peu sécurisée (absence de trottoirs ou de marquages au sol par exemple).
 - Au sein de la zone de conditionnement, des nuisances sonores et des conflits d'usages liés au trafic et stationnement de poids-lourds et tracteurs sont perceptibles pour le voisinage.

Demain, les perspectives

- **Environnement** : protéger les équipements stratégiques existants des risques d'inondation et de submersion marine, tout en acceptant la place de l'eau. S'adapter aux inondations ponctuelles en évitant la surprotection et l'envie de tout surélever.
- **Espaces publics** :
 - Améliorer la qualité urbaine de l'entrée de Paimpol depuis la Corne de la gare, première image de la ville. Affirmer le quartier de gare comme porte d'entrée sur la mer.
 - Améliorer les connexions et cheminements de la gare au port.
 - Aménager un parc inondable sur la Corne de la gare en réponse aux risques environnementaux.

- Interroger la localisation du parking de camping-cars Pierre Loti à proximité de la gare.
- **Espaces bâtis** :
 - Réhabiliter le bâti ancien et produire des logements neufs pour faciliter l'accueil de populations variées en centre-ville.
 - Veiller aux possibilités d'évolution du secteur gare en lien avec de possibles besoins fonciers pour l'entreposage et l'acheminement des productions maraîchères.
 - Ne pas entraver les perspectives de développement du fret ferroviaire dans le cadre du projet d'aménagement du secteur de la Corne de la gare (anticiper les besoins futurs ; préserver du foncier).
 - Une nécessité de renforcement de l'offre de services aux abords de la gare (à destination des habitants, des voyageurs et des touristes) : espace d'attente, bagagerie, stationnements vélo sécurisés pour tous...
 - SNCF Gare & Connexion a déposé un permis de construire pour la construction de deux ombrières photovoltaïques sur le parking voyageur de la gare (superficie approximative : 2 230 m²), en partenariat avec la société Tenergy. À noter, en parallèle, le lancement début juillet par la SNCF de sa nouvelle filiale SNCF Renouvelables dont l'objectif est d'installer 1 000 Mwc de capacités photovoltaïques d'ici 2030, soit 20 % de leur consommation actuelle, en valorisant leurs nombreux fonciers.
 - Optimiser et améliorer l'aménagement de la zone de conditionnement pour en faciliter la traversée publique, notamment pour relier le quartier Goas Plat et le centre-ville, en passant par le quartier de la gare. Il s'agit aussi d'y favoriser la place du végétal tout en optimisant le foncier en partenariat avec les acteurs économiques en présence (absence de schéma d'ensemble de la zone de conditionnement à ce jour).

À noter

Vers un quartier de gare, vitrine de l'identité de Paimpol, entre terre et mer :

- Aujourd'hui, un quartier de gare manquant de lisibilité où la fonction de parking prédomine.
- Demain, un quartier intégré à la ville prenant davantage en compte les contraintes du milieu, en lien avec les aléas inondation et submersion marine, et facilitant les interconnexions piétonnes entre quartiers.

1.2 | LES ENTRETIENS D'ACTEURS



Les mobilités / Le fonctionnement gare

Aujourd'hui, les constats

- **Stratégie de mobilité globale :**
 - La voie ferrée Carhaix-Guingamp-Paimpol est une véritable colonne vertébrale du territoire de GPA, avec la moitié de la population vivant à moins de 5 km d'une halte ferroviaire.
 - Le maintien de la ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol en 2016, pour un montant de travaux de 28 millions d'euros, est une véritable réussite collective, fruit d'une ambition publique forte (cofinancée par l'État, le Conseil régional, le Conseil départemental des Côtes d'Armor, la communauté de communes de Guingamp, la communauté de Paimpol-Goëlo, celle de Pontrieux, du Pays de Bégard, du Pays de Guingamp et de la SNCF).
 - C'est bien la mixité des flux (scolaires, usagers du quotidien et touristes) qui permet la pérennité de la liaison ferroviaire Carhaix-Guingamp-Paimpol.
- **Stratégie de mobilité locale :**
 - À ce jour, aucune réflexion d'ensemble sur la question des parkings n'a été engagée par la Ville.
 - La Vapeur du Trieux est une activité phare en faveur de la préservation, pérennisation et développement de la liaison ferroviaire (cofinancée par la Région et les communes qu'elle traverse), loin d'être anecdotique pour le territoire.
- **Logistique ferroviaire :**
 - La ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol présente plusieurs contraintes (pentes de 20/1 000, courbes des voies, longueur des quais trop faible pour accueillir un train de fret complet...) limitant le retour du fret ferroviaire.
 - Une éventuelle délocalisation de la zone de conditionnement ne résoudrait pas l'intégralité des difficultés de circulation. Les engins en provenance du nord de Paimpol traverseront toujours le centre-ville.
- **Logistique routière :** pour les poids-lourds, l'accès à la zone de conditionnement paraît plus adapté par la rue Raymond Pellier (D786) uniquement, plutôt que par la rue de Penvern (D15, avec des habitations donnant sur rue).
- **Mobilité du quotidien :**
 - Des initiatives sont engagées pour favoriser le report modal des habitants et visiteurs : navette intra-urbaine de Plounez à Kéridy, d'abord expérimentée d'avril à juillet 2023 et pérennisée depuis, ouverture des lignes scolaires au grand public, transport à la demande...
 - La préservation du stationnement gratuit pour les abonnés TER aux abords de la gare.
 - La vigilance sur la réorganisation de la circulation automobile : un fragile équilibre a été atteint par la ville.

Demain, les perspectives

- **Stratégie de mobilité globale :**
 - Améliorer les usages de demain sur la ligne ferroviaire, c'est augmenter le cadencement entre Guingamp et Paimpol pour avoir une fréquence de train plus importante.
 - Améliorer l'intégration billettique entre les différents services de mobilité à l'échelle du territoire mais surtout à l'échelle régionale.
 - Une meilleure gestion des flux à l'année (tracteurs, poids lourds, voitures, piétons, vélos, train) y compris lors de l'affluence touristique.
- **Stratégie de mobilité locale :**
 - Affirmer la gare comme un atout des mobilités de demain. Articuler une petite unité de pôle multimodal autour de celle-ci.
 - Développer des solutions innovantes comme les taxirails (train léger) sont des pistes sérieuses étudiées par la SNCF pour les petites lignes. D'autres pistes innovantes sont à étudier : wagon combiné, wagon de fret isolé, fret de messagerie au sein des wagons voyageurs...
 - La préservation du stationnement longue durée gratuit à Paimpol (sauf zones bleues du centre-ville) est souhaitée par les élus de la Ville.
 - L'aire de camping-cars Pierre Loti, près de la gare, peut être déplacée.
- **Mobilité du quotidien :**
 - Encourager et faciliter le report modal de la voiture vers le train en développant un partenariat entre GPA (compétence transport et mobilités), le Département des Côtes d'Armor (transport scolaire) et la Région (compétence transport ferroviaire).
 - Des offres alternatives à l'autosolisme sont nécessaires. Connecter davantage Paimpol et les villes limitrophes.
 - Faciliter et sécuriser les traversées/liaisons piétonnes autour de la gare.
 - Contingenter le stationnement aux abords de la gare. Maîtriser le stationnement lors de l'affluence touristique.

À noter

Vers une décarbonation des mobilités. La gare comme atout majeur :

- Aujourd'hui, la gare est au cœur de la ville de Paimpol mais pas encore au cœur des mobilités du quotidien des habitants et visiteurs.
- Demain, la gare et son quartier comme véritable plateforme multimodale au service du bassin de vie paimpolais.

1.2 | LES ENTRETIENS D'ACTEURS



L'écosystème du maraîchage / La zone de conditionnement

Aujourd'hui, les constats

- **Stratégie de la filière maraîchère :**
 - La préservation des productions maraîchères, en maintenant l'activité à son niveau actuel dans le futur, ainsi que la préservation et le développement des autres activités économiques à Paimpol sont exprimés comme des objectifs.
 - Pour les agriculteurs, un accès de plus en plus tendu à une eau de qualité et des coûts de l'énergie importants sont signalés.
- **Implantation :**
 - Le maintien des activités économiques dans la zone de conditionnement est souhaitable pour être au plus près des exploitations agricoles.
 - Des conflits d'usages au sein de la zone sont constatés (stationnement de particuliers dans la zone, traversées de piétons près des camions...).
- **Logistique :**
 - La consommation locale ne peut absorber la totalité de la production locale, les bassins de consommation sont en France et en Europe. Le fret est donc indispensable pour les activités de maraîchage.
 - La route est le mode exclusif de transport des productions maraîchères aujourd'hui. La gratuité des routes nationales en Bretagne y contribue en partie.
 - La ligne ferroviaire Brest-Rennes ne facilite pas le ferroutage car elle est surchargée en fréquentation (absence de sillons).

Demain, les perspectives

- **Stratégie de la filière :**
 - Adapter le site de la zone de conditionnement aux enjeux économiques (rester compétitif) et aux enjeux environnementaux (autoproduction, autoconsommation...).
 - Développer des activités en lien avec les productions maraîchères et l'alimentation. Renforcer les circuits courts.
 - Décarboner les transports et imaginer des liens renforcés entre le port et la gare ? Le fret à la voile se développe (pour des produits à haute valeur ajoutée plutôt).
 - Le ferroviaire ne peut se penser par opposition au camion mais plutôt en complémentarité. Demain, si nous n'avons pas un train performant du point de vue logistique, la Bretagne pourrait être affaiblie du point de vue de sa compétitivité économique.
 - Il est indispensable d'associer les chargeurs et les transporteurs pour imaginer et développer un véritable système fret.

• **Implantation :**

- Prendre en compte les contraintes de mobilité des activités légumières au-delà de la zone de conditionnement (transport, sécurité au niveau des routes, interface avec les habitations avoisinantes...).
- Développer les activités de conditionnement sur un autre site complémentaire ? Optimiser le foncier dans d'autres zones d'activités ?
- Dans un contexte de sobriété foncière, les entrepôts pourraient se déployer en hauteur. Plus largement, pour la profession agricole, il faudra construire différemment car les bâtiments agricoles seront comptabilisés dans l'artificialisation.
- Avant d'imaginer démultiplier des plateformes de fret ferroviaire, il faut capitaliser sur les outils déjà existants : la plateforme de transport combiné rail-route Lahaye à Rennes. Aujourd'hui, il faut un lieu efficace et optimum pour assurer la massification. Un chantier reste à ouvrir pour doubler la capacité de la plateforme Lahaye à l'heure actuelle (pour passer de 4 à 6 trains complets par jour).
- Optimiser et améliorer l'aménagement de la zone de conditionnement pour garantir la fonctionnalité du site. Co-construire avec les acteurs économiques de la zone pour une plus grande pluralité d'usages au sein de la zone.

• **Logistique :**

- Revoir le modèle à flux tendus. Il faut détendre les flux, et donc prévoir davantage d'espaces de stockage réfrigérés pour la production.
- Décarboner les transports et développer le fret ferroviaire ? Indispensable à moyen/long terme, surtout si le transport routier vient à présenter des coûts rétroactifs. Comment la zone de conditionnement de Paimpol doit-elle s'adapter et s'inscrire dans ce nouveau contexte ?

À noter

Maintenir l'activité maraîchère en améliorant le fonctionnement du site :

- Aujourd'hui, une zone de conditionnement stratégiquement positionnée mais qui a évolué et grandi sans schéma d'ensemble.
- Demain, de nombreux défis sont à relever pour la filière : le maintien de la production en s'adaptant aux évolutions de la filière et aux attentes sociétales, le renouvellement des générations, le recrutement de la main d'œuvre, le coût de l'énergie et l'accès à l'eau.



1.3 | UN PORTRAIT COMPOSITE DE LA CENTRALITÉ

Ce qui est véritablement en jeu

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Pour analyser et comparer différents indicateurs retenus dans le portrait composite, deux échelles statistiques ont été retenues : le périmètre communal de Paimpol et le bassin de vie.

Le périmètre « Aire des Maraîchers d'Armor » (voir p.7 « Avant-propos ») est également utilisé pour l'analyse d'indicateurs liés à l'économie et à l'environnement.

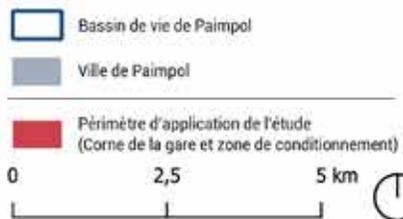
Définition bassin de vie (Insee)

© Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.

© Les services et équipements de la vie courante servant à définir les bassins de vie sont classés en 6 grand domaines (services aux particuliers, commerce, enseignement, santé, sport/loisirs/culture, transports)

Étude urbaine du quartier de la gare de Paimpol

Portrait composite : Périmètres d'analyse



Source : OpenStreetMap
Traitement : Adeupa

Introduction : dix-sept tableaux thématiques croisant approches tangible et sensible

Le portrait composite ne vise pas l'exhaustivité mais cherche au contraire à identifier **ce qui est véritablement en jeu pour le quartier de la gare**. Pour ce faire, dix-sept tableaux thématiques sont dressés. Chacun permet de faire émerger des enjeux spécifiques, synthétisés et repris dans le diagramme concept final, schéma préfigurant et spatialisant les enjeux auxquels la stratégie sera amenée à répondre plus en détail (voir Partie 2, p.89). S'appuyant sur les trois thématiques d'entrée de l'étude (requalification urbaine, mobilités et écosystème du maraîchage), le portrait composite décline les tableaux suivants, regroupés au sein de trois grands volets : la ville des pleins, la ville des vides et la ville productive.

Les pleins renvoient au cadre bâti, à l'agrégat des constructions, tandis que **les vides** renvoient aux flux, à la circulation, aux réseaux, aux espaces publics et au grand paysage. La dialectique entre pleins et vides caractérise la ville. Enfin, évoquer **la ville productive** c'est souligner les activités de fabrication, de maintenance, de réparation ou d'agriculture. L'économie dite des « cols bleus », qui souvent a quitté le cœur des villes pour la périphérie mais qui, à Paimpol, demeure en ville avec la zone de conditionnement et son port. Encore aujourd'hui, l'économie productive fait partie intégrante de l'identité de la ville.

La ville des pleins : développement urbain et dynamiques sociodémographiques

- Une histoire du quartier de la gare : de « l'extrémité de l'étang » au port, entre eau douce et eau salée.
- Risques inondation et submersion marine : la donne majeure à anticiper pour mieux s'adapter.
- Équipements et services : un pôle urbain dynamique à l'année, avec une saison touristique qui s'allonge.
- Sociodémographie : une diversité de ménages et de générations à conforter.
- Habitat : un parc de logements diversifié mais en tension.

La ville des vides : focus sur les mobilités et les espaces publics

- Accessibilité routière : un territoire à l'écart des grands axes routiers mais affecté par une augmentation du trafic en période estivale.
- La ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol : une offre historique et singulière en faveur du report modal.
- Mobilités quotidiennes et touristiques : des enjeux croisés et des besoins similaires.
- Ambiance urbaine : en train, à pied, à vélo, en bateau, en voiture, des accès au centre-ville peu accueillants et discontinus.
- Ambiance urbaine : entre terre et mer, une identité paimpolaise imperceptible dans l'espace public.

La ville productive : focus sur l'écosystème du maraîchage

- Économie du territoire : un pôle d'activités variées, entre difficultés de recrutement et recul de la population active.
- Une filière maraîchère très présente sur la frange littorale.
- Une zone de conditionnement imbriquée mais peu intégrée dans la ville.
- La zone de conditionnement : une interface logistique entre exploitants agricoles et négociants/expéditeurs.
- Fret ferroviaire : une solution, aujourd'hui contrainte, avec des perspectives d'avenir.
- Eau : une ressource précieuse sous tension.
- Énergies : le monde agricole au cœur de la transition énergétique.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Le réaménagement du quai de Kerno sur le port de Paimpol a laissé visible une trace des anciennes emprises de voies ferrées qui se prolongeaient jusqu'au port, et ce, jusqu'au début du XX^e siècle

De « l'extrémité de l'étang » au port, entre eau douce et eau salée

1. Moyen-Âge : de la queue à la tête de l'étang

Du IV^e siècle jusqu'au XII^e siècle, le niveau de la mer monte. À partir du XII^e siècle, celui-ci se stabilise. **Sur l'actuel site de la gare, une vaste étendue naturelle d'eau prolonge alors la baie sous la forme de marais** (voir illustrations, pp. 45-46). À l'extrémité, se situe d'ailleurs le village de Lostang (« queue de l'étang » en breton) à Plounez. Aujourd'hui, le chemin de Lostang rappelle l'existence de ce village. Le territoire était une presqu'île formée de marécages qui se prolongeaient jusqu'à Paimpol, « tête de l'étang/de la mare » (en breton *Penpol*, composé de *penn* « extrémité, tête » et *poull* « mare, étang, trou »). La toponymie évoque la nature singulière du territoire. En parallèle, en 1202, l'Abbaye de Beauport est fondée par la maison de Goëlo.

2. XVIII^e siècle : du marais aux étangs salés

Le XVIII^e siècle marque le grand essor de la ville avec la pêche à la morue de Terre-Neuve (auparavant pêche dans la Manche et l'Atlantique). Du XVI^e au XVIII^e siècle, une bourgeoisie marchande se constitue autour du cabotage, de la pêche et du commerce du lin ou des céréales. La ville s'organise autour du port et de l'activité commerciale. Le bourg devient une petite ville qui se dote d'équipements portuaires : un quai en pierres « côté ville » (1762), puis un autre « côté Kerno » sur la rive de Kéridy (quai Lambert, 1775).

La digue du Vieux pont de Kerno (ou chaussée Vauban) est réalisée. Elle ferme le bras marécageux qui enserme la ville. Elle permet le passage d'une rive à l'autre pour les piétons et **transforme le marais en étang salé à marée**. Les travaux sont vraisemblablement réalisés par les moines de l'Abbaye de Beauport qui ont réalisés des ouvrages similaires autour de l'abbaye à partir du XIII^e siècle. À chaque extrémité de la digue, un moulin à mer est installé. Ceux-ci disparaîtront en 1870. La tour de l'église, qui subsiste encore, est construite en 1784.

3. Début XIX^e siècle : le développement du port, les étangs transformés en un terre-plein de prairie

Au tout début du XIX^e siècle, la mer borde Paimpol à l'est, recouvre la grève au nord dans l'anse de Poull ar Goïc (actuel Champ de foire). Les quais y sont d'ailleurs prolongés, servant notamment au ravitaillement des goélettes (quais encore partiellement visibles autour de l'actuel rond-point du Champ de foire).

Puis, sont réalisés **l'assèchement et la création de terre-pleins au niveau de l'étang entre 1830 à 1832. Le Quinic est alors détourné de son lit et 15 hectares de marais sont transformés en prairies**. En 1832, la nouvelle route de Saint-Brieuc (actuelle D786) est tracée dans l'ancien marais et désenclave une partie de la circulation.

4. Fin XIX^e-début XX^e siècles : le développement des infrastructures, l'arrivée du train

De 1842 à 1850, c'est l'anse de Poull ar Goïc qui est asséchée, la digue du Champ de foire est alors réalisée. De 1860 à 1870, de nouveaux quais sont construits et la vieille chaussée et les moulins sont détruits. En 1869, la ville acquiert « l'étang neuf » par annexion d'une partie du quartier de Kerno, afin que la zone portuaire reste entièrement sur le domaine de Paimpol. Le Quinic et le Goas-Plat (« rivièrre plate » en breton) sont passés en canalisation souterraine. En 1884, le premier bassin à flot est réalisé. Le second en 1902, séparé du premier bassin par le Quai Neuf.

En 1894, le chemin de fer arrive à Paimpol, sur les terrains asséchés. Il est à noter que les voies ferrées se prolongent jusqu'au port à l'époque mais n'ont servi que quelques années pour les activités en lien avec le port (une trace de ces anciennes voies ferrées est visible sur l'actuel quai de Kerno réaménagé, voir photo ci-contre et p.84). Le fret ferroviaire n'était pas suffisamment compatible avec les activités maritimes. En 1922, le petit train des Côtes du Nord voit le jour et permet de rejoindre Saint-Brieuc à l'est (arrêts : Paimpol, Kéridy, Plouézec, Brehec, Lanloup, Plouha). Son tracé depuis la gare de Paimpol correspond à l'actuelle rue Yves Marie Le Guyader (actuel parking Chateaubriand). En 1924, c'est la portion ouest vers Tréguier qui est mise en service, passant par Trédarzec, Pleumeur-Gauthier, Lézardrieux, Plouenec et Paimpol. Le train empruntait notamment le pont Saint-Christophe. Il arrête de circuler définitivement en 1956.

À noter

L'arrivée du train à Paimpol révolutionne les transports mais la construction de la gare sur un terre-plein couvrant les anciens marais (avec le cours d'eau du Quinic détourné), explique la situation actuelle : un site contraint par les risques inondations et soumis au risque de submersion marine. La compréhension du contexte géologique singulier permet de mieux anticiper le devenir du site de la Corne de la gare.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Moyen-Âge : de la queue à la tête de l'étang



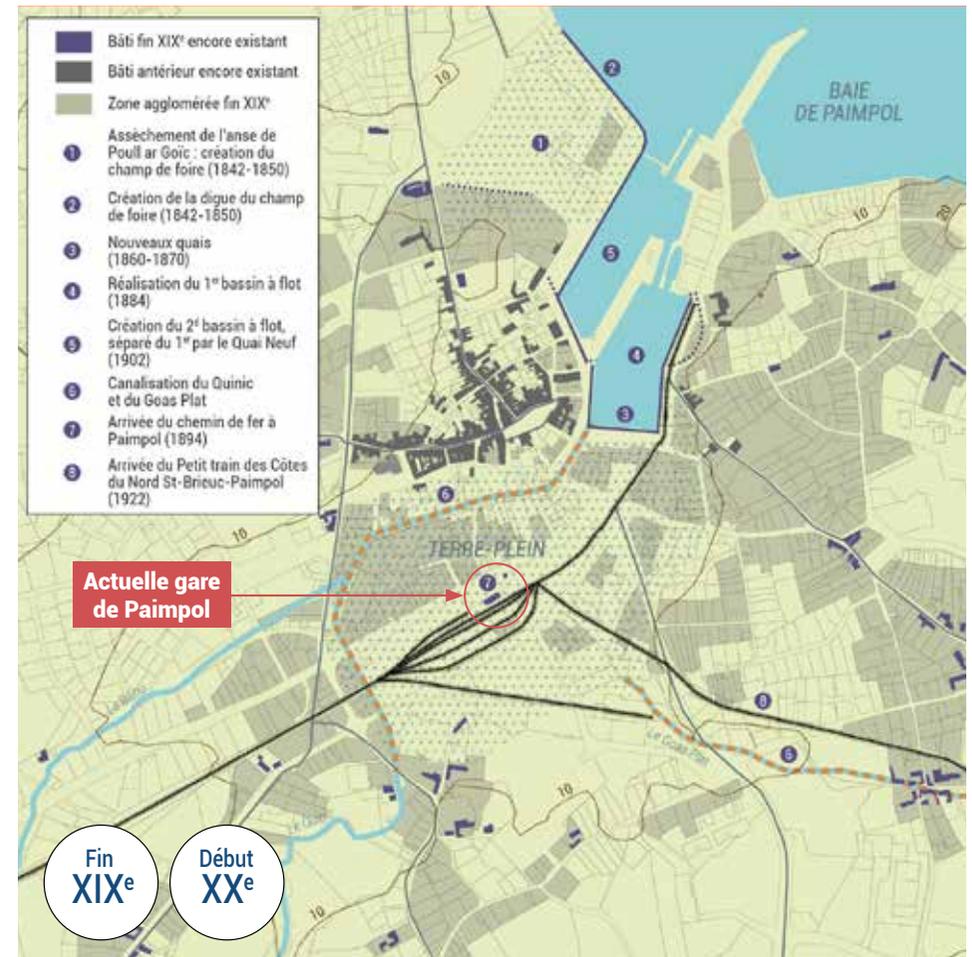
XVIII^e siècle : du marais aux étangs salés

Précision : ce tableau ne développe pas l'histoire du développement humain de Paimpol. Ce volet est largement développé par ailleurs, notamment au sein des annexes de l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (Avap) de Paimpol (2014). Le propos ici s'attache uniquement à comprendre l'histoire du quartier de la gare de Paimpol et son passé géologique.

De « l'extrémité de l'étang » au port, entre eau douce et eau salée



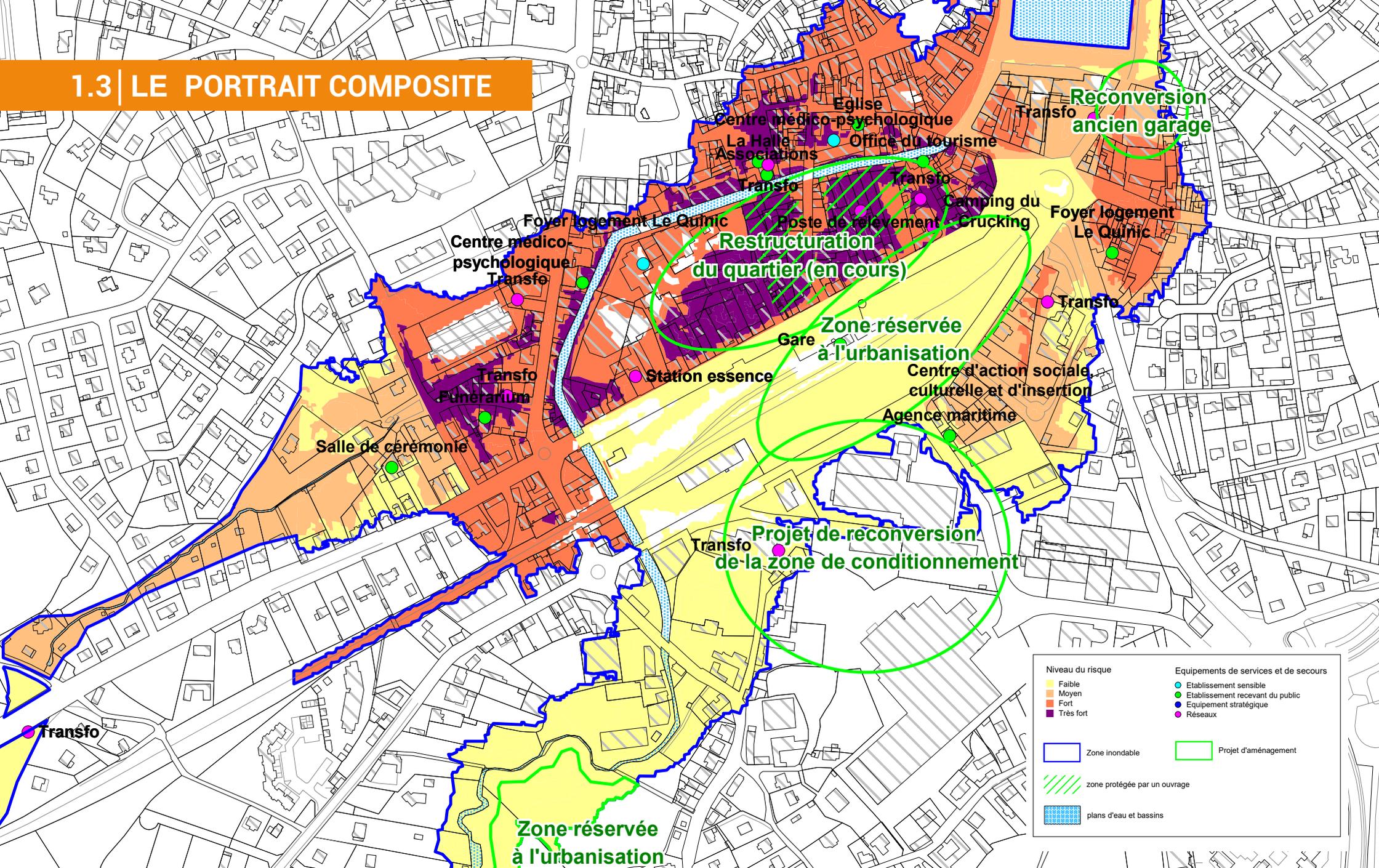
Début XIX^e siècle : le développement du port / Les étangs transformés en un terre-plein de prairie



Fin XIX^e-début XX^e siècles : le développement des infrastructures / L'arrivée du train

Sources des cartes : Avap-SPR de Paimpol, Archives départementales des Côtes d'Armor (cadastre de 1831, carte d'état major de 1830, plan de l'atlas de 1893, photographies aériennes).
Traitement : Adeupa

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Une zone inondable étendue sur une part importante du site d'étude. Source : carte des risques, PPRI-sm, 2017

Risques inondation et submersion marine : la donne majeure à anticiper pour mieux s'adapter

Des règles en vigueur à actualiser

Le Plan de prévention des risques inondation et submersion marine (PPRI-sm) de Paimpol de 2017 actuellement en vigueur définit les zones de risque et leur niveau d'aléas, de faible à très fort. Ce document réglementaire concerne le phénomène naturel d'inondation soit par débordement du lit mineur dans le lit majeur de la rivière, soit par débordement de la pleine mer lors d'événements marins exceptionnels (fort coefficient de marée, surcôte...) ou avec la concomitance de ces phénomènes. Au titre du PPRI-sm, le secteur de la Corne de la gare est d'ores et déjà identifié comme « **zone de transition particulière de fond de baie** » où il y a concomitance des aléas fluvial et maritime. À cet égard, elle bénéficie de côtes de référence spécifiques « à calculer en tout point ». La montée des eaux due au réchauffement climatique aggrave ces phénomènes, et ce, de manière de plus en plus certaine et fréquente.

D'après Météo France, **à Paimpol en 2050, il faudra compter de 2 à 3 jours de fortes précipitations chaque année**, contre aucun aujourd'hui. Un jour pluvieux est considéré « jour avec fortes précipitations » dès lors que la quantité d'eau recueillie est supérieure à 20 mm (c'est-à-dire supérieure à 20 litres d'eau par mètre-carré). Ces jours contribuent à une aggravation potentielle du risque d'inondation par ruissellement. En d'autres termes, **ce n'est pas seulement le niveau marin qui va évoluer mais également la fréquence des phénomènes climatiques extrêmes** (comme les crues centennales, phénomènes qui correspondent à une crue qui a une chance sur cent de survenir chaque année et dont le niveau est équivalent à la hauteur du lit majeur connu).

Une incertitude demeure sur les niveaux marins de référence à retenir actuellement en vigueur (voir synthèse du PPRI-sm p.15). En effet l'éloignement des marégraphes de référence, situés à Roscoff et Saint-Malo, ne permettent pas d'avoir de mesures davantage locales. Il y a également une absence de

mesures des débits, des niveaux marins et de la ligne d'eau le long du Quinic pour les événements historiques. Toutes ces incertitudes sont malgré tout prises en compte dans le PPRI-sm en appliquant une marge de +0,25 m au niveau marin à retenir dès aujourd'hui.

Un système hydraulique de gestion des crues à améliorer

Depuis la prise de compétence Gemapi au 01/01/2018, GPA œuvre pour améliorer la prévention des risques d'inondations et de submersion marine sur son territoire. Elle assure la surveillance, l'entretien, les réparations et les mises à niveau des ouvrages y contribuant. Ces ouvrages sont principalement localisés sur la commune de Paimpol (la digue du Champ de foire et le réseau de bassins écrêteurs formés par Mahalez (composé également d'un barrage), Guerland et Goasmeur. La compétence de gestion des eaux pluviales est, quant à elle, toujours à la charge des communes.

Le barrage de Mahalez régule les flux d'eau arrivant du Quinic. En cas de forte marée, il se ferme. Il est l'un des derniers remparts en cas de forts risques d'inondations. Des travaux d'amélioration du barrage de Mahalez sont prévus par GPA (réhausse du barrage, sécurisation des vannes et système d'enregistrement des niveaux envisagés). En complément, sur le Biliou, affluent du Quinic, les bassins écrêteurs voisins de Guerland et Goasmeur sont aménagés. Le Goasmeur est celui qui est principalement utilisé. Un raccord complémentaire est nécessaire sur celui de Guerland pour assurer son rôle de « vase communiquant ». **Une étude hydraulique sur l'ensemble du bassin versant a été lancée par GPA et sera menée en 2024.** L'objectif de l'étude est d'identifier les points noirs de ruissellement qui engendrent des coulées de boue à Paimpol. **L'urbanisation mise en place sur le Quinic et à ses abords**

depuis le XIX^e siècle aggrave la situation actuelle. « Auparavant il fallait de 24 à 48 heures pour que le Quinic atteigne son débit de pointe. Désormais, il ne faut qu'à peine 6 heures ! » indique le service Gemapi de GPA. Le système hydraulique actuellement en place à Paimpol tend à aggraver la situation. Une buse de diamètre important est implantée en amont, de plus petites en aval. Cela crée des effets entonnoirs et génère donc des risques d'inondations accrus, avec des débits augmentés et une montée en charge du cours d'eau plus rapide.

Le secteur de la Corne de la gare est, pour partie, identifié comme zone d'expansion des crues du Quinic. Les zones d'expansion des crues sont des zones inondables ne présentant pas de vulnérabilité pour les biens et les personnes. Elles jouent un rôle majeur dans la prévention des inondations en réduisant les débits à l'aval et en allongeant la durée des écoulements. Les localiser et les caractériser est un préalable nécessaire pour assurer leur bonne gestion, voire leur restauration, mais également leur préservation.

À noter

- Un niveau de risque étendu sur une grande partie du périmètre d'étude (aléas faible à très fort). Le secteur Corne de la gare est identifié comme « zone de transition particulière de fond de baie » (concomitance des aléas fluvial et maritime).
- Des seuils de risque réglementaire à réévaluer par rapport aux dernières données scientifiques liées au changement climatique.

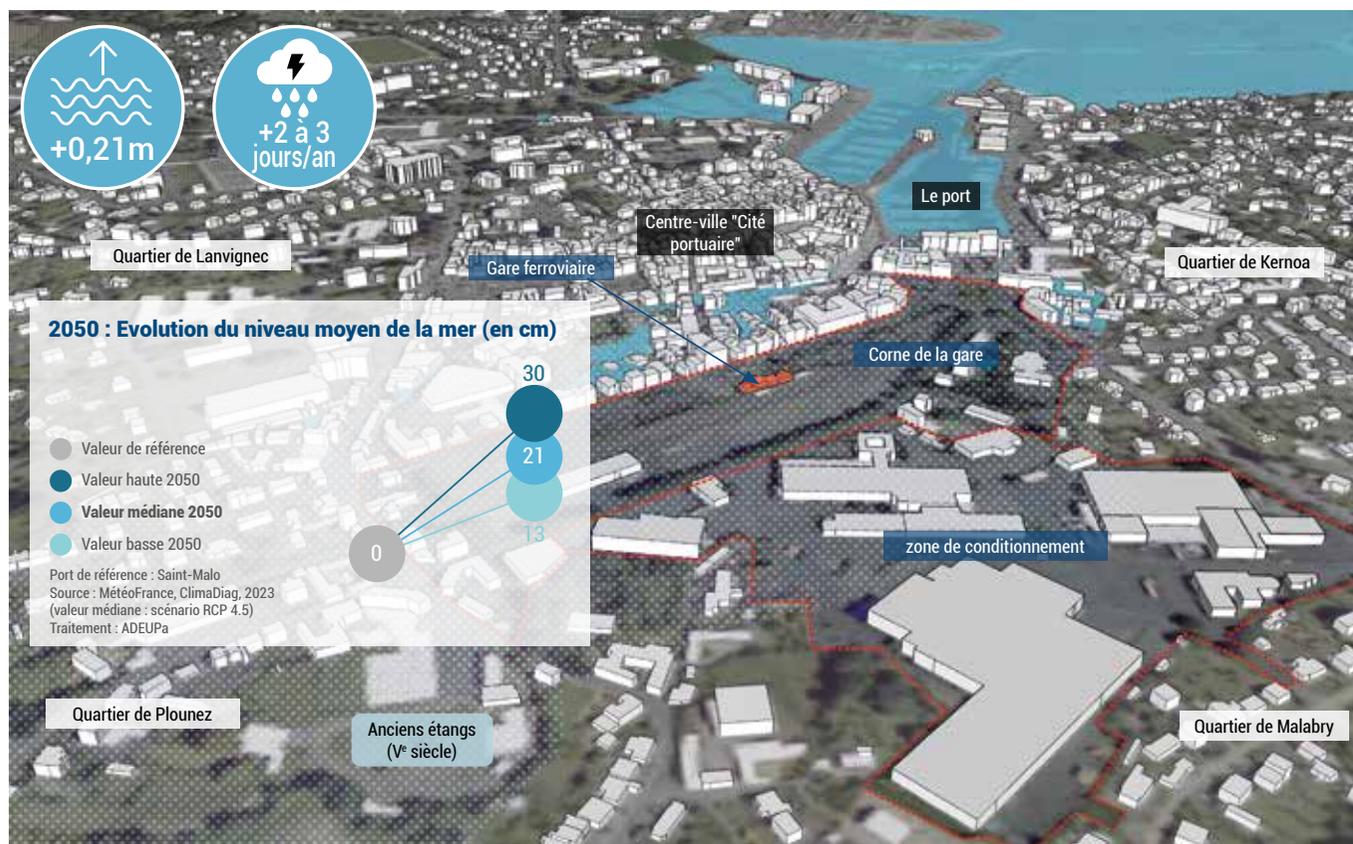
1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Submersion marine : scénarios prospectifs

Différents scénarios prospectifs sont retenus par la communauté scientifique pour établir des projections quant aux évolutions du climat. La dernière méthodologie retenue, notamment utilisée par le Giec et Météo France, s'appuie sur les scénarios RCP, qualifiés de profils représentatifs d'évolution des concentrations (ou RCP, pour *Representative Concentration Pathway*). Les scénarios RCP d'émission de gaz à effet de serre sont au nombre de quatre et proposent différentes projections sur la période 2006-2300. Ils correspondent à des efforts plus ou moins grands de réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial. **Le RCP 4.5, le médian, correspond à la trajectoire « stabilisation sans dépassement ».** Météo France propose de retenir ce scénario. Celui-ci est également retenu pour les simulations présentées ci-dessous.

Niveau 0 de référence actuel



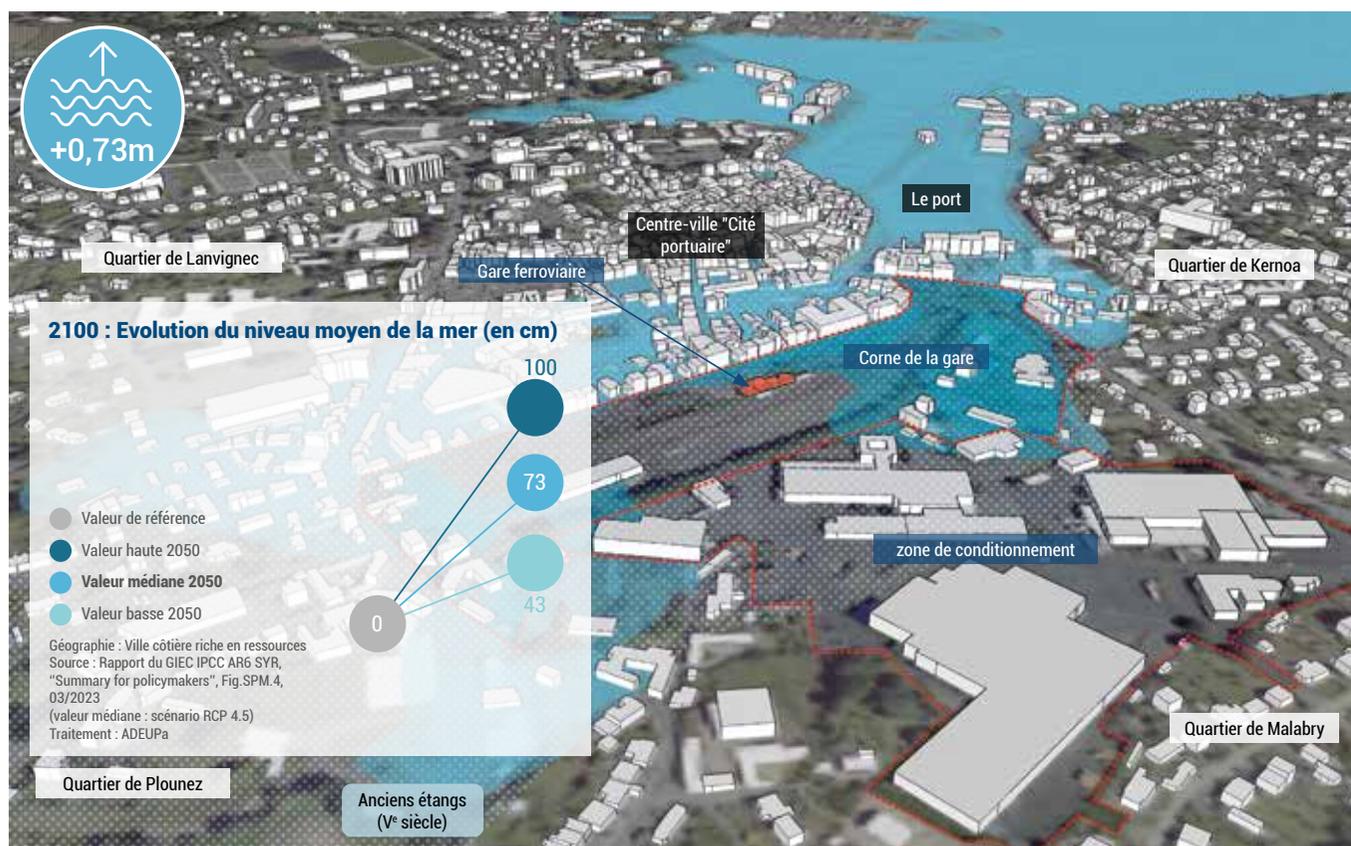
Simulation de la montée des eaux à horizon 2050

Météo France indique pour Paimpol un **niveau moyen d'élévation de la mer de +0,21 m en valeur médiane** (source : « À quoi ma commune devra-t-elle s'adapter en 2050 ? » [CLIMADIAG COMMUNE Météo-France](#), basé sur le scénario RCP 4.5). L'évolution est considérée ici depuis la valeur de référence correspondant au niveau moyen de la mer sur la période 1976-2005. La valeur de référence est donc à zéro.

La simulation ci-contre donne à voir en bleu les zones impactées par une montée des eaux équivalente à ce scénario médian. Les quais (sans aller jusqu'aux habitations a priori), le Champ de foire et le quartier du Quinic sont les premiers impactés. Cette simulation présente des limites : elle ne rend pas compte du caractère évolutif dans le temps de la montée des eaux et elle ne prend pas en compte le cumul d'aléas, avec par exemple une inondation et/ou des fortes pluies.

L'élévation du niveau moyen de la mer d'ici le milieu du XXI^e siècle a été simulée pour une dizaine de ports de référence en France métropolitaine. Chaque commune littorale de métropole est rattachée à l'un de ces ports, permettant ainsi d'appréhender l'élévation du niveau de la mer la concernant. Dans le cas de Paimpol, il s'agit du port de Saint-Malo. Le graphique représente les données issues de ce port.

Risques inondation et submersion marine : la donne majeure à anticiper pour mieux s'adapter



Simulation de la montée des eaux à horizon 2100

À horizon 2100, la projection retenue par le PPRI-sm actuellement en vigueur retient pour l'aléa submersion marine le niveau marin de référence et +0,60 mètre. La côte de référence « 2100 » s'élève donc à 7,65 m NGF-IGN 69 pour la zone port et ville. En s'appuyant sur le dernier rapport du Giec de mars 2023, on constate que ce niveau est à actualiser. En effet, **la valeur médiane retenue pour les villes côtières riches en ressources telles que Paimpol est projetée à +0,73 mètre selon le scénario intermédiaire RCP 4.5.** Et, selon le scénario le plus pessimiste, ce niveau pourrait monter jusqu'à +1 mètre. Ainsi, il serait nécessaire de réévaluer la côte de référence « 2100 » à 7,78 m NGF-IGN 69 pour la zone port et ville, voire 8,05 m NGF-IGN 69 si on considère la valeur haute. Ces valeurs sont données à titre indicatif, et ne correspondent pas à une analyse fine, locale. Elles nécessitent des études plus approfondies.

La simulation ci-contre montre, de manière accrue, les mêmes zones impactées que précédemment : les quais, le Champ de foire, les abords du Quinic et... la partie orientale de la Corne de la gare. Il est particulièrement éclairant de **comparer cette simulation à horizon 2100 avec l'état antérieur du site au XIII^e siècle** (voir p.46). **Les anciens marais urbanisés apparaissent comme les principales zones de fragilité, tout comme l'ancienne anse de Poull ar Goïc** (l'actuel Champ de foire).

Au-delà de la nécessaire actualisation réglementaire, il convient d'**accepter l'impermanence de nos espaces, leur caractère changeant et évolutif, afin de s'adapter à ces aléas plutôt que d'y résister.**

Équipements et services : un pôle urbain dynamique

Un pôle urbain doté d'équipements et services variés

La structure de l'offre de services et d'équipements de Paimpol en fait **le pôle majeur du bassin de vie**. Première des singularités de Paimpol, sa gare ferroviaire propose 6 allers-retours par jours en TER à destination de Guingamp, en interconnexion avec les lignes à grande vitesse ; le tout en desservant finement l'arrière-pays jusque dans des bourgs ruraux comme Lancerf, Traou-Nez ou Brédily-Plouëc¹.

La ville bénéficie également d'équipements de sports à l'offre complète (terrains de grands jeux, tennis, skate, parcours sportif, natation, boudrome, athlétisme), d'équipements de loisirs et culture (une médiathèque municipale, un cinéma associatif, le Breiz).

Paimpol est également dotée d'un **agenda culturel ponctué d'évènements emblématiques du territoire** comme le festival du Chant de marin drainant chaque été de nombreux visiteurs (165 000 en 2019) et se déployant sur le port de Paimpol.

Une offre de santé diversifiée mais présentant des fragilités

Paimpol est également dotée d'une offre de santé diversifiée mais présentant toutefois quelques fragilités. Elle est composée comme suit :

- Le centre hospitalier de Paimpol Max-Querrien doté d'urgences,
- 20 médecins généralistes dans le bassin de vie dont 13 à Paimpol,
- 24 infirmier-es, des spécialistes (cardiologue, ophtalmologiste, pédiatre, psychiatre, ORL),
- des professions paramédicales (dentiste, kinésithérapeute, podologue, orthophoniste, orthoptiste, psychologue, sage-femme),
- 4 hébergements pour personnes âgées,
- 10 pharmacies dans le bassin de vie dont 4 à Paimpol,
- des établissements spécialisés (de court, moyen et long séjour, psychiatrique, pour personnes en situation de handicap).

Toutefois l'accès aux soins demeure complexe sur le territoire. « Environ 2 000

¹. Voir le tableau « la ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol : une offre historique et singulière en faveur du report modal » pour plus de précisions, pp.64-65).

patients sont en attente d'un médecin traitant suite au départ en retraite de 4 médecins généralistes en 2021 » indique la mairie (Le Télégramme, « *Docteurs, venez à Paimpol, on va bien vous soigner !* », 20/08/2021). L'offre de santé reste critique à Paimpol : au 31 décembre 2022, **8 médecins généralistes ont plus de 60 ans dans le bassin de vie**, dont 5 à Paimpol.

La densité de médecins généralistes dans le bassin de vie de Paimpol est de **8 pour 10 000 habitants** au 31 décembre 2022, soit un niveau plutôt proche du niveau national qui est de 8,4 médecins pour 10 000 habitants (source : SNDS, ARS/Atlasanté, 2022).

Autre indicateur, la part de bénéficiaires de médecins généralistes dans le bassin de vie de Paimpol est de 82,5 % (France : 83,7 % ; source : SNDS, Insee, ARS/Atlasanté, 2022), ce qui correspond à la part de la population ayant été remboursée d'au moins 1 acte réalisé par un médecin généraliste.

Plusieurs actions sont par ailleurs mises en place par les collectivités pour répondre aux besoins de santé de la population :

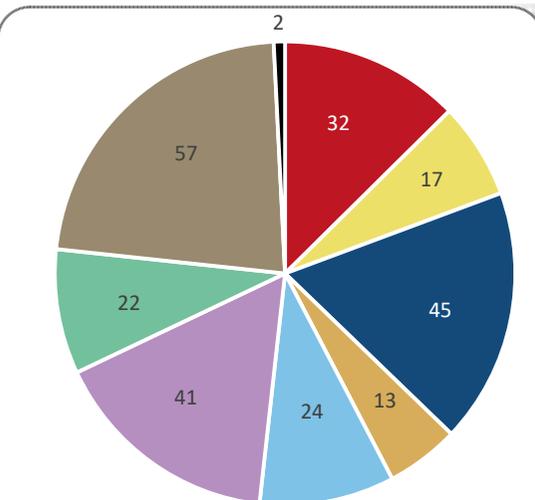
- La mise en place d'un **contrat local de santé (CLS) du Pays de Guingamp 2021-2026**, faisant suite au premier CLS 2017-2019 (territoire de Guingamp-Paimpol Agglomération et Leff Armor Communauté).
- La création d'une communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS) Armor-Argoat à l'automne 2022, permettant de mettre en réseau les professionnels de santé.
- L'ouverture en juillet 2023 d'un **centre de santé au rez-de-chaussée de la résidence autonomie le Quinic à Paimpol**, en partenariat avec GPA, la Ville et l'hôpital Max-Querrien de Paimpol.
- **Une maison de santé pluridisciplinaire** est également projetée par Terres d'Armor Habitat dans le cadre de la **rénovation du quartier de Kernoa** à Paimpol.

À noter

Perspectives pour étoffer l'offre d'équipements et de services :

- Un quartier de gare à connecter davantage au centre-ville.
- Une offre de santé à renforcer dans les années à venir.

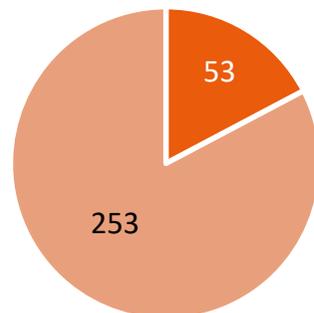
1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Ventilation de l'offre de commerces en centre-ville, à la gare et au port (en nombre d'enseignes)

- Services
- Hôtels-Restaurants
- Equipement de la personne
- Alimentaire
- Equipement de la maison
- Hygiène-Beauté
- Artisanat d'art
- Culture-Loisirs-Sport
- Vacant

Sources : BPE 2021, "Observatoire du commerce" Ville de Paimpol 2023



Répartition du nombre de commerces à Paimpol entre le centre-ville et sa périphérie (en nombre d'enseignes)

- Périphérie et entrée de ville
- Centre-ville, gare et port

Sources : BPE 2021, "Observatoire du commerce" Ville de Paimpol 2023

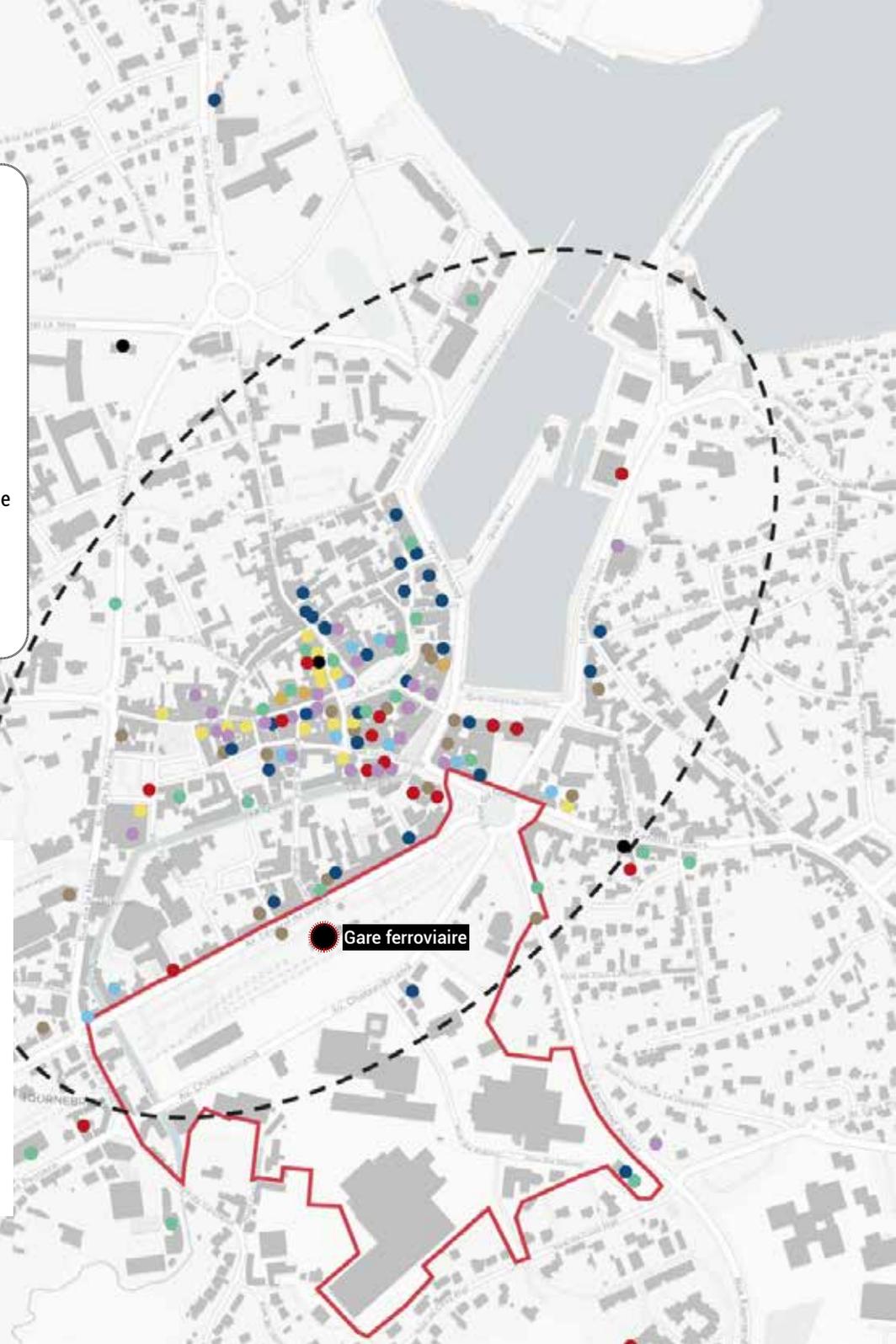
Typologies de commerces

- Services
- Hôtels-Restaurants
- Equipement de la personne
- Alimentaire
- Equipement de la maison
- Santé-Hygiène-Beauté
- Culture-Loisirs-Sport
- Artisanat d'art
- Vacant

- Périmètre d'application de l'étude
- Périmètre « Centre-ville, port et gare »



Sources : BPE 2021, Ville de Paimpol, ADEUPA
Ref : 342.01_EtudeGarePaimpol_20230605.TH_Equipements.commerces



Commerces et services : un centre-ville animé à l'année

Un centre-ville concentrant une importante activité commerciale

Paimpol se distingue par **un centre-ville commercial dynamique à l'année**. Bien que la ville se caractérise par une population estivale qui triple, le centre-ville reste fréquenté en basse saison. La vacance commerciale de seulement 1 % illustre bien ce dynamisme (source : Ville de Paimpol). De nombreux porteurs de projet pour de nouvelles cellules commerciales ne trouvent d'ailleurs pas de locaux en ville. Ces derniers demandent principalement des emplacements en centre-ville, gage de l'attractivité de celui-ci. Par ailleurs, les parts importantes de retraités résidant à Paimpol (47,5 % de la population en 2019) et les catégories socio-professionnelles supérieures fréquentant le centre-ville constituent une clientèle socle compte tenue de l'offre de commerces, composée principalement d'enseignes indépendantes et plutôt haut de gamme. Peu de franchises sont présentes en ville, autre gage d'une certaine vitalité du commerce. Toutefois, il est à noter que la population s'exprime également en faveur de **davantage de commerces « aux prix plus abordables »**, avec notamment « davantage de bio, de vrac, de circuits courts accessibles » (source : concertation « Dessinons Paimpol 2040 », 2022).

Le maintien d'activités en centre-ville est également un atout pour le dynamisme de la ville, assurant une clientèle d'actifs, d'habités à l'année. Le maintien en ville des activités singulières et emblématiques du territoire, que ce soit la zone de conditionnement légumière ou le port et ses activités connexes, sont également des atouts pour la vitalité de Paimpol, en termes d'image notamment. Pourtant, ces filières, bien qu'emblématiques, ne représentent que 4 % des emplois (185 emplois dans l'agriculture, la sylviculture et la pêche à l'échelle de la ville).

Une affluence touristique générant de nouveaux besoins

Dans le contexte post-covid, l'engouement pour **un tourisme de proximité** est confirmé par les données de l'observatoire du tourisme en Côtes d'Armor et l'Office de tourisme de la Destination Guingamp-Baie de Paimpol. La clientèle touristique française vient principalement de Bretagne, à 36,7 %, puis d'Île-de-France, à 12,7 % et enfin des Pays de la Loire, à 10,5 %. La clientèle française représente par ailleurs 3/4 des touristes sur la destination « Baie de Saint-Brieuc-Paimpol-Les Caps ».

Le cyclotourisme notamment se développe fortement sur le territoire ainsi que la randonnée en itinérance (GR34). Une fréquentation cumulée de 178 634 passages sur la Vélomaritime en 2022 est enregistrée, soit +31 % par rapport à 2021, avec une grande majorité de piétons, qui représentent 78 % des passages. Toutefois, c'est bien la pratique du vélo qui augmente le plus, avec +17 % entre 2021 et 2022. Ces formes de tourisme génèrent des besoins spécifiques, à commencer par des pistes cyclables et des balisages sécurisés et continus. Les schémas directeur vélo de la Ville et de GPA vont contribuer à améliorer le maillage. L'offre de stationnements sécurisés pour les vélos peut également être enrichie. Actuellement une carte KorriGo est nécessaire pour accéder au nouveau local de 19 places aménagés par GPA près de la gare de Paimpol ; seul le premier hangar de 2 places seulement répondrait potentiellement à ce besoin à ce jour. Davantage d'arceaux de stationnement en ville sont nécessaires.

Aux abords de la gare il y a nécessité de situer une bagagerie/consignes, complétée par des services associés type bornes de recharge pour téléphone. Il manque également **des assises et lieux d'attente agréables en plein air ou à l'abri pour les voyageurs ainsi que pour les habitants, à proximité de la gare**¹. L'Office de tourisme fait également remonter un besoin pour une communication élargie à destination de tous pour une meilleure préservation des milieux naturels (comme l'action de ramener ses déchets sur le continent après un séjour sur l'île de Bréhat...). Enfin, plusieurs établissements d'accueil sont référencés par des labels reconnus sur la destination, facilitant la lisibilité de l'offre disponible pour accompagner les touristes dans leurs séjours orientés « sport/nature » comme Accueil vélo, Randos étapes Bretagne ou Rando accueil.

À noter

Perspectives pour étoffer l'offre d'équipements et de services :

- Des commerces et lieux plus abordables.
- Des équipements et services supplémentaires dédiés au tourisme, à situer près de la gare, et pouvant bénéficier à tous les habitants.

1. Voir tableau p.75 « Ambiance urbaine : entre terre et mer, une identité paimpolaise imperceptible dans l'espace public »

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Socio-démographie



7 142 habitants
 (-0,13 %/an entre
 2014 et 2020)
 22 765 habitants



-1,43 % de solde naturel
 entre 2014 et 2020
 -0,81 % dans le bassin de vie
 de Paimpol et
 -0,05 % en Bretagne



+1,3 % de solde migratoire
 entre 2014 et 2020
 +0,67 % dans le bassin de
 vie de Paimpol et
 +0,54 % en Bretagne



21 % de moins
 de 29 ans
 24,4 %



30 %
 de 30-59 ans
 33 %



50 %
 de 60 ans et plus
 42,7 %



1/5^e
 de 75 ans et +
 16,6 %



18 % de familles avec
 enfants (couples ou
 adultes seuls)
 24 %



3 944 ménages en
 2019 (+2,9 % entre
 2013 et 2019)
 11 237 ménages (+2,4 %
 entre 2013 et 2019)



34 élèves de moins
 entre 2017 et 2021
 (soit -1 classe)



1 910 €/mois/UC
 de revenu médian
 disponible
 1 834 €



14 % de ménages sous
 le seuil de pauvreté
 Département : 12 %
 Bretagne : 11 %

Emplois



2 369 actifs (-16,7 %
 entre 2009 et 2019)
 8 509 actifs (-7,5 % entre
 2008 et 2019)



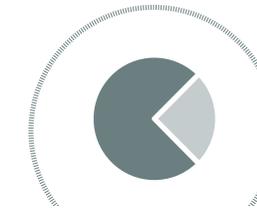
4 617 emplois, soit
 61 % des emplois du
 bassin de vie
 7 582 emplois



63 % de navettes
 domicile-travail
 "internes"
 36,6 % des actifs résidant
 dans le bassin de vie
 travaille à Paimpol



18,3 % d'actifs en
 contrat précaire
 16,8 % dans le bassin de
 vie de Paimpol
 Bretagne : 14,1 %



23,9 % d'actifs
 à temps partiel
 20,7 % dans le bassin
 de vie de Paimpol
 Bretagne : 17,3 %



18,2 % de 15-24 ans
 ni en emploi, ni en
 formation (NEET)
 15,3 % dans le bassin
 de vie de Paimpol
 Bretagne : 13,5 %

Légende indicateurs :

Paimpol
 Bassin de vie de Paimpol (sauf mention
 contraire)

Sources "socio-démographie"

● Insee RP 2019, Académie de Rennes
 ● Insee 2020
 Source "Emplois" : Insee RP 2019

Sociodémographie : une diversité de ménages et de générations à conforter

Un vieillissement à anticiper

La moitié de la population est constituée de personnes âgées de plus de 60 ans et plus d'un habitant sur cinq a plus de 75 ans (contre seulement un habitant sur dix en Bretagne). La mortalité de cette tranche d'âge explique en partie le déclin démographique. En effet, sur la période récente (2014-2020), la population de Paimpol continue de baisser (-0,13 %/an ; -57 habitants/an). **La faible proportion de ménages en âge d'avoir des enfants** constitue l'autre explication du vieillissement : la tranche d'âge des 30-44 ans représente seulement 11 % de la population (contre 17,5 % en Bretagne). Les familles avec enfants (couples ou adultes seuls) ne représentent que 18 % des ménages de la commune. Ainsi, entre les deux derniers recensements, **la commune a perdu des habitants dans toutes les tranches d'âges à l'exception des plus de 60 ans**. La baisse a été la plus marquée dans la tranche d'âge des moins de 15 ans (178 habitants de moins) et des 15-29 ans (142 habitants de moins).

Sauf modification majeure du profil des nouveaux arrivants (davantage de ménages en âge d'avoir des enfants), **le vieillissement de la population de la commune et son déclin démographique devraient se poursuivre**. La forte représentation de seniors au sein de la population fait ressortir plusieurs défis pour la commune quant à l'accueil de cette population (logements, équipements, services) et équilibre avec les autres tranches d'âge. Ces défis se posent avec encore plus de force dans la mesure où, en sa qualité de pôle à l'échelle du bassin de vie, **Paimpol aura aussi certainement un rôle à jouer dans la satisfaction des besoins des seniors résidant dans les communes voisines** (également très concernées par la problématique du vieillissement). Enfin, en creux, **la sous-représentation de populations plus jeunes** doit interroger sur **les besoins en logements plus abordables** mais aussi les emplois, équipements et services enclins à attirer, capter et accueillir ces populations-là également.

Un revenu médian relativement élevé qui masque des situations de pauvreté

En 2020, le revenu médian disponible des ménages paimpolais est de 1 910 €/mois/UC soit un revenu légèrement supérieur à celui observé à l'échelle départementale et bretonne (1 821 € et 1 867 €). Ce revenu médian masque toutefois **d'importantes inégalités de niveaux de vie, notamment entre les seniors et les plus jeunes**. Les personnes âgées disposent de revenus confortables qu'ils tirent majoritairement de leur pension de retraite. Ces revenus sont, par ailleurs, supérieurs aux revenus des ménages de la même tranche d'âge à l'échelle départementale et bretonne.

Sur les autres tranches d'âge, non seulement **le niveau de vie est nettement moins élevé mais il est, par ailleurs, inférieur aux moyennes départementale et régionale**. Il est particulièrement bas pour les plus jeunes (moins de 30 ans) : 1 411 € en moyenne pour une personne seule contre 1 586 € à l'échelle départementale. D'autre part, **14 % des ménages de la commune ont un niveau de vie inférieur au seuil de pauvreté**, ce qui est supérieur aux taux départemental et régional (respectivement 12 % et 11 %). Et ce taux de pauvreté est plus important à Paimpol que dans d'autres villes bretonnes de taille similaire (Perros-Guirec : 7 149 habitants, 10 % de taux de pauvreté ; Languoux : 7 824 habitants, 9 % de taux de pauvreté..).

Cette plus grande précarité résulte certainement des conditions d'emploi. En 2019, **près d'un actif sur cinq est en contrat précaire** (18,3 % en CDD, emplois intérimaires et emplois aidés) et **23,9 % d'actifs sont à temps partiel** (contre 20,7 % dans le bassin de vie de Paimpol et 17,3 % en Bretagne). Enfin, la situation d'une partie des jeunes paraît également préoccupante. 18,2 % des 15-24 ans sont déscolarisés ou confrontés à des difficultés d'insertion en 2019 (catégorie « ni en emploi, ni en formation » ; *NEET, not in employment, education or training*).

Le nombre d'habitants diminue mais pas le besoin en logements

Bien que la population diminue, le nombre de ménages progresse. Cela s'explique par une baisse de la taille moyenne des ménages liée en particulier au vieillissement de la population. Le nombre de personnes par ménage est ainsi passé de 2,95 personnes en 1968 à 1,73 personnes en 2019 (Côtes d'Armor : 2,10). Or, **c'est l'évolution du nombre de ménages et le desserrement qui conditionnent les besoins en logements**. Entre 2013 et 2019, le nombre de ménages a progressé de 2,9 % à Paimpol (+2,4 % dans le bassin de vie de Paimpol) quand le parc de logements a, lui, progressé de 3,3 %. Depuis 2008, le nombre de ménages évolue ainsi à un rythme moins important que le nombre de logements. Cela signifie qu'une partie plus importante de la production de logements vient compenser la hausse de la vacance et des résidences secondaires.

Une concentration des emplois

Le nombre d'actifs à Paimpol a baissé de 16,7 % entre 2009 et 2019 (2 369 actifs en 2019). Dans le même temps, **Paimpol continue de concentrer près des 2/3 des emplois du bassin de vie de Paimpol** (61 %), confirmant son rôle de pôle urbain (4 617 emplois sur les 7 561 emplois du bassin de vie). Ainsi, on compte **2 emplois pour 1 actif en 2019**. Le recul de la population active reflète le vieillissement de la population. La concentration des emplois à Paimpol doit questionner quant aux difficultés d'accès à l'emploi en termes de mobilités et de logements.

À noter

- Un équilibre entre les générations à préserver.
- Un revenu médian élevé qui masque des situations de pauvreté, notamment liées aux conditions d'emploi.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Habitat : Parc immobilier



5 302 logements
16 905



37 % de petits logements (T1, T2 et T3)
26,7 %



2/3 des résidences principales de "4 pièces ou plus"
73,3 %



33 % d'appartements
12,7 %



38 % de logements locatifs, - 4 % entre 2018 et 2019
49,3 %



131 annonces Airbnb (05/2022), dont près des 2/3 en centre-ville



16 % de logements locatifs sociaux
8,7 %



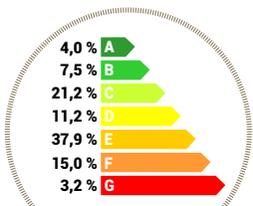
10,7 % de logements vacants (dont 4 % de + de 2 ans)
8,8 % dans le département



15 % de résidences secondaires (+ 5 à 6 logements/an)
24,5 %



9/10^e des logements occupés par 1 à 2 personnes
79,5 %



18,2 % de logements classés F ou G en DPE
voir méthodologie p.61

Habitat : Marché immobilier



260 450 € : Prix moyen d'une maison d'occasion
Département : 183 321 €



2/3 des acquéreurs de maisons ont + de 50 ans
Département : 45 %



27 % des acquéreurs de maisons sont retraités
Département : 17 %



En 2021, 63 % des maisons vendues n'étaient pas occupées (successions, résidences secondaires)



80 % des vendeurs de maisons ont + de 60 ans, 1/5^e ont + de 80 ans
Département : 59 %

Légende indicateurs :

Paimpol

Bassin de vie de Paimpol (sauf mention contraire)

Sources : INSEE, DVF, Cerema, PERVAL, Ademe, Urbanis/AirBnB

Habitat : un parc de logements diversifié mais en tension

Paimpol dispose d'un parc de logements diversifié, de type « pôle urbain », avec des parts importantes de logements de petite taille (37 % de logements de type 1, 2 et 3), d'appartements (33 %), de logements locatifs (38 %) et 16 % de logements sociaux. **Des besoins complémentaires de logements** sont exprimés, notamment à destination des **ménages les plus modestes et des travailleurs saisonniers**, parfois constitués de familles, et plus particulièrement aux moments de l'année où la demande des touristes est la plus élevée.

Vacance, résidences secondaires et vieillissement de la population : une sous-occupation des logements

En 2019, **10,7 % des logements sont vacants** contre 8,8 % à l'échelle départementale (source Insee). Ce taux plutôt élevé témoigne de logements qui ne répondent pas toujours aux standards attendus en termes de confort. La vacance de longue durée, supérieure à 2 ans concernerait 4 % du parc de logements de la commune, soit environ 230 logements (source Cerema). Ces logements vacants, en particulier ceux qui sont inoccupés depuis longtemps, peuvent constituer, sous réserve de travaux, **un gisement potentiel pour renouveler la dynamique démographique**, avec davantage de familles, de jeunes, d'actifs (tout en contribuant à une gestion économe du foncier). **Le ratio de logements vacants est plutôt stable depuis 2013**, alors qu'il a augmenté de façon significative entre 2008 et 2013 (+ 3,5 points).

En 2019, **15 % des logements paimpolais sont des résidences secondaires ou des logements meublés loués pour des séjours touristiques**. Depuis 2008, le taux de résidences secondaires est plutôt stable, et moins élevé que dans les communes voisines (bassin de vie : 24,5 % ; Côtes d'Armor : 16,2 % ; Bretagne : 13 %). Le nombre de résidences continue toutefois de progresser, à raison de 5-6 nouvelles résidences en moyenne par an. Il n'est pas encore possible de mesurer les évolutions les plus récentes (post-covid) en la matière et il est par ailleurs difficile d'envisager les évolutions à venir. Toutefois, les tendances déjà observées contribuent certainement à réduire la disponibilité de l'offre de logements disponibles à l'année et au renchérissement des prix de l'immobilier. Cela complexifie d'autant les conditions d'accès aux logements des ménages locaux les plus modestes.

D'autre part, le vieillissement de la population induit une sous-occupation des logements. **Près de 9 logements sur 10 ne sont occupés que par 1 ou 2 personnes tandis que les 2/3 des résidences principales comptent 4 pièces et plus.**

Un marché de l'habitat en tension

Paimpol n'échappe pas à **la tension que connaît le marché immobilier breton, de surcroît littoral**. Une tension qui peut s'expliquer par une offre qui ne semble pas répondre aux volumes de demande, avec moins de rotation et donc moins de logements disponibles mais aussi des loyers et prix de vente plus élevés. D'autre part, l'offre n'est pas toujours en accord avec le profil des ménages (qui s'est diversifié) et ne répond pas toujours aux attentes en termes de confort (cf. taux de logements vacants). Enfin, une partie des logements est mobilisée pour d'autres fonctions avec des parts importantes de résidences secondaires et de meublés de tourisme, qui mettent en tension le parc de résidences principales.

D'après l'analyse des données des notaires (DVF et Perval), en 2023, **le prix moyen d'une maison à Paimpol est de 260 450 €** alors qu'au niveau départemental il est de 183 321 €. Par ailleurs, Paimpol est essentiellement un marché attirant des actifs en fin de carrière, ou des retraités, abordant le marché avec un patrimoine financier plus conséquent, expliquant ainsi les bonds constatés dans les évolutions des prix de l'immobilier. En ce sens, l'analyse des données des notaires pour les ventes de 2021 indique que (Perval, 2023) :

- **Les 2/3 des acquéreurs de maisons à Paimpol avaient plus de 50 ans** (département 22 : 45 %).
- **27 % étaient retraités** (département : 17 %).
- **63 % des maisons vendues en 2021 n'étaient pas occupées par le vendeur avant la vente** (certainement principalement des successions et certainement aussi des résidences secondaires). Moyenne département : 54 %, et GPA : 57 %.
- Les successions sont confirmées par l'âge moyen du vendeur : 80 % des vendeurs ont plus de 60 ans et 1/5 plus de 80 ans (département 22 : 59 %).

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



L'ancien collège Goas Plat : actuellement étudié par la Ville de Paimpol pour y développer une opération de réhabilitation pour accueillir à terme entre 80 et 100 logements

Habitat : un parc de logements diversifié mais en tension

Une pression particulièrement forte sur le locatif

« Le marché de la location à l'année est extrêmement tendu sur Paimpol et ses alentours. Il n'y a presque plus de biens à proposer sur ce marché. Et quand un bien, une maison ou un appartement, est proposé, il est pris d'assaut en moins de 24 heures ! ». La Presse d'Armor – 9 avril 2021

En cause, notamment, **la concurrence qui s'exerce entre la location à l'année et la location saisonnière qui conduit à une diminution de l'offre**. Une partie croissante des logements est réservée à la location de courte durée pendant la période estivale. Entre les 2 derniers recensements de l'Insee (entre 2018 et 2019), **le nombre de logements locatifs privés occupés à l'année a ainsi diminué de 4 %** alors que le parc de logements dans son ensemble a progressé d'environ 6 %.

Les nouvelles obligations de performances énergétiques (interdiction de louer une passoire énergétique : logements consommant plus de 450 kWh/m²/an dès le 01/01/2023, étiquettes G au 01/01/2025, F au 01/01/2028 et E au 01/01/2028) **font craindre une nouvelle diminution de l'offre** (18,2 % de logements sont estimés comme étant classés F ou G en étiquettes DPE à Paimpol). Risque potentiellement accru à ce stade puisque les locations saisonnières, elles, ne sont pas impactées pour le moment par ces mesures.

Les plus modestes sont donc de plus en plus nombreux à se reporter sur le parc locatif social ainsi que sur les communes en rétro-littoral (il y a donc un enjeu croisé à capitaliser sur la proximité du train pour favoriser des implantations dans les communes desservies). Ce parc ne peut toutefois satisfaire l'ensemble de la demande. Les délais pour obtenir un logement social s'allongent. **Fin 2022, 250 ménages attendaient de devenir locataire d'un logement locatif social à Paimpol**, soit l'équivalent d'environ 5 années d'attribution.

Cette situation impacte aussi le secteur économique. **Le logement est identifié comme un frein majeur au recrutement** de nouveaux salariés et pas seulement des saisonniers. Des difficultés de recrutement sont exprimées notamment par les professionnels de la restauration et de l'hôtellerie ainsi que par les agriculteurs rencontrés.

UN IMPACT FINANCIER SIGNIFICATIF

Méthodologie de calcul des étiquettes DPE : Le nombre de DPE disponible dans l'OpenData de l'Ademe (2022) ne permet pas d'apprécier la représentativité des données car seulement 5 % des près de 5 800 logements de la ville sont renseignés. Pour limiter la surreprésentation de certains types de biens, une pondération des typologies présentes dans le fichier Ademe a été réalisée, en fonction des poids réels de chaque bien dans le parc total de la ville selon 3 variables que sont :

- Le type : maison/appartement.
- La taille : T1, T2, T3, T4, T5, T6 et plus.
- La période de construction : avant 1946, 1946-1959, 1960-1974, 1975-1989, 1990-1999, 2000-2011, 2012 et après.

Un rééquilibrage de l'offre de logements

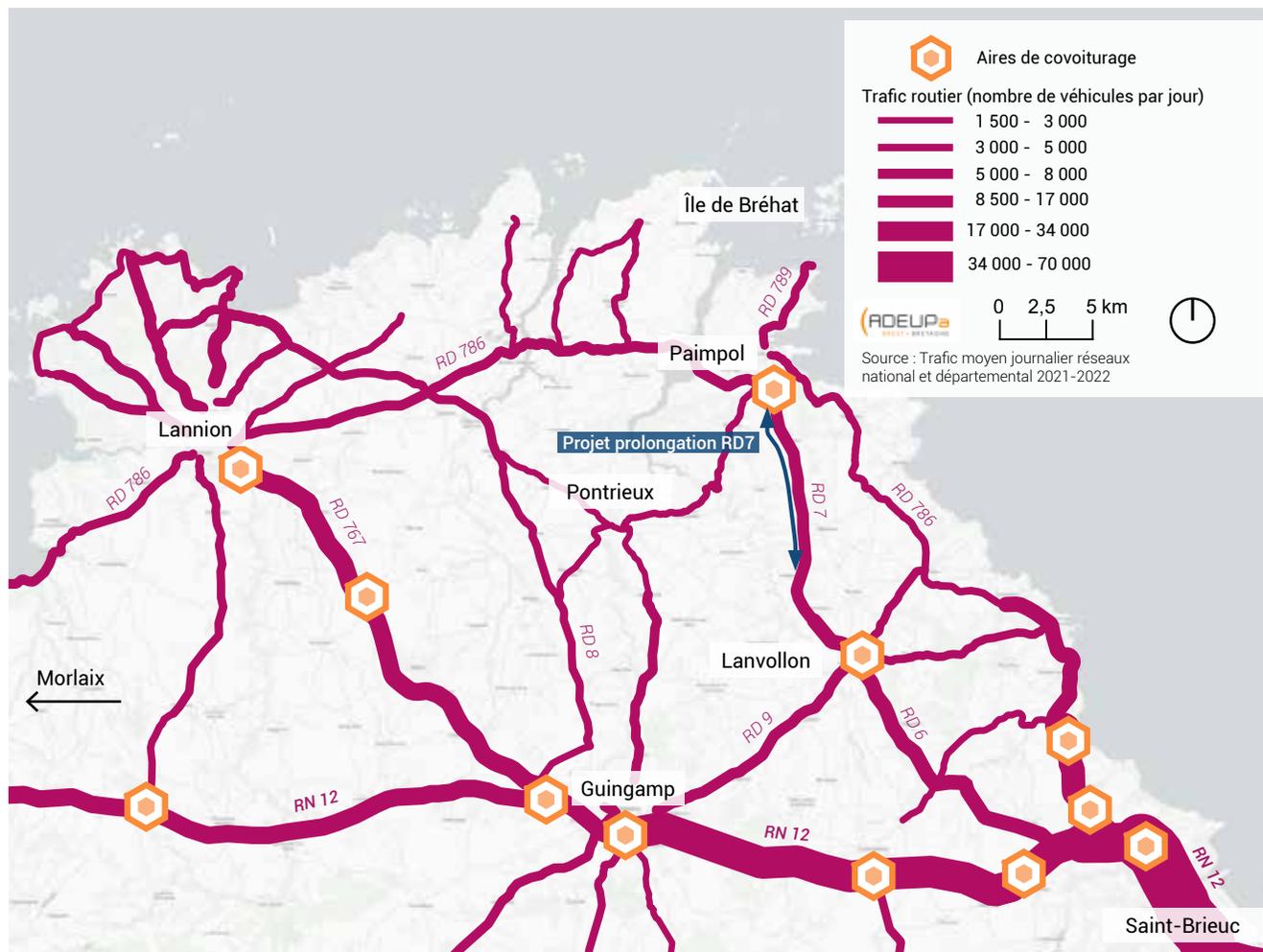
L'accès au logement est un des enjeux majeurs du territoire, exprimé par l'ensemble des acteurs économiques du territoire ainsi que par les élus. La maire, Fanny Chappé, lors du conseil municipal du 14/11/2022, s'exprimait en ce sens : « Il y a 3 000 professionnels qui travaillent sur la commune et qui ne peuvent s'y loger. [...] Un travailleur sur deux ne peut pas se loger à Paimpol. » **Un rééquilibrage de l'offre de logements est engagé** par GPA et la Ville de Paimpol avec différentes opérations de logements en cours et à venir (source Ville de Paimpol) :

- OPAH-RU : 96 logements (dont 25 neufs créés en cœur d'îlot et 71 en réhabilitation/remise sur le marché).
- Renouvellement urbain : Kernoas (27 logements), Goas Plat (entre 80 et 100 logements), Cœur de ville (82 logements), Plounez (10 logements).
- Densification : 45 logements.

À noter

Comment favoriser l'arrivée de populations permanentes dans un centre-ville composé d'une part croissante de logements inoccupés à l'année ? Bien que le centre-ville soit dynamique (moins de 1 % de vacance commerciale), son attractivité et sa mixité dans les années à venir en dépendent.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Accessibilité routière du territoire

L'axe Guingamp-Paimpol, une branche incomplète de l'étoile routière du territoire

Le réseau routier du nord des Côtes d'Armor se structure autour de la RN12, véritable colonne vertébrale traversant le territoire d'est en ouest. En dehors de cet axe national, seuls deux autres axes sont aménagés en 2x2 voies : la RD767, entre Guingamp et Lannion, et la RD7 de manière partielle entre Paimpol et Saint-Brieuc. **Un projet de prolongation de cet aménagement (4 km)** pour un coût prévisionnel de 10 millions d'euros a fait l'objet d'une concertation (bilan fait à l'automne 2022) et devrait être finalisé en 2027. Les études détaillées pour cette liaison d'intérêt régional ont démarré fin 2023.

Guingamp constitue ainsi le carrefour routier du Trégor et du Goëlo, le réseau s'organisant en étoile vers Morlaix, Lannion, Saint-Brieuc et Carhaix. **La branche vers le bassin de Paimpol n'est pas directe et bifurque par Lanvallon** en empruntant notamment la RD7.

Le réseau routier est donc diffus. Avec la part importante de population vivant sur la côte, l'axe est-ouest de GPA est doublé par un axe côtier (RD 786) qui permet de relier Saint-Brieuc, Paimpol et Lannion via Tréguier. En-dehors de ce réseau principal, un maillage secondaire permet de desservir le reste du territoire.

Un territoire à l'écart des grands axes routiers, mais affecté par une augmentation du trafic en période estivale

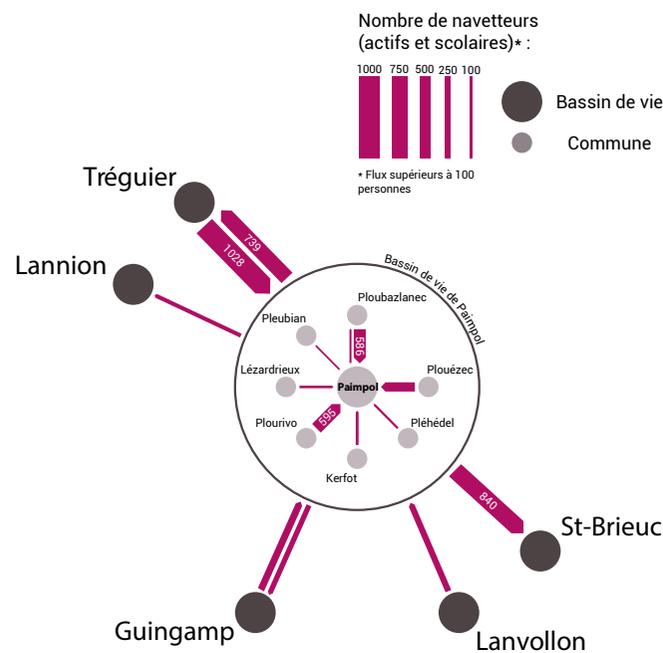
Un trafic concentré sur la RN12 et augmentant sur tout le réseau en période estivale

La répartition des flux confirme la **forte orientation du territoire vers Saint-Brieuc**. La RN12 est ainsi l'axe routier le plus fréquenté de GPA, avec une moyenne de près de 32 000 véhicules par jour entre Guingamp et la préfecture costarmoricaine. C'est sur la RN12 que la part de poids-lourds est la plus importante, jusqu'à 18 % à l'ouest de Guingamp. Globalement, le trafic routier dans le département augmente progressivement depuis le début des années 2000 (1,4 % par an entre 2002 et 2015 d'après les données d'Armorstat). La Direction interdépartementale des routes (DIR) ouest observe **une très nette augmentation du trafic en période estivale sur les routes au nord de la RN12 en secteurs littoraux** (de 1 000 à 6 000 véhicules supplémentaires par jour selon les axes).

Les deux autres axes les plus fréquentés de GPA sont la RD767 entre Lannion et Guingamp (17 500 véhicules par jour) et l'axe RD6-RD7 entre Paimpol et Saint-Brieuc (entre 9 500 et 13 000 véhicules par jour ; 6,4 % de poids-lourds). Au nord de Paimpol, la D789, qui permet notamment d'accéder à la pointe de l'Arcouest et à l'embarcadère **vers Bréhat**, supporte **un trafic moyen journalier de près de 6 000 véhicules**.

Le transport routier : un impact fort sur les émissions de GES du territoire

D'après le PCAET, le transport (voyageurs et marchandises) représente **un quart des consommations d'énergie du territoire de GPA et 17 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)**, ce qui est inférieur à la moyenne régionale (25 %) en raison de la surreprésentation du secteur agricole (59 % des émissions). Près des trois quarts des émissions du secteur du transport sont dues aux déplacements des personnes. À elle seule, **la voiture est responsable de 90 % des émissions pour le**



Navettes des actifs et scolaires : une forte orientation du territoire vers Saint-Brieuc

transport des personnes. Non seulement la dépendance à la voiture individuelle demeure importante, comme dans la plupart des espaces ruraux mais la moitié des déplacements en voiture est réalisée en autosolisme (conducteur seul).

Le fret produit 28 % des émissions restantes du secteur des transports. Les produits agricoles et alimentaires représentent 61 % des tonnes-kilomètres du transport de marchandises échangées avec le territoire (entrées et sorties). 90 % des marchandises sont transportées par camions et poids-lourds.

À noter

- Comment favoriser le report modal des automobilistes vers d'autres modes (actifs ou collectifs) ?
- Comment anticiper une évolution du modèle logistique, aujourd'hui basé essentiellement sur du transport routier, vers des modes plus décarbonés ?
- S'inscrire dans les objectifs du PCAET à horizon 2050 : -48,6 % de consommation d'énergies dont -50 % pour l'agriculture et -48 % pour les transports routiers ; -70,8 % d'émission de GES dont -65,7 % pour l'agriculture et -76,6 % pour les transports routiers.

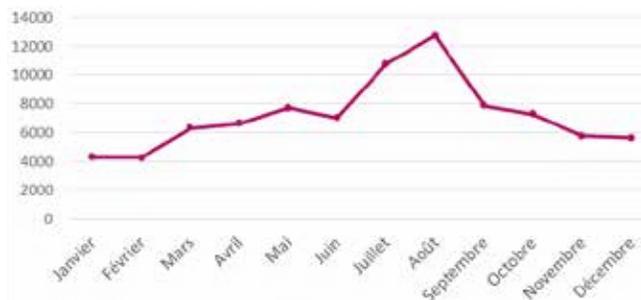
1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Une ligne historique du Réseau breton

Avec sa voisine Guingamp-Carhaix, la **ligne Guingamp-Paimpol constitue la seule relique du Réseau breton**, un ensemble de chemins de fer élaboré en étoile autour de la cité carhaisienne afin de désenclaver la région. Issue du lan Freycinet, la ligne fut mise en service en 1894. Elle survécut au démantèlement du Réseau breton adopté par l'État en 1966 pour privilégier les investissements routiers.

Ligne à voie unique non électrifiée, elle fut **remise à neuf pour 28 millions d'euros** en 2016-2017 avec un financement multipartenarial (Région, État, SNCF Réseau, Département, EPCI) dans le cadre du CPER 2015-2020. Cela a notamment permis de **réduire le temps de parcours entre Guingamp et Paimpol à 48 min** (contre 1 h 10 auparavant), la rendant compatible avec un cadencement aux deux heures à l'aide d'un seul autorail. Concomitamment, grâce aux correspondances proposées en gare de Guingamp, **l'accès aux lignes à grande vitesse est facilité** pour l'ensemble du territoire desservi par la ligne Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol. Avec la portion LGV de Rennes-Paris, mise en service en 2017, Paris est désormais accessible en 4h10 de trajet en moyenne depuis Paimpol. 6 correspondances par jour permettent de rallier Paris depuis Paimpol en train, et 5 correspondances par jour permettent de rejoindre Brest depuis Paimpol (avec un temps de trajet de 2h20 en moyenne contre 1h50 en voiture).

Aujourd'hui, la ligne permet de connecter Paimpol et le pays touristique du nord du Goëlo au reste du territoire national. En 2022, elle a enregistré **85 000 voyageurs**, soit 11 000 de plus qu'en 2019 (soit **+15 % de fréquentation entre 2019 et 2022**). La majorité des voyageurs empruntent la ligne sur sa totalité, reliant Paimpol depuis Guingamp ou inversement.



Une fréquentation qui triple l'été et qui est portée par les effectifs scolaires en basse saison

Fréquentation mensuelle 2022 de la ligne TER Guingamp-Paimpol, en nombre de voyageurs (Source Transdev Rail)

Une exploitation originale et souple

Actuellement, la **ligne est exploitée par Transdev Rail**, émanation des Chemins de fer et de transport automobile (CFTA) et filiale du groupe Transdev. Un cas singulier en France avant l'ouverture à la concurrence ferroviaire. **Du point de vue des usagers, cette sous-traitance n'est guère visible** et peu d'entre eux sont au courant qu'ils ne circulent pas dans un train exploité directement par la SNCF. Aucun autre train de voyageurs ou de marchandises ne circule sur la ligne. **En semaine, six allers-retours par jour sont proposés entre Guingamp et Paimpol. Le vendredi, un aller-retour est ajouté.** Enfin, les samedis et dimanches, la ligne ne propose que quatre allers-retours quotidiens.

Cette exploitation est bien adaptée au contexte local, bien que soumise à des contraintes en matière de sécurité issues du référentiel national. Les horaires sont pensés pour maximiser les moyens matériels et humains. Le trafic est assuré par un **autorail monocasse à moteur diesel** qui se charge de l'ensemble des allers-retours quotidiens, **parfois couplé en unités multiples**

afin de renforcer l'offre lors de l'affluence estivale. Ce matériel roulant léger est entretenu par la SNCF au technicentre rennais. Les cheminots de Transdev Rail sont polyvalents et se chargent de la circulation, de l'accueil, de la maintenance ou encore du contrôle à bord.

L'autre originalité de la ligne est qu'elle fonctionne partiellement avec **des arrêts facultatifs** (les établissements en pleine ligne). En effet, seuls les principaux arrêts sont systématiquement desservis. Les autres sont desservis sur demande, les passagers devant se signaler sur le quai au conducteur en levant la main, ou bien lui indiquer l'arrêt auquel ils souhaitent descendre. Ce mode de fonctionnement permet **une desserte fine du territoire et une certaine souplesse d'exploitation** alors que, sur d'autres lignes TER, la suppression d'arrêts intermédiaires est souvent une variable d'ajustement économique. Enfin, cela permet **des points d'arrêt modestes et donc moins coûteux** en infrastructure et en entretien.

Enfin, les bâtiments de la gare sont mis à disposition par la SNCF. La gare accueille le public durant **une amplitude horaire très importante** (de 6 h 30 à 20 h 50 voire 23 h 00 le vendredi) et notamment le samedi et le dimanche, ce qui en fait **une gare parmi les plus ouvertes de Bretagne**. Il est possible, comme dans toute gare du réseau ferré national, d'acheter n'importe quel billet SNCF en gare de Paimpol.



La ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol : une offre historique et singulière en faveur du report modal

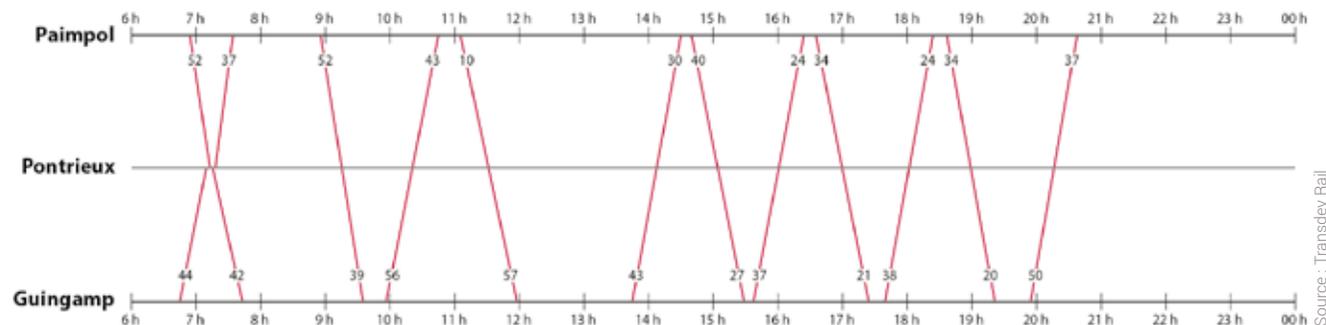
Un modèle économique appuyé sur une complémentarité avec les transports collectifs routiers

Dans ces espaces ruraux où l'équipement en automobile est important et où il n'existe pas de problèmes de circulation, **une grande part des usagers des transports collectifs est constituée de populations captives**. Les petites lignes ferroviaires comme celles-ci sont donc attractives lorsque leur clientèle est bien ciblée en fonction du contexte local. Pour les publics captifs et de passage, le train offre un mode de transport efficace ainsi qu'une desserte très fine du territoire. En revanche, **les temps de parcours sont trop longs et les horaires trop peu souples pour attirer davantage les actifs**.

Ici, ce sont **surtout les scolaires et les touristes** qui participent au succès de la ligne. Les premiers garantissent un trafic stable et pérenne qui représente près de la moitié des déplacements. Pour cela, **la ligne bénéficie d'une faible concurrence routière, une stratégie portée de concert entre la Région et la communauté d'agglomération** : il n'existe ainsi pas de ligne d'autocar entre Guingamp et Paimpol, seulement des lignes scolaires de desserte fine. Seule la ligne d'autocars régionaux Saint-Brieuc-Paimpol concurrence l'offre ferroviaire en proposant un lien direct entre les deux agglomération (alors qu'en train, un changement doit être opéré à Guingamp).

Une ligne également à vocation touristique

L'activité touristique est l'autre vivier de voyageurs de la ligne et constitue un levier d'attractivité pour ce type de petites lignes. **En juillet et août, la fréquentation de la ligne triple par rapport à janvier et février**, avec une part importante de passagers



Grille horaire type du TER Guingamp-Paimpol en semaine. Un croisement est possible à Pontrieux.

en correspondance avec les TGV s'arrêtant à Guingamp. Ces voyageurs occasionnels représentent une clientèle rentable car ils ne bénéficient pas des réductions accordées aux scolaires ou aux voyageurs réguliers. Pour fonctionner, une bonne connexion à Guingamp avec les trains « grandes lignes » est donc essentielle. Mais, **depuis quelques années, l'offre en correspondance avec les TGV a tendance à se détériorer**.

Les vélos sont acceptés à bord dans la limite des places disponibles. Comme sur l'ensemble du réseau ferroviaire breton, la réservation des emplacements pour les vélos est obligatoire durant la saison touristique (de juin à début septembre).

Vers ou en provenance de Saint-Brieuc (et donc de Rennes et Paris), les Paimpolaises et Paimpolais bénéficient chaque jour de semaine de **cinq trajets** avec un temps d'attente à Guingamp compris entre 20 et 65 minutes, soit **un temps de parcours Paimpol-Rennes compris entre 2 h 16 et 2 h 55. Quatre trains quotidiens permettent de rejoindre Brest en moins de trois heures (trajet compris entre 2 h 00 et 2 h 50)**. Vers Brest, les trajets les plus directs permettent de concurrencer directement l'automobile avec un temps de parcours sensiblement équivalent (selon les conditions de circulation), bien que le coût direct (carburant) soit inférieur. Le coût d'amortissement du

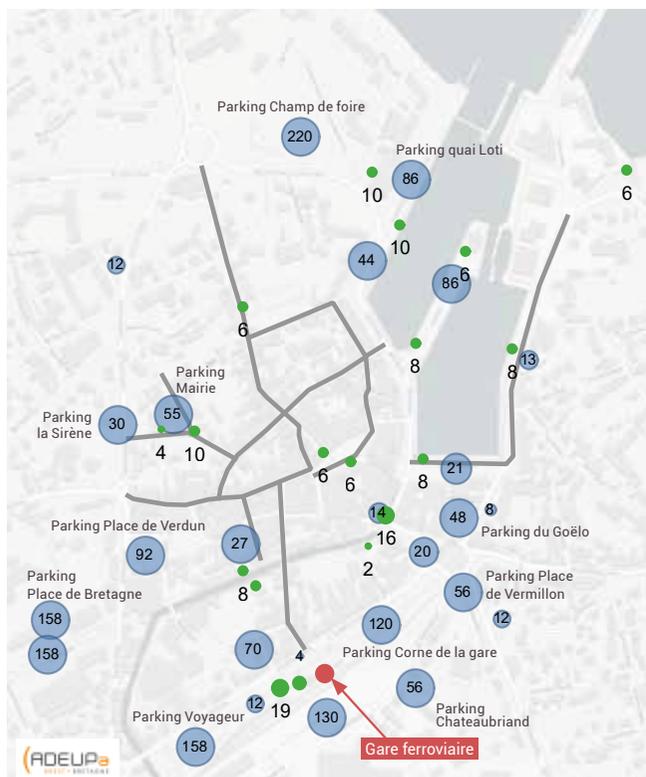
véhicule est à prendre en compte également. En revanche, vers Rennes, le temps de trajet (en temps normal 1 h 45) et son coût inférieur ou sensiblement équivalent (uniquement le carburant) limitent l'attrait du déplacement en train.

Le renouvellement de l'infrastructure en 2017 a également été fortement motivé par **le retour du train à vapeur du Trieux**, à l'enjeu d'attractivité non négligeable pour les communes qu'il traverse. Celui-ci s'insère entre les circulations TER sans modification d'horaires pour celles-ci. En été, ce train assure un aller-retour touristique entre Pontrieux et Paimpol. À noter que son activité est suspendue depuis la pandémie.

À noter

- Une ligne exploitée par Transdev Rail, remise à neuf en 2017 avec un financement multipartenarial de 28M €.
- Un service surtout à destination des scolaires et touristes, avec une fréquentation en hausse (+15 % entre 2019 et 2022), et qui triple l'été.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



L'offre de stationnement automobile et vélo en centre-ville (source : Adeupa)

- Stationnement vélo (total : **300 emplacements**)
- Stationnement automobile (total : **1 710 places**, hors stationnement sur voiries)
- Zone de rencontre du centre-ville

Une destination touristique majeure du département

Paimpol s'inscrit dans l'une des 10 destinations touristiques promues par l'Office de tourisme régional de Bretagne : « **Baie de Saint-Brieuc-Paimpol-Les Caps** ». L'objectif de ces destinations est de structurer une offre touristique singulière, cohérente et à la visibilité renforcée. La plupart des sites sont localisés sur le littoral (abbaye de Beauport, centre et port de Paimpol, pointes de l'Arcouest et de Guilben, plages, etc.). En 2021, près de la moitié de la fréquentation culturelle et de loisirs du département était ainsi concentrée à Bréhat et dans l'agglomération de Guingamp-Paimpol.

Les trois quarts des nuitées sont réalisées par des personnes originaire de France, provenant d'Île-de-France, de Bretagne et des régions voisines. Les touristes étrangers proviennent essentiellement d'Allemagne, du Royaume-Uni et du Benelux. La moitié des touristes présents la journée dans le territoire de GPA séjournent à **Ploubazlanec, Paimpol ou Plouezec, les trois communes qui concentrent le plus de lits touristiques**. Localisées sur le littoral, ces communes permettent également un accès aisé à l'île de Bréhat, véritable pôle d'attraction touristique.

L'accès à Bréhat : un enjeu particulier

L'accès à l'embarcadere et à l'île est un véritable enjeu touristique pour le territoire, car il engendre **des flux automobiles importants**, notamment dans le centre-ville de Paimpol, dans un secteur littoral déjà fréquenté une grande partie de l'année. Le service de traversée – dont la délégation de service public a été renouvelée en 2021 par la région aux Vedettes de Bréhat pour sept ans – constitue **l'activité touristique la plus fréquentée**

du territoire du département (source : GPA, *État des lieux et diagnostic touristique*, 2017 ; confirmé par les données 2022 de flux touristiques en Côtes d'Armor).

Si la voiture est le moyen d'accès privilégié pour se rendre jusqu'à l'embarcadere, **le vélo constitue une alternative dont le développement est accompagné par les collectivités**, par exemple par la réalisation actuelle d'une piste cyclable sur la route de Ploubazlanec. Cependant, l'essor grandissant du vélo provoque dans la commune insulaire **des conflits d'usage entre cyclistes, piétons et habitants**. C'est pourquoi, il convient de différencier l'accès facilité à l'embarcadere à vélo d'une part, de l'embarquement des vélos à destination de l'île d'autre part, ce qui n'est plus souhaitable, en particulier lors de la haute-saison. Actuellement, **moins de cinquante places de stationnement sécurisé sont proposées à l'embarcadere**.

Par ailleurs, les élus de l'Île-de-Bréhat ont souhaité mettre en place une mesure de régulation touristique afin de limiter l'accès au territoire par un système de quota. Le conseil municipal du 30 mai 2023 a fixé la limite de **4 700 visiteurs maximum par jour, du 14 juillet au 25 août**. L'objectif étant de mieux accueillir les touristes et de préserver l'île de la surfréquentation observée ces deux dernières années.

Un territoire attractif pour les amateurs de randonnée et de vélo

Le bassin de Paimpol est parcouru par **plusieurs grands itinéraires cyclables et pédestres, comme la Vélomaritime 4 et le GR34**. Ce sentier de randonnée entièrement balisé longe l'ensemble du littoral breton sur 2 000 km, dont un quart se situe en Côtes d'Armor. L'Office du tourisme propose également des boucles cyclo-touristiques locales.

Mobilités quotidiennes et touristiques : des enjeux croisés et des besoins similaires

Le sentier du GR34 est **fréquenté majoritairement par des touristes (70 % des usagers pour 30 % d'excursionnistes** ; on distingue deux catégories de visiteurs : les *touristes*, qui passent au moins une nuit -et moins d'un an- hors de leur environnement habituel, et les *excursionnistes*, qui ne passent pas de nuit hors de leur environnement habituel), venant principalement de Bretagne, des Pays de la Loire et d'Île-de-France. Le sentier produit sa propre dynamique touristique et a une retombée économique importante pour le territoire : en 2018, les usagers ont ainsi engendré près de 7 millions d'euros de retombées économique directes, soit 15 000 € par km. Les trois quarts des touristes accèdent au départ de leur randonnée en voiture.

En Côtes d'Armor, les touristes itinérants représentent environ 6 % de l'ensemble des usagers touristiques (contre 12 % pour l'ensemble du GR34), et seulement 55 % d'entre eux accèdent au sentier en voiture. Parcourant principalement le GR en aller simple, ce public expérimenté est davantage à la recherche de solutions alternatives pour se rendre sur le sentier et le quitter.

Les aménagements touristiques, un potentiel pour développer les mobilités actives

Très appréciés des touristes, des excursionnistes mais aussi des habitants, ces sentiers et, surtout, ces aménagements cyclables constituent également **des leviers de report modal pour les déplacements utilitaires et du quotidien**.

Paimpol bénéficie au contraire d'un certain nombre d'atouts pour envisager un report modal vers des moyens de déplacements actifs ou collectifs (liste non exhaustive ci-après) :

- La ville est dotée d'**une gare ferroviaire de transport régulier**.
- La ville concentre **61 % des emplois du bassin de vie**.
- **Les commerces et services sont principalement situés en centre-ville**, aisément accessible depuis la gare ferroviaire voisine, accessible en 5 min à pied.
- Près de **6 000 personnes résident à moins de deux kilomètres de la gare** – soit 25 minutes de marche ou huit minutes de vélo – et **15 000 dans un rayon de six kilomètres**, une distance qui peut être parcourue en 25 minutes de vélo.
- Paimpol est **bien dotée en transports en commun**, surtout comparativement à d'autres communes de même dimension puisque la ville bénéficie de **2 lignes régulières** : la ligne 1 « Paimpol-Saint-Brieuc » et la ligne 24 vers l'Arcouest qui permet l'accès à l'embarcadere vers Bréhat.
- L'offre a été récemment complétée par **une navette électrique, la ligne 4 « intra-urbaine », mise en place à titre expérimental** d'avril à juillet 2023, et prolongée suite au succès rencontré. Elle dessert le centre-ville, la gare, entre l'abbaye de Beauport et Plounez.
- Paimpol bénéficie en complément de **2 cars régionaux en interconnexion avec la gare ferroviaire** : la ligne 25 nord « Paimpol-Pleubian-Lézardrieux » et la ligne 27 ouest « Lannion-Paimpol ».

Des actions peuvent donc être menées à condition de tenir compte des spécificités du territoire et des besoins spécifiques des habitants (isolement géographique, faible densité, habitudes, personnes âgées). GPA agit en ce sens en mettant en place différentes actions, dont notamment :

- **L'ouverture des 41 lignes de bus de transport scolaire à tous**, maillant finement le territoire (sur demande et réservé aux abonnés mobilités).
- **L'initiative Scoot&Job** en partenariat avec la mission locale saisonnalité, qui donne accès à un scooter pour les

saisonniers (de 15 jours à un mois).

- **Le transport à la demande AxéoBusPlus**, qui rencontre un vif succès notamment entre Paimpol et les communes environnantes.

La question des camping-cars

Clientèle appréciée des commerçants du centre-ville, les campings-caristes ont à leur disposition plusieurs aires payantes à Paimpol, situées à proximité immédiate du centre-ville. **Deux aires permanentes les accueillent toute l'année**, l'aire Pierre Lot/Corne de la gare (40 places), dont l'accès est gratuit en basse saison, et l'aire Chateaubriand (32 pl.) qui propose une bornes de services ainsi qu'un tarif préférentiel en basse saison. Deux solutions temporaires ouvertes durant les mois de juillet et août complètent l'offre : le parking Le Bras (14 places) et le parking Kerraoul (20 places). En-dehors de ces aires, le stationnement des véhicules d'un gabarit supérieur à 2m10 (sauf dérogation pour les artisans) est strictement interdit dans toutes les zones urbanisées (port, centre-ville et bourgs) et la bande littorale, du pont de Lézardrieux jusqu'à Boulgueff.

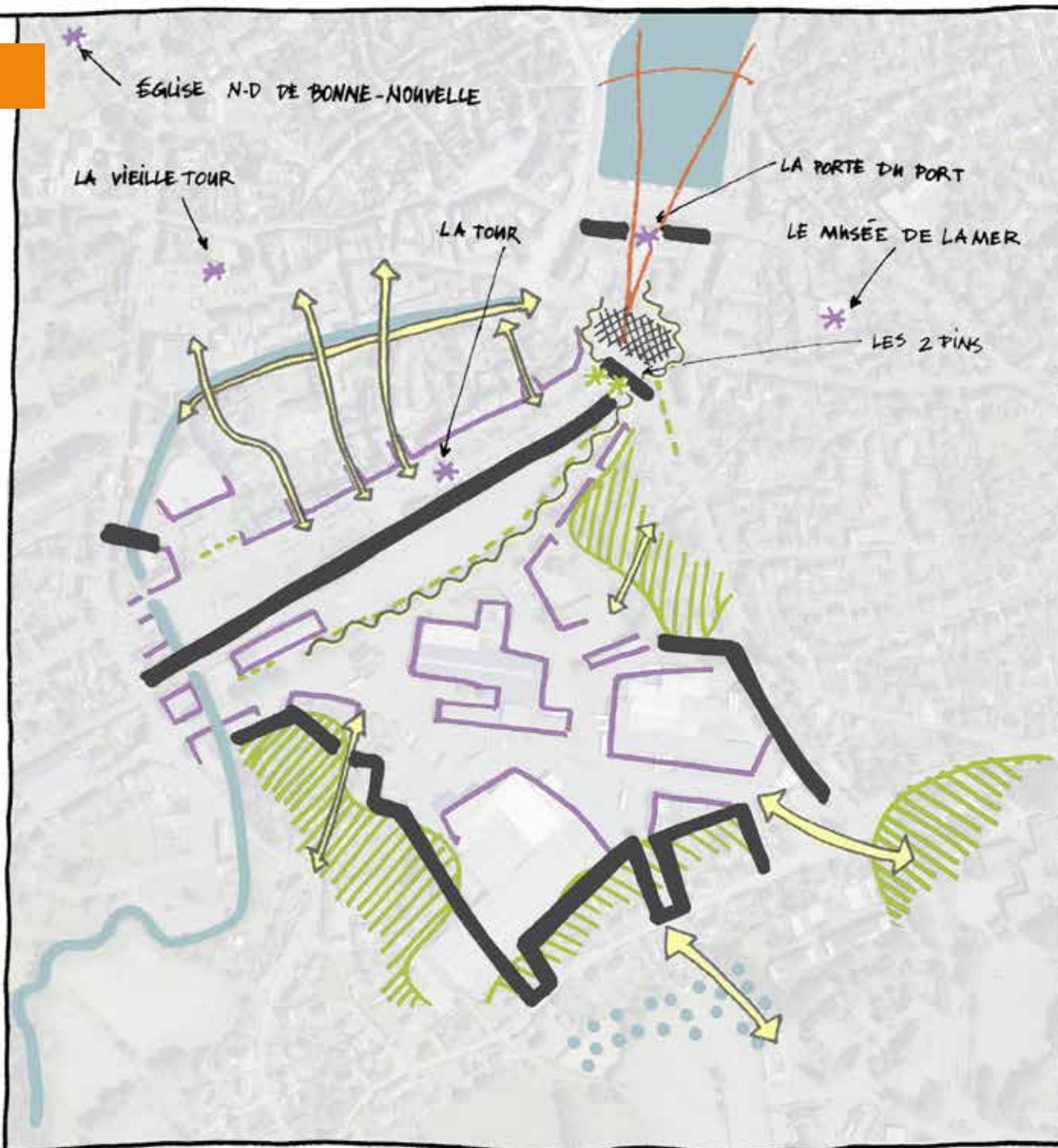
Ceci étant, **la localisation de l'aire d'accueil Pierre Loti, à proximité de la gare, est aujourd'hui à questionner**.

À noter

- Un potentiel important de développement des mobilités alternatives, tant pour les habitants que les visiteurs, grâce à l'attractivité notamment touristique du territoire.
- La question du stationnement des camping-cars en ville, loin d'être anecdotique, est à étudier.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

-  MER
-  COURS D'EAU
-  ZONE HUMIDE
-  ÉCRIN VÉGÉTAL
-  STRUCTURE VÉGÉTALE
-  POINT D'APPEL VÉGÉTAL POTENTIEL
-  ÉCRIN BÂTI
-  POINT D'APPEL BÂTI POTENTIEL
-  POINT DE VUE POTENTIEL
-  BARRIÈRE PHYSIQUE
-  ÉCRAN VISUEL
-  ACCÈS
-  CHEMINEMENTS INSÉCURÉS, PEU LISIBLES



En train, à pied, à vélo, en bateau, en voiture : des accès au centre-ville peu accueillants et discontinus

Un site d'entrée de ville au potentiel remarquable mais peu mis en valeur

La Corne de la gare est **une porte d'entrée de la ville**, un site de convergence de nombreux flux **mais aussi un site de rencontre de tissus urbains variés à ses abords** (faubourgs résidentiels, zones d'activités, tissu urbain dense du centre-ville mêlant commerces, services et habitat, arrière de la façade portuaire). En son sein, **la gare semble isolée. Les parkings y sont très fréquentés**. Pour autant, le site revêt un potentiel exceptionnel : seuil du cœur de ville, antichambre du port et secteur bordé d'eau, source de risques certes (voir pp.30-37), mais aussi paysage rafraîchissant et paisible avec la promenade du Quinic ou les quais.

La Corne de la gare se dévoile comme un vaste espace où des fonctions diverses se succèdent, **sans cohérence d'ensemble. Les artères routières sont très bruyantes** du fait de la circulation importante de poids-lourds, tracteurs et voitures. L'aire de camping-cars bordant l'avenue Chateaubriand ne propose **pas d'intégration paysagère qualitative**, se résumant à un traitement de sol en gravillon ou en enrobé. Le passé paysager du site, où l'eau puis des prairies étaient présentes, est totalement ignoré. Le site de **la Corne de la gare paraît bien « racorni »** comparativement avec d'autres sites à proximité comme la promenade du Quinic, les bassins écrêteurs de Guerland et Goasmeur ou le bois de Feunteun Wern le long du Biliou. Quant aux piétons, ils sont à l'étroit sur les trottoirs, notamment lors des jours de forte affluence, aux pics de la saison touristique ou lors des jours de marché. **La présence d'arbres en est réduite à leur portion congrue** : seuls quelques arbres d'alignement sont implantés le long de l'avenue, à l'étroit sur leurs trottoirs, **contraignant par là même les circulations piétonnes**. Ce vaste espace de la gare débouche au nord-est sur le rond-point du Goëlo, interface peu intuitive avec la façade portuaire, voisine et pourtant peu visible, ainsi qu'avec le centre-ville via la place de la République. Le quartier de gare contraste fortement avec la cohérence et l'essence éminemment narrative des espaces du centre historique de Paimpol avoisinant.

Les espaces publics manquent de lisibilité, en termes de traitement de sol et de liens intuitifs. À la sortie de la gare, le piéton souhaitant se rendre en centre-ville n'est **pas intuitivement orienté vers la rue Eugène Herland** et le bâtiment-passerelle de l'Office de Tourisme, pourtant aménagé comme la véritable porte d'entrée piétonne du centre-ville. Intuitivement, les espaces publics orientent plutôt vers le rond-point du Goëlo, sans toutefois proposer une déambulation fluide vers la porte cochère de l'îlot Goëlo donnant sur le port et le quai Duguay Trouin. **Le Quinic**, dont les berges font l'objet d'un projet d'aménagement depuis 2009 par la Ville de Paimpol, **n'est pas directement perceptible** et son approche se fait par des rues et ruelles au traitement d'arrière-cour, traversant

des parkings. L'ancien château d'eau, témoin du passé, qui accueille aujourd'hui la billetterie de la Vapeur du Trieux ponctue le site de la Corne de la gare. Quels équipements complémentaires peut-on proposer aux habitants et visiteurs ? Le passé ferroviaire est évoqué. Qu'en est-il des autres marqueurs identitaires de la ville ? **Le port voisin, et son activité, ne sont pas perceptibles depuis le site**. L'arrière-pays agricole, qui s'invite jusqu'en ville avec la zone de conditionnement, ne propose aujourd'hui qu'un début d'interface créée avec le magasin en vente directe des Maraîchers d'Armor « Coco&Co », difficile d'accès à pied depuis le centre-ville et la gare, à l'écart des autres commerces du centre-ville.

Une zone de conditionnement à mieux intégrer à la ville

La zone de conditionnement est traversable par les usagers de la zone de conditionnement ainsi que par les habitants, à pied, à vélo, en voiture ou en transport en commun. Malgré la signalétique indiquant « circulation interdite sauf usagers », la voirie est bien publique et libre d'accès. La fonction première des espaces publics de la zone est **l'accueil des flux camions et tracteurs** au sein de cette plateforme logistique. Pour autant, ceux-ci génèrent **quelques conflits d'usage** et les accès pourraient possiblement être simplifiés. Les aménagements de voirie ne rendent pas la circulation des piétons et autres modes actifs **sécurisés**, à commencer pour le personnel de la zone mais aussi pour les habitants qui empruntent la zone (absence de marquage au sol, des bas-côtés à niveau avec la chaussée...). **Sur ses franges, la zone ne bénéficie pas d'une intégration cohérente**, autant fonctionnelle qu'en termes de composition urbaine et de traitement des espaces publics, alors qu'elle est imbriquée dans la ville.

À noter

- **Améliorer l'image d'entrée de ville** en clarifiant les espaces publics, en cohérence avec les fronts bâtis et en atténuant les nuisances sonores générées par les nombreux axes routiers.
- Mettre en valeur **l'identité du territoire** dès cette entrée en ville et **révéler les paysages et patrimoines du site**, s'appuyer sur le déjà-là (présence du Quinic, présence de l'eau, le passé industriel, le présent agricole...).

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Avenue Chateaubriand



La Corne de la gare : vaste espace où des fonctions diverses se succèdent, avec **un manque de cohérence** (entrepôt, aire de camping-car, parkings...)



Le traitement paysager est réduit à son minimum (haies éparses, alignements d'arbres à l'étroit sur leurs trottoirs...), avec une sensation de **vide non qualifié**...



Les parkings à l'est, enserrés dans des haies, ne permettent que **peu de traversées** (lignes de désir, clôtures autour des voies SNCF) et débouchent sur le rond-point du Goëlo

En train, à pied, à vélo, en bateau, en voiture : des accès au centre-ville peu accueillants et discontinus

Avenue du Général de Gaulle



1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Entrée en ville par le train



En train, à pied, à vélo, en bateau, en voiture : des accès au centre-ville peu accueillants et discontinus

Zone de conditionnement légumière



La zone de conditionnement est **traversable** par les usagers de la zone de conditionnement ainsi que par les habitants, à pied, à vélo, en voiture ou en transport en commun...



Mais celle-ci est **peu sécurisée**, avec notamment une absence de marquages au sol, des bas-côtés à niveau avec la chaussée où poids-lourds et tracteurs circulent...



Sur ses franges, la zone ne bénéficie pas d'une **intégration cohérente**, autant fonctionnelle qu'en termes de traitement des espaces publics

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

- AMBIANCE BUCOLIQUE**
 NIVEAU SONORE APAÏSE, FRAICHEUR
- AMBIANCE LOGISTIQUE**
 NIVEAU SONORE ÉLEVÉ, CHALEUR,
 SENTIMENT PIÉTON D'INSECURITÉ
- AMBIANCE NATURE**
 NIVEAU SONORE APAÏSE, FRAICHEUR
 CONVIVIALITÉ
- AMBIANCE PARKING PROVISOIRE**
 OMNIPRÉSENCE VOITURE
 NIVEAU SONORE ÉLEVÉ, CHALEUR,
 ROUSSEIÈRE, SENTIMENT D'IMPOSTURE
 PIÉTONNE
- AMBIANCE PARKING PÉRENNE**



0 100 200m

ADEUPa
BRETAGNE

Entre terre et mer, une identité paimpolaise imperceptible dans l'espace public

De vastes espaces dédiés aux transports motorisés pour un usage ponctuel

Le site présente deux familles d'ambiances distinctes. D'un côté, les espaces dédiés aux transports motorisés dominent. De l'autre, les espaces apaisés sont minoritaires et peu visibles. Ce sentiment est confirmé par **l'importance des surfaces de parkings et des voiries** dédiées aux voitures, camping-cars et camions.

Au sud, la plateforme logistique imprime son identité avec ses sols en enrobé et son architecture de hangars. Sur ce secteur la végétation se fait rare. Elle est tolérée sous une forme horticole et surannée autour des bâtiments administratifs. Ailleurs, elle s'insinue sous forme spontanée de saules, de buddleia et d'herbacés.

L'espace central des parkings alterne entre trop-plein de voitures, de camping-cars, de bruits et un vide silencieux. Du point de vue du piéton, les journées de saturation des parkings et de la voirie renforcent le sentiment de barrière infranchissable de la voie ferrée. Tandis que les jours de calme, l'espace paraît démesurément grand avec un **potentiel d'usages possibles immense pour les usagers habitants ou touristes**. L'aménagement du parking voyageurs au nord-ouest, prochainement complété par des auvents photovoltaïques, pérennise la fonction de stationnement sur cette portion du site. En revanche, les stationnements en stabilisés non aménagés laissent **la porte ouverte à un meilleur partage de l'espace public et des fonctions plus urbaines entre la gare et le port**.

Des usages oubliés

Ces espaces aménagés pour circuler et stationner en voiture semblent oublier un usager : le piéton.

Dans la zone logistique, les accès piétons sont soit confidentiels (Hent-Dall Leswenn), soit impossibles (rue de Goas Plat). De plus, l'échelle imposante des voiries et des camions qui défilent rapidement, sans mise à distance, impose un **sentiment d'insécurité** au piéton qui ose s'y aventurer.

Dans la zone de stationnement, le piéton ressent un **sentiment d'imposture**. Il doit se faufiler entre les arbres, les haies, les barrières et les murets, à l'abri des voitures et des camions. Quelques sentes intuitives s'impriment dans les espaces verts et marquent le **désir d'exister dans l'espace public**.

Les espaces de convivialité, confortables et accueillants sont rares. Les espaces végétalisés qui devraient jouer cette fonction se contentent d'un second rôle décoratif sans usage. Ainsi, l'espace jardiné devant les sanitaires de la gare est trop petit pour accueillir les habitants et les voyageurs. Tandis que la pelouse confortable du giratoire, où l'utilisateur pourrait souhaiter s'étendre pour découvrir la porte du port, est inaccessible. Le mobilier est également peu présent, voire mal placé. Il ne permet pas de se reposer et encore moins de se détendre.

Le déjà-là source d'inspiration

L'aménagement du site au profit de la voiture a totalement invisibilisé son histoire et sa géographie, le rendant totalement illisible et quelconque. Néanmoins, certains éléments offrent un **potentiel de points de repères permettant de s'orienter** : le clocher de Notre-Dame de Bonne-Nouvelle et celui de la vieille Tour, la tour de la gare, le musée de la mer. Les deux pins bordant le giratoire et la porte du port présentent à la fois un potentiel d'éléments repères et de **mise en scène de l'arrivée au port** depuis le train et la route.

Les espaces apaisés existants valorisant l'eau et la végétation représentent également une source d'inspiration pour le site. Ainsi, l'ambiance bucolique et poétique insoupçonnée du quartier de Lezouen contraste avec la plateforme logistique attenante. La présence du cours d'eau, le bâti vernaculaire, les murs en pierres, les jardins fleuris, la présence d'animaux, le bruit des oiseaux et du vent dans les feuillages agissent comme un **espace-oasis**. Il en va de même pour la valorisation et la piétonnisation des berges du Quinic dont l'aménagement au fil de l'eau permet un accès piéton rapide au centre-ville tout comme une déambulation favorable à la sociabilisation. **Les voies ferrées en elles-mêmes constituent de formidables corridors de biodiversité.** En outre, la gestion écologique des bassins de Guerland-Goasmeur et la renaturation spontanée de Feunten Wern représentent des **pratiques locales inspirantes** pour le site.

À noter

- Redonner de la place au piéton dans l'espace public.
- S'appuyer sur les paysages (urbains, naturels, agricoles) pour améliorer la perception et l'appropriation du site, au fil de l'eau.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Le déjà-là, source d'inspiration



Entre terre et mer, une identité paimpolaise imperceptible dans l'espace public

La place du piéton dans la ville

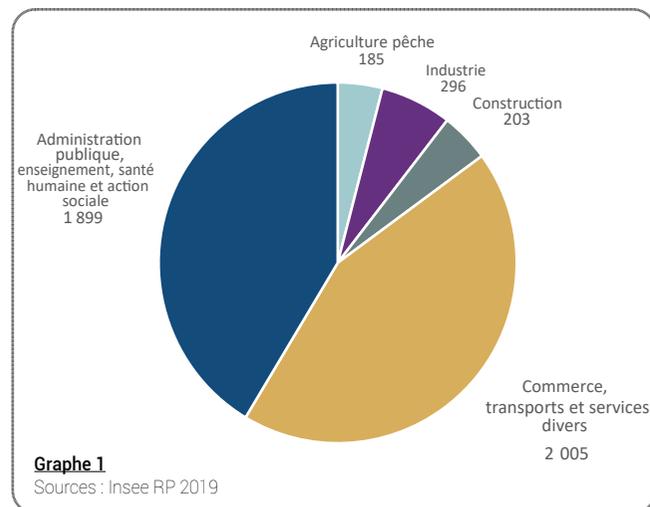


1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Une diversité d'activités économiques

Plus de 4 600 emplois sont décomptés sur la commune de Paimpol en 2019. **Les activités tertiaires représentent 85 % de l'emploi total** : ce sont les commerces, les services, l'administration, la santé, le social, l'enseignement. L'importance de ces activités reflète à la fois la fonction de polarité de Paimpol avec notamment différents établissements publics importants : centre hospitalier Max-Querrien, établissements médico-sociaux, lycées (Kerraoul, Pierre Loti), etc. **L'importance de l'activité touristique** a également une incidence sur les activités commerciales, l'hébergement et la restauration.

L'emploi par grand secteur d'activités dans Paimpol



Les activités « productives » qui recouvrent les secteurs de l'agriculture, de la pêche, de l'industrie et de la construction

regroupent à peine 700 emplois dans la commune. Pour autant, **les filières agricole et maritime participent fortement à l'identité économique du territoire**. À l'échelle du bassin de vie, le secteur agriculture-pêche représente 11,2 % de l'emploi contre 4 % dans la seule commune de Paimpol (cf. graphe 1).



Communication pour le forum de l'emploi saisonnier de Perros-Guirrec de février 2024

Une dynamique de l'emploi à la baisse sur le long terme et une tertiarisation marquée

De 1975 à 2008, la croissance de l'emploi dans Paimpol est forte : +1 800 emplois supplémentaires enregistrés dans cette période alors que des communes voisines enregistraient des baisses d'emploi (Lézardrieux, Plourivo, Quemper-Guézennec, etc.). Cette dynamique est également largement supérieure au rythme constaté à l'échelle nationale et régionale (cf. graphe 3).

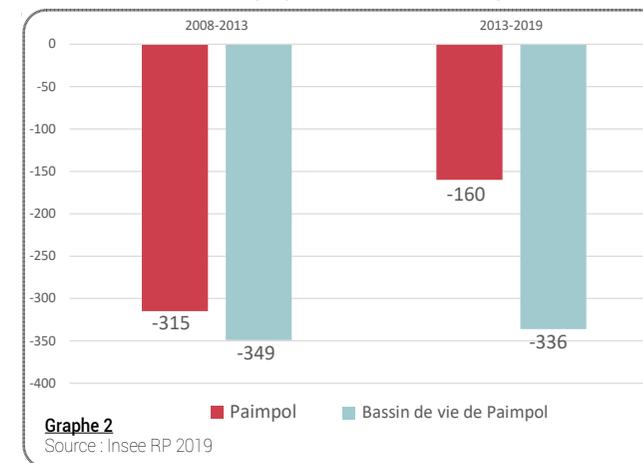
Au cours des dix dernières années, la courbe s'est infléchie avec 150 emplois perdus entre 2008 et 2019 dans Paimpol et 180 au

sein du bassin de vie. C'est aussi un recul du nombre d'actifs : -475 entre 2008 et 2019 à Paimpol, -685 dans le bassin de vie (voir Graphe 2).

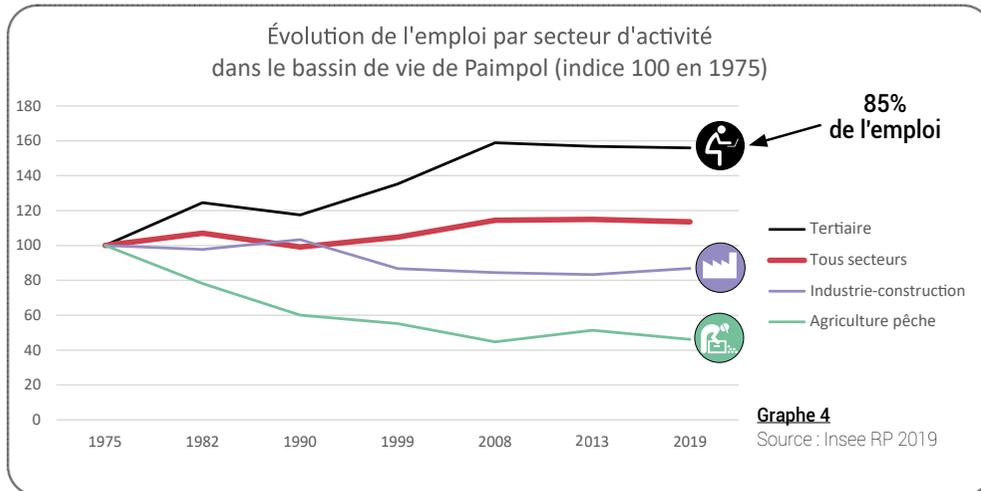
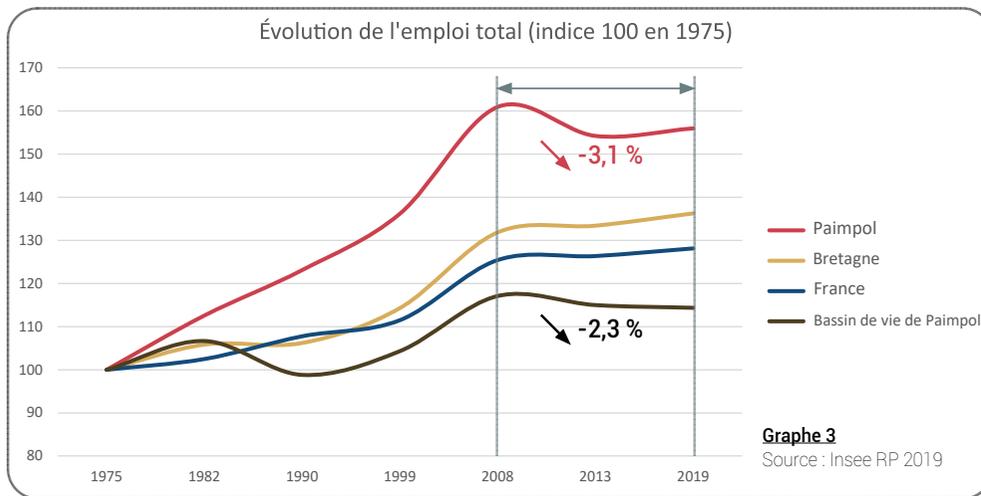
Que ce soit à l'échelle de la commune de Paimpol ou du bassin de vie, **les tendances dans les secteurs d'activités sont identiques**. Le recul de l'emploi dans l'agriculture et la pêche est prononcé (réduction de plus de moitié des effectifs entre 1975 et 2019). Il est plus nuancé pour l'industrie et la construction (respectivement -1 % et -13 %). Les gains d'emplois sont à mettre exclusivement au compte des activités tertiaires. Dans Paimpol, **l'emploi tertiaire a ainsi quasi doublé** (voir Graphe 4).

57 % des emplois localisés dans le pôle d'emploi sont des postes d'employés et d'ouvriers, soit une surreprésentation de ces catégories professionnelles par rapport à la moyenne régionale (+7 points). À l'inverse, les cadres et professions intermédiaires occupent un tiers des emplois (40,4 % en Bretagne).

Évolution de la population active depuis 2008



Économie du territoire : un pôle d'activités variées, entre difficulté de recrutement et recul de la population active



Une polarisation croissante de l'emploi dans Paimpol

61 % des emplois du bassin de vie se situent dans Paimpol en 2019 ; c'était 45 % en 1975. **Les emplois sont occupés par des actifs résidant dans Paimpol et son bassin de vie, mais également par des actifs en provenance de communes extérieures.** Inversement, les habitants sont nombreux à quitter leur commune pour aller travailler. Paimpol assurant une fonction de pôle d'emploi, **63 % des habitants y travaillent.** Mais à l'échelle du bassin de vie, seulement 36,6 % des actifs résidant y exercent leur activité en 2019.

De fortes difficultés de recrutement dans un bassin où la population active recule

Dans le bassin d'emploi de Guingamp-Paimpol, **72,3 % des recrutements sont jugés difficiles en 2023** selon les résultats d'une enquête réalisée par France Travail auprès des entreprises. Ce taux est bien plus élevé qu'en Bretagne (64 %) et en France (61 %). En volume, les projets de recrutement portent principalement sur les métiers de l'agriculture, dont les activités de maraîchage, et les serveurs des cafés et restaurants. **La totalité des embauches est jugée difficile dans le maraîchage, alors que pour les postes de serveurs, le taux de difficulté atteint 60 %.**

Au fil des années, les problématiques de recrutement s'accroissent en France et localement. Les évolutions démographiques laissent présager **une amplification du phénomène dans le bassin d'emploi de Paimpol** puisque le « réservoir » de main-d'œuvre tend à diminuer. Le nombre d'actifs résidant dans le bassin de vie s'inscrit ainsi en baisse significative entre 2008 et 2019 (-685 actifs, soit -8 %) ; la tendance devrait s'accroître avec le vieillissement de la population.

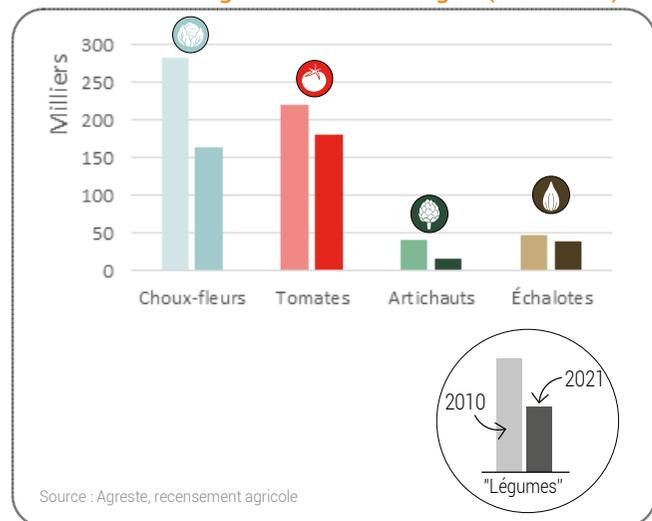
À noter

- Des emplois majoritairement tertiaires dans le bassin de vie de Paimpol (à 85 %) mais des filières « productives », agricole et maritime, qui participent fortement à l'identité du territoire.
- Une baisse du nombre d'actifs (-685 entre 2008 et 2019 dans le bassin de vie) et 72,3 % des recrutements jugés difficiles en 2023 dans le bassin d'emploi Guingamp-Paimpol.

Une filière maraîchère très présente sur la frange littorale

légume s'exporte beaucoup dans l'est de l'Europe : Allemagne, Pologne, République Tchèque, Belgique, etc. Afin de s'adapter à l'évolution des modes de consommation des ménages, la filière a diversifié les cultures.

Productions légumières en Bretagne (en tonnes)



Les Maraîchers d'Armor : un collectif sous le signe de la proximité

Les Maraîchers d'Armor, dont le siège social se situe à Paimpol, regroupent 427 exploitations agricoles et réalisent un chiffre d'affaires de 150 M€ en 2021. Créée en 1974, la coopérative collecte et met en vente la quasi-totalité des légumes frais produits dans les Côtes d'Armor. Elle dispose de **quatre stations de conditionnement**, dont trois principales situées à Camlez (station de Bro Dreger), Pleumeur-Gautier (station de Ledenez) et Paimpol (La Falaise). Celle de Plouha offre un service de proximité pour les producteurs les plus éloignés et n'est ouverte

qu'une partie de l'année. **Environ le tiers des productions des adhérents arrivent dans la station de Paimpol, historiquement installée sur ce site en raison de la proximité de la gare.**

L'avantage de cette organisation multi-sites est de préserver la **proximité avec les exploitants**. Chacun des sites est « spécialisé » dans des productions afin de rationaliser les outils de conditionnement et de tenir compte des contraintes d'exploitation. **Celui de Paimpol est spécialisé dans la tomate** : les deux tiers de la production y sont acheminés, soit 35 000 tonnes de tomates par an.

Les Maraîchers d'Armor sont associés avec d'autres organisations bretonnes, la Sica de Saint-Pol-de-Léon et Terres de Saint-Malo, formant le groupe « Prince de Bretagne ».

De nombreux défis pour préserver l'activité

Le volume de l'activité des Maraîchers d'Armor est plutôt stable, avec néanmoins une tendance à la baisse pour la production en plein champs et une stabilité pour les cultures sous serres (tomates et fraises). La coopérative doit faire face à plusieurs défis pour être en capacité de préserver le niveau d'activité actuel.

L'accès aux ressources, eau et énergie, est un sujet d'inquiétude. Les professionnels doivent faire face à des sécheresses de plus en plus fréquentes, à l'épuisement de certains forages et à la dégradation de la qualité de l'eau du fait de la salinité. Pour l'énergie, si l'envolée des prix constatée ces derniers mois se prolonge, elle pourrait avoir des incidences sur l'activité, particulièrement pour la production de tomates sous serre.

Le niveau de production agricole résiste plutôt bien dans les Côtes d'Armor par rapport à d'autres départements, grâce à une dynamique des installations. Pour autant, le vieillissement des chefs d'exploitations pose **l'enjeu du renouvellement**

générationnel. Enfin, les **exploitations agricoles peinent à recruter**. Des actions sont mises en œuvre pour pallier les difficultés d'accès aux ressources comme l'installation de panneaux photovoltaïques, la récupération des eaux pluviales ou la création de retenues collinaires.

Le nombre d'exploitations maraîchères bondit en dix ans

Bretagne exploitations avec au moins 5 ha en plein air ou 50 ares sous serres	2010	2020	Évolution
Nombre d'exploitations légumières	2 988	2 398	-20 %
<i>Dont avec légumes :</i>			
- sous-serre en frais	357	510	43 %
- de plein champ pour le frais	1 519	812	-47 %
- de plein champ pour l'industrie	1 238	970	-22 %
- en maraîchage	141	614	335 %

Champ : exploitations avec au moins 5 ha en plein air ou 50 ares sous serre

Source : Agreste, recensements agricoles

Définitions

- Légumes de plein champ : légumes cultivés en rotation avec des grandes cultures
- Maraîchage : légumes cultivés en rotation avec d'autres légumes

À noter

- La Bretagne, terre légumière : 3^e région française pour ses surfaces légumières (17 % du total national).
- Dans les Côtes d'Armor, une filière du maraîchage installée sur la frange littorale.
- De nombreux défis pour préserver l'activité : l'accès aux ressources (eau et énergie), le renouvellement générationnel des chefs d'exploitation, des difficultés de recrutement.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Étude urbaine du quartier de la gare de Paimpol

Activités de la zone de conditionnement et ses abords

Durée foncière :

- Unité foncière du périmètre d'étude

Propriétaires institutionnels :

- Ville de Paimpol
- Département
- État
- Office HLM
- Centre Hospitalier Max-Querrien
- Caisse des Dépôts et Consignation
- SNCF
- Domaine public

Statut d'occupation des locaux bâtis

(selon zone de conditionnement applicatif)

- Occupé par le propriétaire ou l'usufruitier
- Location non affectée à l'habitation soumise à TVA
- Location autre que propriétaire ou usufruitier
- Vacant / Sous-occupé

Identité/fonction de l'occupant

LOGO Activités de la zone de conditionnement ou de la filière agricole

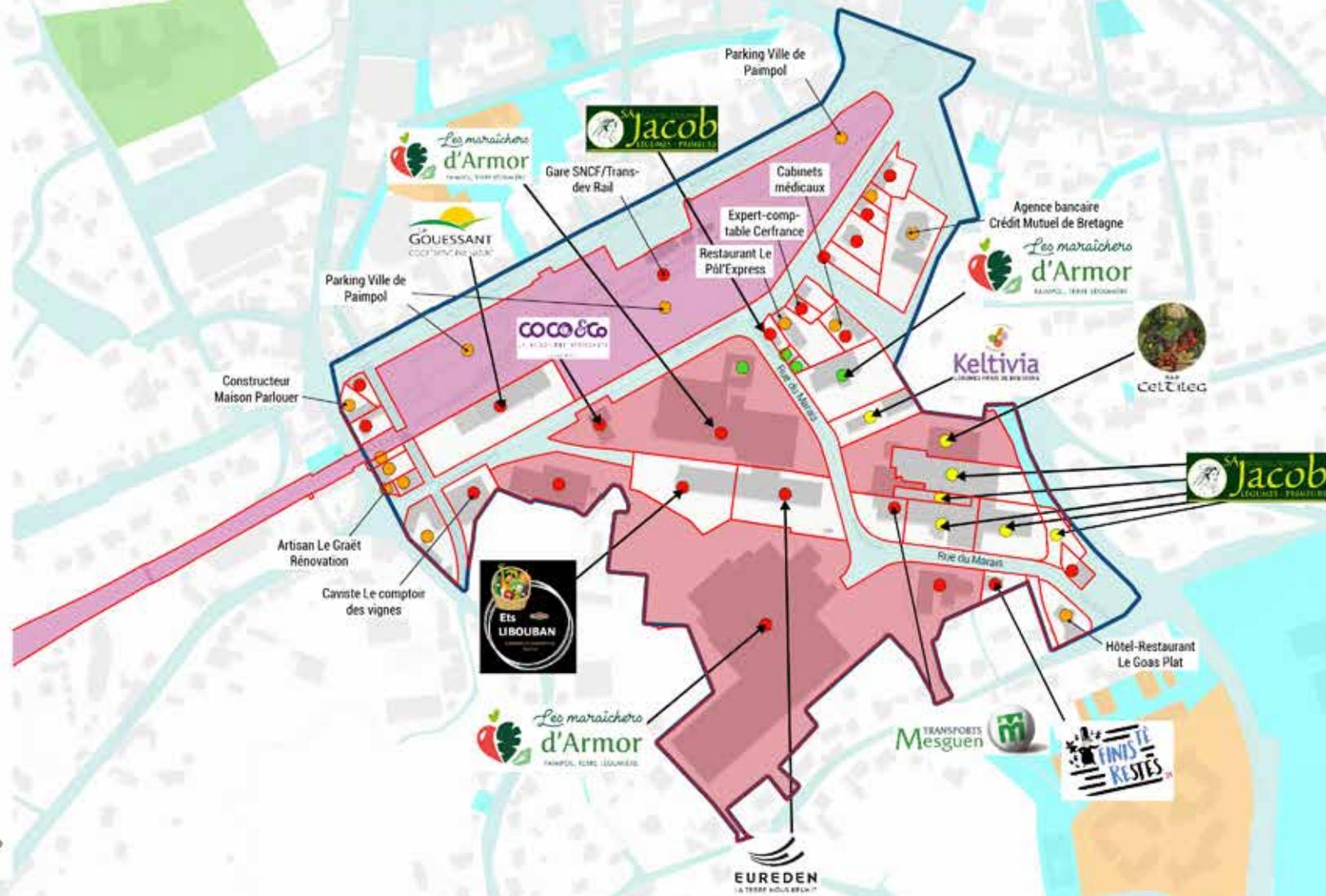
XXX Autres fonctions au sein du périmètre d'application de l'étude (hors habitat)

Périmètre d'application de l'étude

0 250 500 m



Sources : MOS Adeup 2021, Cerema/Fichiers_fonciers, Les Maraichers d'Armor, SNCF Immo
Réf : 342_01_EtudeCarePaimpol_20230506_TH_Foncier



Une zone de conditionnement imbriquée mais peu intégrée dans la ville

Description des implantations dans la zone de conditionnement

210 salariés travaillent dans la zone de conditionnement ou en proximité immédiate dont 125 dans la filière du maraîchage (source : Adeupa). Le cœur de la zone de conditionnement comprend **deux espaces séparés par la rue du Marais** :

1. Dans la partie ouest, les Maraîchers d'Armor occupent l'emprise la plus importante avec le siège de la coopérative, la station de conditionnement, ainsi que le magasin de vente directe (Coco & Co). Un négociant est également présent (Libouban) et un spécialiste de l'agrofournitures (Eureden). À noter par ailleurs un point de retrait de produits alimentaires, avec l'enseigne Finisterrestes, ouvert l'après-midi.
2. À l'est de la rue du Marais, sont installés les négociants/expéditeurs (Jacob, Celtileg) et le transporteur Mesguen.

Des activités tertiaires en lisière et un environnement résidentiel

En lisière immédiate de la zone de conditionnement, se situent différentes activités de commerces et services : hôtellerie-restauration (le Goas Plat, Pol'express), un caviste (le Comptoir des vignes), des professionnels médicaux, une agence bancaire (Crédit Mutuel de Bretagne) et un cabinet d'expertise-comptable (CER). Un grossiste, la coopérative Le Gouessant, est installé au nord de l'avenue Chateaubriand. Des habitations jouxtent également le site.

Compte tenu de cet environnement urbain, les professionnels mettent l'accent sur l'enjeu de **préserver la fonctionnalité économique de la zone et d'assurer la sécurité des salariés, des riverains et des visiteurs, notamment au travers de la gestion des flux** (tracteurs, poids-lourds, voitures, vélos, piétons).

Quelques bâtiments vacants ou sous-occupés dans l'entrée nord de la zone

Un mouvement de concentration chez les expéditeurs a occasionné la libération du bâtiment de Saint-Malo Primeurs à l'entrée nord de la zone (rachat de l'entreprise par Jacob en 2022). Le bâtiment suivant a été récemment mis en

vente et a été acheté par un particulier pour de l'habitation. Le suivant a été acheté par les Maraîchers d'Armor (700 m² de locaux et 2 700 m² d'emprise foncière) pour un projet qui n'a pas pu aboutir. Il est actuellement vacant et seul le foncier est utilisé comme espace de stationnement. Le siège historique de la coopérative semble également sous-occupé du fait du transfert des services administratifs à quelques mètres. Au-delà de cette entrée de zone sous-occupée, les autres espaces sont utilisés principalement pour les activités logistiques : livraisons des légumes, agréage, conditionnement, chargement des poids-lourds, stationnement des véhicules. **Les fonctions de stockage des légumes frais sont très peu présentes.**

Des dynamiques à suivre

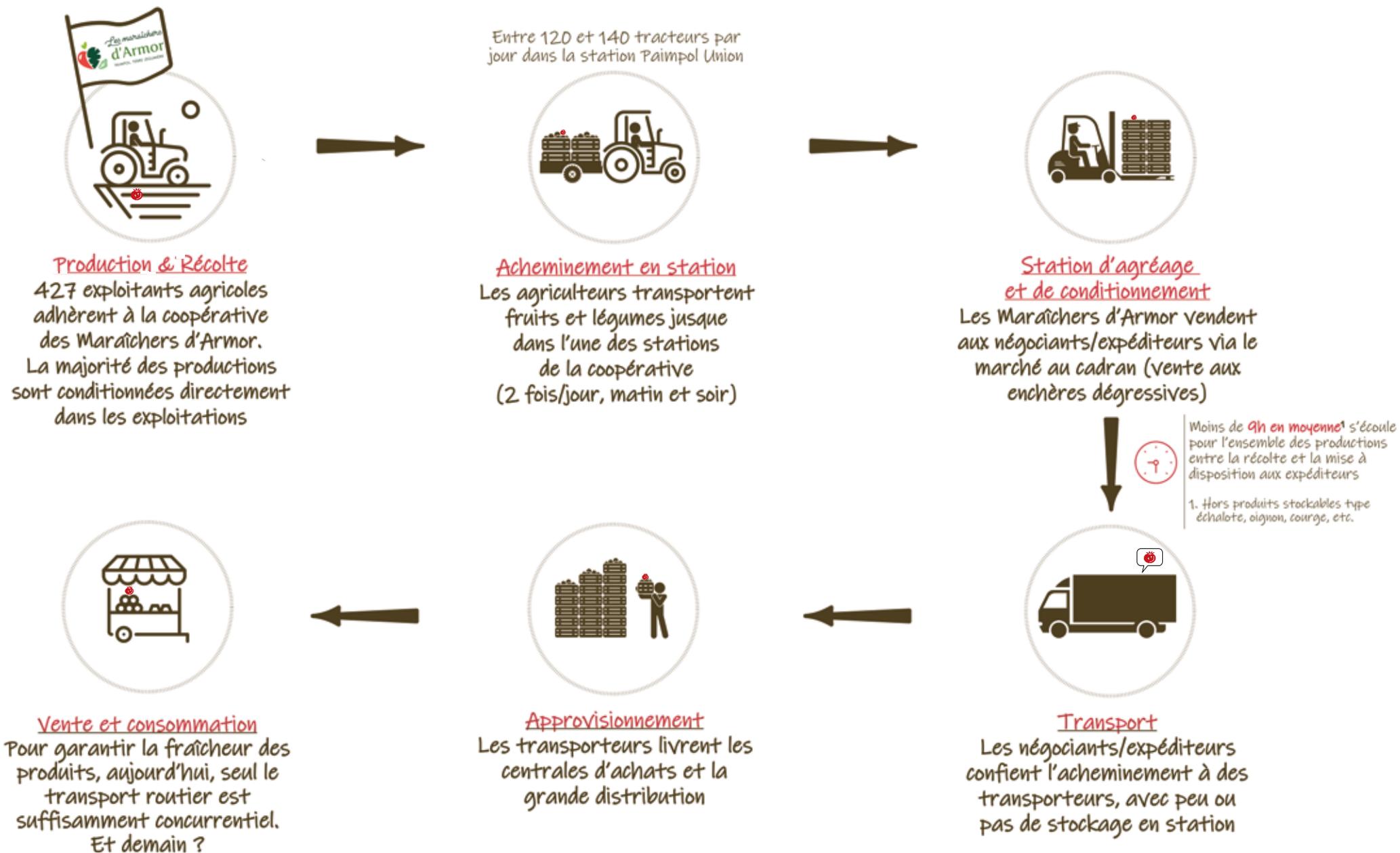
Un contrat de fiducie a été conclu en **mai 2014**, prenant terme en 2053, **entre les Maraîchers d'Armor (MDA, le constituant), la Sica développement (le bénéficiaire) et la Caisse des Dépôts et Consignation (le fiduciaire)**. Le contrat de fiducie a pour objet de **transférer la pleine propriété des biens immobiliers** du constituant pour une valeur vénale donnée ainsi que l'obligation de remboursement d'un prêt consenti par la Sica développement à MDA en novembre 2013. Afin de permettre au constituant de poursuivre ses activités, une convention de **mise à disposition des biens et droits immobiliers non occupés** est consentie par le fiduciaire au constituant. La convention est consentie moyennant le versement d'une indemnité d'occupation.

Le phénomène de concentration à l'œuvre chez les expéditeurs n'est semble-t-il pas achevé. Après le rachat des Saint-Malo Primeurs par Jacob en 2022 et de Celtileg par Le Gouessant, d'autres rachats pourraient s'opérer et occasionner des évolutions dans l'occupation des bâtis. La stratégie de croissance externe de ces acteurs vise à garantir des volumes importants de marchandises pour optimiser les aspects logistiques.

À noter

- Des optimisations d'implantation à étudier pour améliorer l'intégration urbaine et le fonctionnement de la zone (flux, sécurité des personnes).
- Comment la zone peut-elle s'adapter à l'évolution de la filière du maraîchage (détente des flux, moins d'emballages...) ?

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



La zone de conditionnement : une interface logistique entre exploitants agricoles et négociants/expéditeurs

Appelé zone de conditionnement, cet espace économique constitue **un site logistique** dans lequel les exploitants agricoles viennent déposer leurs productions, avant qu'elles ne soient groupées et acheminées par camion vers les clients ou vers d'autres plateformes logistiques. Les fruits et légumes sont **la plupart du temps conditionnés en amont, dans les exploitations**. Il existe des exceptions pour certains produits qui peuvent être conditionnés sur le site comme les pommes de terre, les cocos, les tomates cerises ou les brocolis.

Des activités à flux tendus et des pics de saisonnalité

Les activités logistiques sont organisées en vue d'**optimiser les délais et les stocks**. La distribution en France se fait de A pour B avant midi, c'est-à-dire que le client final, par exemple une centrale d'achat de la grande distribution, passe commande avant midi un jour donné et est livré par camion le lendemain matin.

Les productions maraîchères ne sont donc, en règle générale, pas stockées sur le site de la zone de conditionnement ; elles ne font que transiter, avec un agréage (contrôle qualité) réalisé devant les producteurs. Des négociants peuvent avoir de petites surfaces de stockage frigorifiques pour stocker et ainsi pouvoir répondre et s'adapter à des demandes de dernière minute.

Le site de Paimpol étant **spécialisé dans la tomate**, il connaît un pic important d'activité de **mars à fin octobre**. La variabilité de l'activité tient aussi au caractère météo-dépendant de la production, mais également de la consommation. Pour autant, compte tenu de la diversité des productions, l'activité s'exerce sur l'ensemble de l'année, avec des périodes plus creuses comme les mois de novembre et décembre.

Des flux quotidiens de tracteurs et poids-lourds

La zone accueille un nombre quotidien important de tracteurs et de poids-lourds. Selon les Maraîchers d'Armor, **entre 120 et 140 tracteurs viennent quotidiennement déposer leurs productions**, en provenance d'exploitations agricoles situées dans un rayon de 30 à 40 km maximum autour de la station. **Les exploitants agricoles livrent deux fois par jour**, en fin de matinée et d'après-midi, surtout des choux-fleurs en hiver et principalement des tomates et des pommes de terre l'été.

Le volume quotidien de poids-lourds n'a pas pu être estimé, mais le site héberge

des acteurs disposant d'une flotte de camions (transports Mesguen ; expéditeurs Jacob, Celtileg). Par ailleurs, le transport des légumes est externalisé auprès de différents opérateurs, des transporteurs bretons (Mesguen, Rosko, Guivarc'h, Lahaye, Malherbe, etc.) et internationaux. Le modèle d'organisation à flux tendus génère **une concentration des mouvements de poids-lourds dans des créneaux resserrés**.

Le transport, un facteur clé

Le choix d'installer un site de conditionnement à Paimpol en 1974 tient à **la proximité de la gare**. Historiquement, la zone de conditionnement accueillait **une voie ferrée en son sein** ; le chargement des wagons se faisait directement depuis le quai des bâtiments. Jusqu'en 1986, la moitié des légumes étaient ainsi acheminés par le rail. Ce trafic a cessé en 1992 du fait d'une décision de l'Union européenne, mettant fin aux aides en faveur du fret ferroviaire.

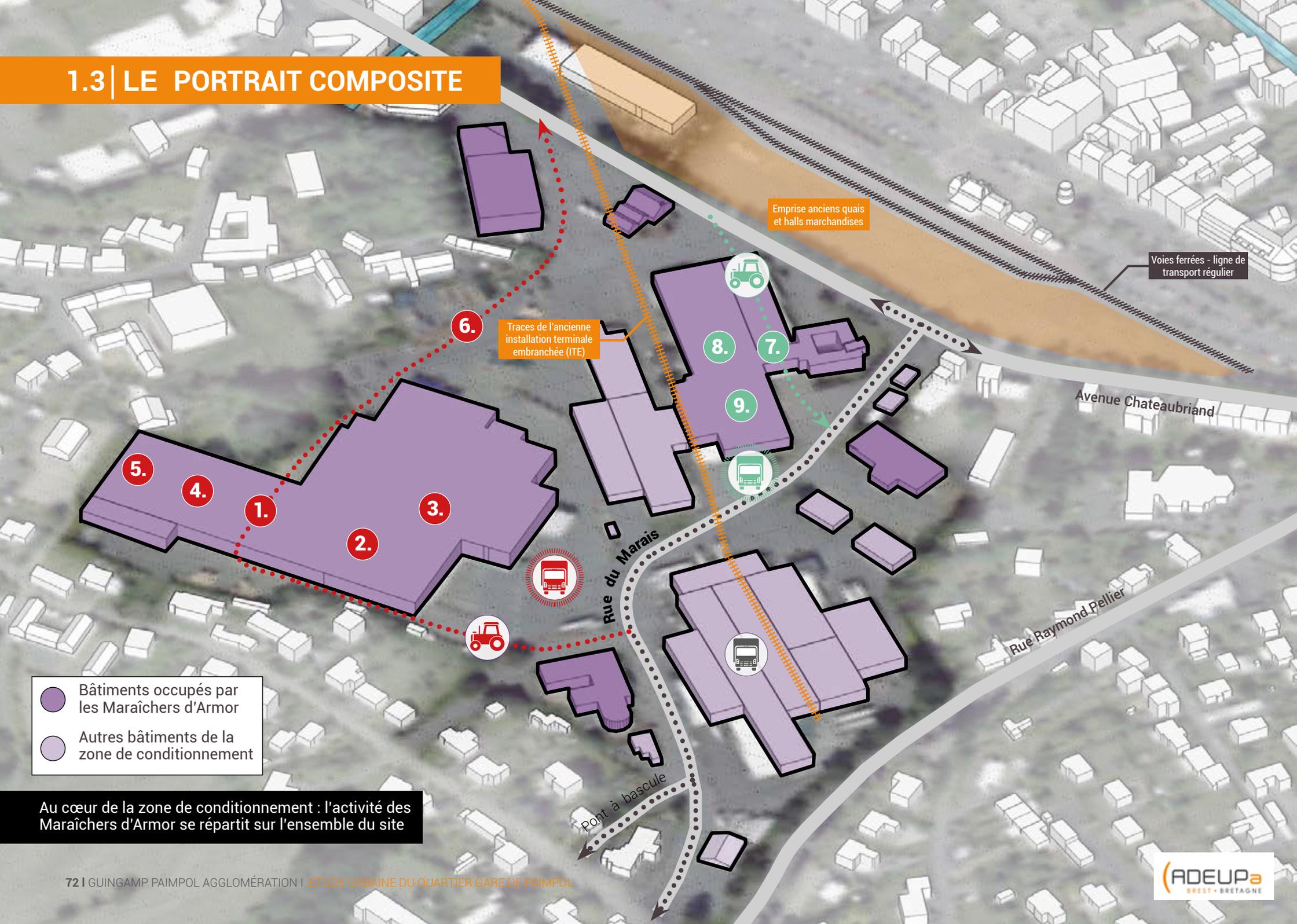
Le transport est depuis exclusivement routier. Cette organisation présente des contraintes soulevées par les différents acteurs de la chaîne logistique : hausse des prix de l'énergie, pénurie de main d'œuvre et de moyens de transport, réduction des délais d'exécution, émissions de gaz à effet de serre, etc. Du point de vue routier, cela génère également des contraintes de voirie, notamment avec des dos d'âne successifs pour les tracteurs, ainsi qu'une proximité entre piétons et poids-lourds au contact de la zone de conditionnement.

L'enjeu de décarbonation du transport, via notamment le développement du fret ferroviaire, constitue une priorité de la Région. L'émergence d'un hub ferroviaire au départ de la plateforme de transport combiné à Rennes est une piste pour massifier et avoir différentes liaisons nationales. Lahaye Global Logistics y exploite actuellement deux lignes régulières : Rennes-Vénissieux/Lyon et Rennes-Lille. **Le fret ferroviaire est adapté pour des flux importants et sur des longues distances**, ce qui est le cas pour la filière du maraîchage. Il nécessite en revanche de revoir les organisations logistiques pour détendre les flux.

À noter

- Des activités générant des flux importants de tracteurs et poids-lourds.
- Des pistes pour faire évoluer le modèle logistique sont envisagées, tant pour des raisons économiques qu'environnementales.

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Emprise anciens quais et halls marchandises

Voies ferrées - ligne de transport régulier

Avenue Chateaubriand

Rue Raymond Pellier

Rue du Marais

pont à bascule

6. Traces de l'ancienne installation terminale embranchée (ITE)

- Bâtiments occupés par les Maraîchers d'Armor
- Autres bâtiments de la zone de conditionnement

Au cœur de la zone de conditionnement : l'activité des Maraîchers d'Armor se répartit sur l'ensemble du site

La zone de conditionnement : une interface logistique entre exploitants agricoles et négociants/expéditeurs



1.

Réception des producteurs



2.

Hall de réception, agréage, massification



3.

Hall de stockage, préparation des commandes, expéditions



6.

Chargement des emballages par les producteurs



5.

Hall « atelier tomate » (emballage)



4.

Hall « atelier tomate » (diversification)



7.

Hangar « pommes de terre, patates douces... » : déchargement



8.

Chaîne de tri des pommes de terre, patates douces...



9.

Emballage et stockage des productions (bâtiments à hauteur de quai ferroviaire)



1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Reconstitution de la gare de Paimpol et son quai de marchandises tels qu'existants au cours du XX^e siècle

Fret : les contraintes actuelles

Les agriculteurs de la coopérative des Maraîchers d'Armor rencontrés ont indiqué que :

- Le fret est adapté pour **des flux importants, réguliers, sur de longues distances**.
- Le « **retour à vide** » des trains de fret à Paimpol est un facteur limitant à prendre en compte. Que peuvent transporter les trains retour à destination de Paimpol ?
- L'activité maraîchère est aujourd'hui **une activité à flux tendus (conséquence de l'essor du transport routier)**, sans ou avec peu de stockage dans les stations de la coopérative.

Le directeur de la Sica pondère ce point de vue en précisant que :

- **Le transport routier est considéré comme un facteur de plus en plus limitant** par manque de matériels (camions frigos) et de chauffeurs. Certains acteurs comme Savéol renoncent en grande partie à l'export pour ces raisons.
- Tant que le coût du transport routier était compétitif, **la question d'un report modal se posait peu. Elle devient désormais incontournable** avec la hausse du coût du

carburant, la mise en place de l'écotaxe dans certaines régions, la problématique d'une main d'œuvre pénurie.

- Mais **le fret ferroviaire implique une détente des flux**, la sortie d'un modèle A pour B (livraison le jour de la commande) et une évolution des modèles. Par exemple, aujourd'hui, la grande distribution veut minimiser les stocks et les déporte chez les industriels et les producteurs.

La SNCF rencontrée précise par ailleurs que :

- **Aucune ambition de la SNCF n'est prévue à ce stade pour un retour du fret ferroviaire à Paimpol.** Le volume de transport de marchandise doit être suffisamment conséquent.
- La stratégie fret de la SNCF n'est pas vers des plateformes isolées, mais plutôt vers **la mise en place de grandes plateformes par département**.
- D'après SNCF Réseau, **des travaux sur les gabarits d'ouvrage seraient nécessaires sur la ligne Guingamp-Paimpol.** Le tonnage à l'essieu en fret n'est pas le même qu'en transport voyageur et les nombreuses courbes et contre-courbes de la ligne Guingamp-Paimpol rendent complexes le retour de trains fret de longueur importante.

Du point de vue de Transdev Rail :

- En l'état, deux obstacles principaux contraignent le retour du fret ferroviaire à Paimpol : **la ligne a beaucoup de rampes** (pentes de 20 pour 1 000) et **l'utilisation de demi-trains est de mise** (plutôt que les trains traditionnels de fret qui mesurent 750 mètres de long) pour pouvoir stationner à Guingamp (les quais sont trop courts). Ou bien, il faut stationner à Saint-Brieuc. Cela **double alors le coût du transport**.
- Concernant le développement de transport combiné voyageurs-marchandises, aujourd'hui, **un autorail ne peut pas facilement circuler avec un wagon destiné à transporter des produits maraîchers raccordés au wagon**

voyageur. Chaque train dispose d'une cabine à l'avant et à l'arrière. Il serait alors nécessaire de décrocher le wagon et de le retourner en fin de ligne.

- En revanche, il est **possible d'imaginer dès à présent des trains de messagerie** (transport de colis directement dans le wagon voyageur, avec déchargement rapide).

Transporteurs (Mesguen) :

- Pour l'activité maraîchère, il faut de la régularité et des flux importants. **Le fret ferroviaire est envisageable et compatible avec certains flux de l'activité maraîchère.**
- Toutefois, dans une activité à flux tendus comme celle du maraîchage, avec une activité de groupage de surcroît, **le fret ferroviaire semble complexe.**
- La massification est dans l'air du temps. **Massifier oui, mais rester au cœur des productions comme ici à Paimpol est également essentiel** pour notre activité, basée sur des produits frais.

Chambre d'Agriculture :

- Il faut veiller aux possibilités d'évolution du secteur gare en lien avec de **possibles besoins fonciers pour l'entreposage et l'acheminement des productions maraîchères en lien avec le fret ferroviaire.**
- Dans le cadre du projet **LNOBPL, la profession agricole a conditionné son accord au projet** pour aménager de nouveaux tronçons (Rennes-Lamballe et dans le Finistère) **sous réserve d'un ferroutage massif.**
- **Si le ferroutage se développait, les Maraîchers d'Armor auraient besoin d'espaces de stockage réfrigérés supplémentaires** (stocker la production d'une journée par exemple). Dans un contexte de sobriété foncière, **les entrepôts pourraient alors se déployer en hauteur.**

Fret ferroviaire : une solution, aujourd'hui contrainte, avec des perspectives d'avenir



Un retour du fret ferroviaire à Paimpol ? Ici, un train d'EurailScout contrôlant les rails par ultrasons

Fret : les perspectives d'avenir

Pour Loïc Hénaff, conseiller régional délégué au fret et à la relocalisation :

- **En Bretagne, le camion représente 94,5 % du transport.** C'est la région française où cette part est la plus importante. Aujourd'hui, l'état des lieux du fret ferroviaire n'est pas bon. Il représente **1 % des transports de marchandise en Bretagne**, 9 % au niveau national alors qu'en Europe il atteint 18 %. Le reste, c'est du transport maritime (4,5 %).
- Avec Michel Quernez, vice-président à la Région Bretagne délégué au climat et aux mobilités, la trajectoire que nous fixons est d'**atteindre 5 % de fret ferroviaire en Bretagne en 2030**.
- Si on veut un système de fret ferroviaire qui fonctionne, **il faut former**. Il y a eu beaucoup de pertes de compétences dans ces métiers. Là-dessus, des acteurs comme les Maraîchers d'Armor ont leur rôle à jouer (partenariats avec des formations par exemple).
- Ma vision pour Paimpol : **il faut absolument maintenir la jonction avec le ferroviaire**. Et, il faut d'ores et déjà lancer

des études sur le sujet, avec la SNCF, la Région, GPA... pour engager les financements dans le prochain CPER, et celui encore d'après.

- Ma vision est également qu'**il va falloir mutualiser**, soit au niveau du transporteur, soit avec la création d'un syndicat général de transport, un GIE (groupement d'intérêt économique). Cela peut être un service public ou un pur acteur privé, ou un mélange des deux.
- Pour le fret ferroviaire, la clé, c'est de **le faire au bon moment**. Bien que ce soit un projet qui se pense sur plusieurs décennies, à horizon 2030 ou 2050, l'argument irréfutable pour une entreprise afin de s'engager dans le fret ferroviaire dès aujourd'hui, c'est **la perte de compétitivité**. En ce sens, le fret ferroviaire est une réelle réponse.
- À Paimpol (comme ailleurs), **la prise de hauteur des infrastructures logistiques est une évidence**, surtout avec la raréfaction du foncier. C'est le type d'investissement, là encore, qui s'amortit sur le temps long.

Le sénateur des Côtes d'Armor, Gérard Lahellec (anciennement vice-président en charge des Transports à la région Bretagne), indique :

- **Demain, si nous n'avons pas un train performant du point de vue logistique, la Bretagne pourrait être affaiblie en termes de compétitivité économique.**
- Il faut s'attarder sur la question de **la labélisation des transports propres** si l'on ne veut pas rater la séquence du développement (durable) à venir.
- **Le meilleur système de fret doit impliquer les chargeurs.** La Bretagne est dotée d'un remarquable écosystème de PME/PMI de transporteurs, complété de leurs sous-traitants. Sans eux, il n'y a pas de transport combiné. C'est dans ce contexte, en associant le transporteur Lahaye aux réflexions, qu'est née la plateforme de transport combiné Lahaye à Rennes.

- La question n'est pas le fret ferroviaire à *la place* du transport routier mais bien **la complémentarité** des deux et la compatibilité de l'un avec l'autre, associée à la complémentarité des partenaires.
- Et, pour répondre à la complémentarité et compatibilité des modes, il faut **penser la massification**. C'est le point crucial ! Il faut trouver le lieu adéquat, à la bonne échelle.
- **La plateforme Lahaye de Rennes aujourd'hui est saturée à 2 trains simultanés par jour.** Actuellement, un seul train est chargé au complet par jour. Il serait nécessaire d'engager le chantier pour la deuxième partie de la plateforme logistique (mise en service de la voie actuelle de service). Ainsi, la capacité serait doublée, passant de 4 trains à **6 trains complets par jour dans les deux sens**. Avant de s'orienter sur d'autres projets, il s'agit de conforter cet outil déjà en place.

À noter

Retour du fret ferroviaire à Paimpol ?

- Demain, le transport routier ne sera plus si concurrentiel par rapport au fret ferroviaire (hausse du coût de l'énergie, difficultés de recrutement de chauffeurs poids-lourds, contexte de transition écologique...).
- S'appuyer sur les plateformes de transport combiné existante comme celle de Lahaye à Rennes.
- Étudier l'hypothèse de l'adaptation des équipements ferroviaires à destination de Paimpol ?
- Les alternatives envisageables pour le matériel roulant : transport combiné voyageur-fret, wagons frigorifiques isolés...

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE

Une ressource majoritairement prélevée en surface, donc dynamique

L'alimentation en eau potable du secteur de Paimpol Goëlo est largement **dépendante des eaux de surface**. Ce type de ressource représente **90 % du volume prélevé**, dont 70 % provenant du Leff traités à la station de Moulin Bescond, et 20 % des barrages du Sdeap. Le complément est issu du forage de Pont-Cariou à Lanleff. **Les eaux superficielles constituent une ressource plus dynamique** que celle prélevée dans les nappes profondes, tant en termes de qualité (vulnérabilité aux pollutions) qu'en quantité. Le bassin versant du Leff est par ailleurs **un socle fissuré où les écoulements sont rapides**, n'offrant que peu d'inertie face aux variations de la pluviométrie. **La disponibilité est donc vulnérable en cas de temps sec prolongé**. Pour faire face à cette situation à l'échelle du département, le Conseil départemental a réalisé **3 retenues** entre 1970 et 1980 afin

d'assurer une sécurisation de la ressource dont bénéficie notamment Paimpol.

L'intégralité du volume distribué dans le réseau d'eau potable n'est pas dédiée à des usages domestiques, et ce, à des degrés divers. Sur le secteur Paimpol, seul **3 % du volume est vendu pour des usages non domestiques** (30 000 m³) quand cette part atteint 33 % (1 265 863 m³) à l'échelle de GPA.

Les prélèvements agricoles contribuent également à la sollicitation de la ressource. Ceux-ci sont pour partie recensés dans la Banque nationale des prélèvements en eau (BNPE). Ils sont alors **d'un ordre de grandeur bien inférieur aux prélèvements pour l'eau potable**. Toutefois, ces volumes doivent être considérés comme la part visible d'**un ensemble diffus de forages privés, dont le suivi des prélèvements est complexe**, et qui sont susceptibles de se reporter sur le réseau public quand les conditions l'exigent.

Des forages importants sur le littoral

L'étude Adressage du BRGM, réalisée en mars 2019, en partenariat notamment avec l'UCPT, indique **le volume prélevé annuellement par forage sur le périmètre de la frange littorale** (rassemblant 34 communes, de Lannion à l'ouest à Plouha à l'est ; voir illustration ci-dessous « besoins en eau pour les serres de catégorie 1 » pour le périmètre). Les prélèvements indiqués ici sont soumis à des incertitudes, mais à l'heure actuelle aucune source d'information plus précise n'est disponible. Ils sont estimés à **3,1 Mm³/an (dont 1 à 1,3 Mm³/an destinés à l'irrigation, soit 36,1 %, et 1 Mm³/an destinés à l'adduction en eau potable, soit 27,6 %**. La part dédiée au cheptel représente 14,2 %. À Ploubazlanec et Paimpol, la part d'irrigation sur les volumes prélevés par forage des eaux souterraines monte respectivement à 95 % et 67,5 % (couleurs rouge-orangé ci-dessous).

Ces prélèvements ont comme impact principal **une salinisation**

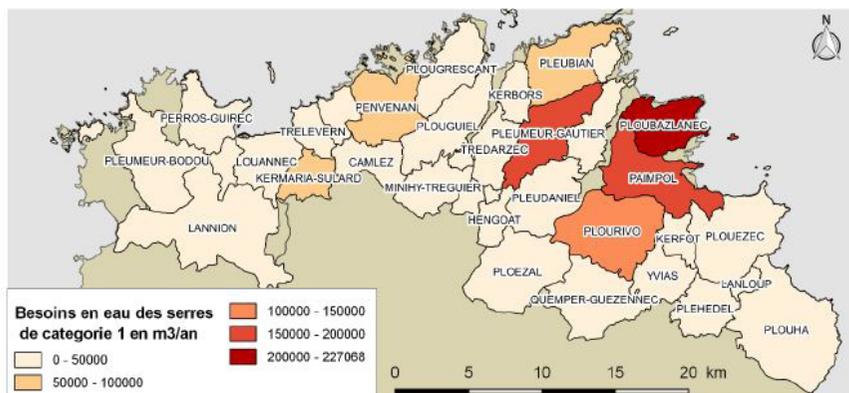
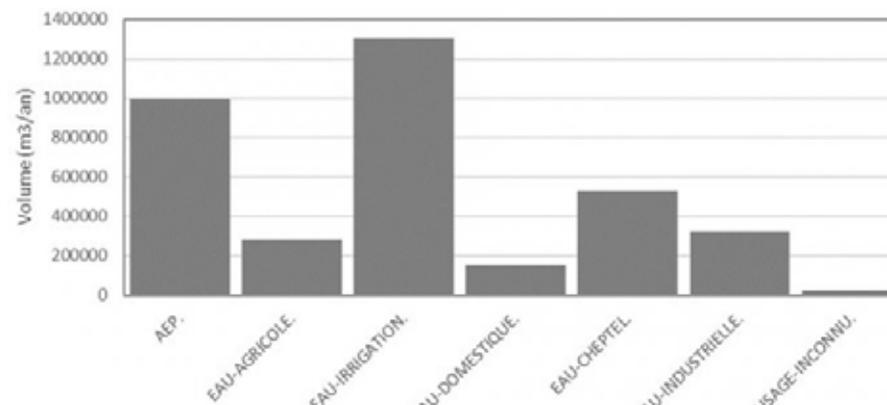


Illustration : Besoins en eau pour les serres de catégorie 1 par commune avec l'hypothèse de besoins de 10 000 m³/an/ha d'exploitation*

*Serre de catégorie 1 = serre chapelle (catégorie 2 : serre tunnel)



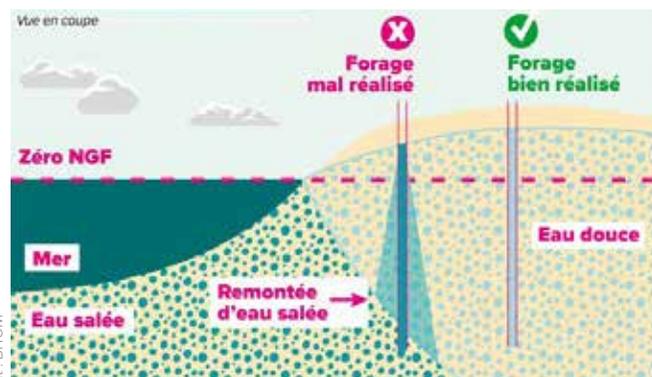
Répartition des volumes prélevés en eau souterraine par usage sur la zone d'étude (après réévaluation en prenant en compte le nombre de forages)

Sources : BRGM, projet ADRESSAGE, RP-68798-FR, 03/2019

Étude des prélèvements des eaux souterraines des irrigants sur la zone littorale du SAGE Argoat-Trégor-Goëlo

Eau : une ressource précieuse sous tension

irréversible des eaux souterraines (via des phénomènes d'intrusion du biseau salé et une contamination des eaux par rejets industriels et/ou agricoles). Malgré les difficultés d'estimation de l'amplitude et de l'évolution du phénomène, il est avéré que **le phénomène est généralisé et bien ancré sur la frange littorale** étudiée. Celui-ci peut avoir un impact conséquent sur les exploitations des serristes et irrigants et peut se répercuter sur l'activité économique de toute la zone concernée. À noter que ce phénomène de biseau salé sera également **accentué par le phénomène de montée des eaux** (voir tableau « risques inondation et submersion marine : la donne majeure à anticiper pour mieux s'adapter »).



Exemples d'implantation de forages en bordure de mer : risques de salinisation des eaux souterraines

Un système sous contrainte

À l'échelle de l'EPCL, la tendance de fond est bien à l'augmentation des prélèvements destinés au réseau d'eau potable. Ceux-ci sont passés de ~4,5 Mm³ en 2008 à ~5 Mm³ en 2021, soit +11 % en 13 ans. Toutefois, sur le périmètre Paimpol Goëlo, la tendance est inverse. La consommation a baissé entre le début et la fin des années 2010 (~1 Mm³ en moyenne entre 2013 et 2015 à 955 000 entre 2019 et 2021). **Cette évolution repose**

sur une érosion de la consommation domestique (-85 000 m³) **qui surpasse, et masque donc, la hausse non négligeable des consommations non domestiques sur la même période** (+12 300 m³).

Par ailleurs, la sécheresse de l'été 2022 a contraint à placer les Côtes d'Armor, comme la quasi-totalité du territoire national, en situation de **crise sécheresse**. Le département s'est alors largement appuyé sur **les interconnexions et les stocks dans les retenues stratégiques pour assurer la continuité du service** alors que les forages se tarissaient ou ont été atteints par le biseau salé. Des mesures de restrictions contraignant certains usages ont également été nécessaires. Cet épisode a remis en lumière **l'échelle géographique étendue à laquelle la question de l'eau** doit être considérée ainsi que la superposition des contributions agricoles, urbaines et industrielles aux prélèvements sur une ressource bien commune.

Des solutions de résilience

Les leviers de résilience face à des crises comme celle de l'été 2022 peuvent être explorés partout. Si les impacts les plus significatifs peuvent être attendus via des actions menées à l'échelle des bassins versants, **les initiatives ponctuelles en milieu urbain trouvent une place dans une démarche globale de sobriété**. Stockage des eaux pluviales et recyclage de l'eau sont autant de solutions pertinentes même en cœur de ville.

À une échelle élargie, et davantage en lien avec la filière agricole, d'autres solutions peuvent être envisagées, tout en étant vigilant aux conséquences d'un déploiement systématique de celles-ci sur les milieux :

- **La collecte des eaux de pluie.** Une vigilance doit toutefois être portée sur la multiplication de ces dispositifs. En effet, **ils peuvent limiter la recharge des nappes et entraîner une augmentation du phénomène de biseau salé.**
- **Les retenues collinaires,** solution envisagée et plébiscitée par les exploitants agricoles. Là, également, il faut être vigilant. Ces dispositifs peuvent, certes, augmenter

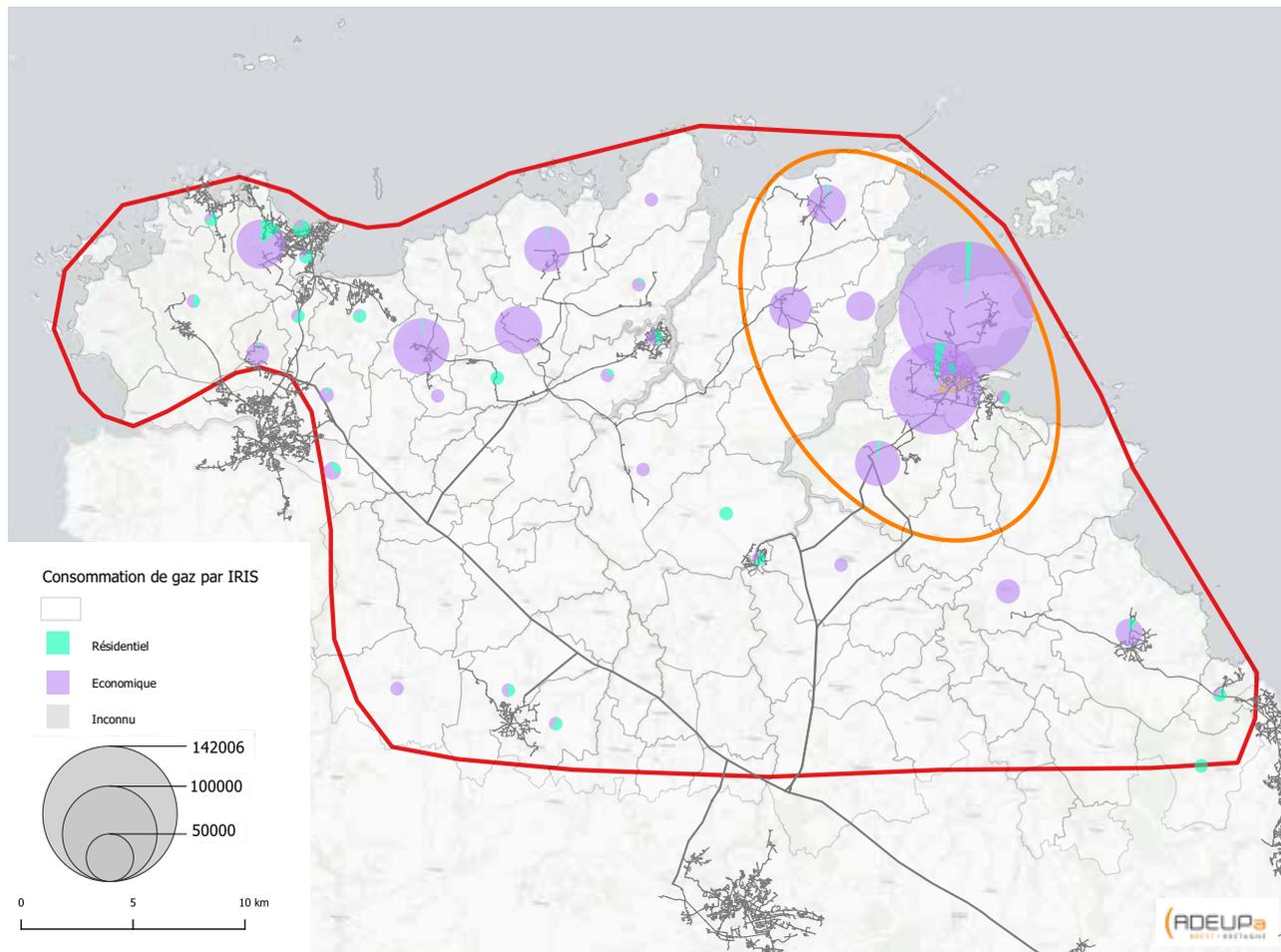
la capacité de collecte mais leur généralisation peut également entraîner **une diminution de la recharge de la nappe**. Cette solution doit donc être envisagée mais **en quantité limitée** et réalisée suite à une évaluation réelle des capacités de recharge et d'écoulement du milieu.

- **Le recyclage des eaux d'irrigation des cultures.** Elle peut permettre des gains substantiels, même si limités à 30 % des besoins de l'exploitation d'après les expérimentations réalisées. **L'UCPT (Union des coopératives de Paimpol et de Tréguier) indiquait en 2019 vouloir équiper la totalité de ses exploitations avec ce système** (point à confirmer avec eux aujourd'hui, en 2024). Ce système est également limité dans certaines exploitations au regard de la qualité des eaux (augmentation des concentrations en sodium).
- **La limitation des prélèvements d'eau souterraine pour les usages autres que l'irrigation,** notamment l'adduction en eau potable qui représente des volumes conséquents. Des actions de sensibilisation sur les économies d'eau auprès des particuliers ainsi que l'incitation de l'installation de récupérateur d'eau de pluie peuvent compléter la démarche.
- **La diversification des cultures vers des cultures moins demandeuses en eau** soulagerait également la ressource eau. Mais cela sous-entend un changement de modèle de la filière maraîchère.

À noter

- Des prélèvements sur le réseau public d'eau potable en hausse, des forages importants sur la frange littorale mettant en tension la ressource en eau.
- Des solutions de résilience à chercher partout, même à l'échelle du milieu urbain (sobriété, stockage des eaux pluviales, recyclage de l'eau...).

1.3 | LE PORTRAIT COMPOSITE



Entre 2011 et 2021, +130 % de consommation de gaz sur le périmètre « Aire des Maraîchers d'Armor » liés au développement d'unités de cogénération au sein des serres



Crédit : I. Ibaraki



Crédit : Bruded



Crédit : Paul Gipe

Des initiatives à explorer :
agrovoltisme, valorisation
de haie bocagère,
méthanisation



Crédit : Adeupa

Réalisation d'ombrières photovoltaïques (2 230 m²) par SNCF Gares & Connexions sur son parking Voyageur, à proximité de la gare de Paimpol

Énergie : le monde agricole au cœur de la transition énergétique

Une consommation énergétique du territoire en augmentation mais une production locale d'énergie qui stagne

Entre 2011 et 2021, **la consommation finale d'électricité sur le périmètre a augmenté de 13 %**, passant de 640 GWh à 725 GWh. Si cette augmentation est significative, surtout dans un contexte de stabilité/érosion démographique, l'évolution de la consommation de gaz est, elle, particulièrement marquante : **entre 2011 et 2021, celle-ci a plus que doublé, passant de 378 à 862 GWh, soit près de +130 %**. Cette hausse de consommation doit être mise en relation avec **le développement d'unités de cogénération au sein des serres**. En produisant chaleur et CO₂, ces dispositifs contribuent à améliorer le rendement de production et en produisant de l'électricité qui est revendue ; ils assurent également un complément de revenus au producteur. Au cours des entretiens menés, il a été indiqué que, pour certains agriculteurs, **cette activité de production d'énergie est d'ailleurs davantage rémunératrice que l'activité agricole elle-même**, devenant alors, parfois, leur source principale de revenus.

La production locale d'énergie renouvelable peine à accélérer. Notamment bridé par les contraintes de la loi littoral, le territoire ne réplique pas le développement de la production d'énergie éolienne observé plus au sud des Côtes d'Armor. La production repose largement sur **le recours au bois énergie**, majoritairement individuel, même si de plus en plus de chaufferies collectives se mettent en place, notamment à Ploubazlanec depuis 2015 (8 500 kW), là encore pour un usage agricole (serre). **La filière de méthanisation est celle qui connaît la croissance la plus dynamique** (de 20 méthaniseurs gérés par des agriculteurs ou collectivités fin 2018, le département en compte 59 en 2022, auxquels il faut ajouter une dizaine de projets à l'étude), toutefois, sa contribution actuelle au mix énergétique du territoire reste relativement faible. La part de production photovoltaïque reposant sur une somme de productions diffuses ne contribue qu'à la marge. Globalement, **la consommation d'énergie, notamment fossile, augmente plus vite sur le territoire que la production**. Ainsi, d'année en année, sa dépendance énergétique – et son impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre – se creuse.

Le monde agricole en transition, des opportunités en ville pour la filière photovoltaïque

Les acteurs du monde agricole apparaissent comme le moteur principal de la dynamique de consommation. Ils détiennent réciproquement les leviers les

plus significatifs de production sur le territoire : **méthanisation, bois-énergie, voire agrivoltaïsme** sont autant de filières dont le potentiel pourrait être exploré sur le territoire. Par ailleurs, le monde agricole, par sa mue qui peine à se concrétiser, pourra également contribuer à **davantage de sobriété en termes de consommation d'énergie mais aussi en termes d'émission de gaz à effet de serre**.

Dans le secteur urbain de la Corne de la gare, les marges d'opportunités de production reposent (quasi) exclusivement sur la filière photovoltaïque. Les installations peuvent être mises en place sur des ombrières, les toits, avec d'autant plus de succès que la surface disponible est importante. En ce sens, les Maraîchers d'Armor ont installé des panneaux photovoltaïques sur leurs installations de la zone de conditionnement, avec pour objectif à terme de couvrir 15 % de leurs besoins par ce biais. Dans le cadre du PCAET de GPA, le site de la Corne de la gare a pu être identifié comme **site à très fort potentiel pour le déploiement d'une installation photovoltaïque mutualisée**, ou « grappe ». Sur le secteur, en hiver, le chauffage gaz et électrique des différents équipements et services de la zone justifient l'installation (gare, Intermarché, zone de conditionnement...) ; en été, la consommation des frigos de la zone de conditionnement justifie également cet investissement.

Enfin, il est à noter la réalisation d'**ombrières photovoltaïques sur le parking Voyageur**, propriété de SNCF Gares & Connexions sur une superficie totale de près de 2 230 m². Cette réalisation fait partie d'un projet plus global de la filiale Gares & Connexions en faveur d'un **plan de solarisation de son domaine foncier**. **Ce projet n'est pas prévu dans une optique de mutualisation** ni de partenariat avec les autres acteurs économiques du secteur. L'électricité produite sera vendue par le partenaire au réseau public de distribution d'électricité.

À noter

- Le monde agricole concentre de nombreux leviers pour engager pleinement la transition énergétique.
- Des opportunités pour le développement du photovoltaïque autour de la gare de Paimpol.



1.4 | BILAN DES ENJEUX

1.4 | BILAN DES ENJEUX



D'hier à aujourd'hui... L'implantation de la zone de conditionnement est très liée à la proximité avec la gare de Paimpol. Des wagons de fret sont visibles le long des hangars au premier plan, au cœur de la zone de conditionnement. En face du bâtiment principal de la gare (au second plan, sur la gauche) se situait le quai marchandises et la halle ferroviaire, autrefois connue comme le « hangar à patates » (date approximative de la photographie : 1948-1972).

Les enjeux génériques : à l'ère de l'Anthropocène

L'identification des enjeux distingue ce qui relève du général de ce qui procède du spécifique, mais *in fine*, la stratégie attendue découle de la bonne compréhension et intégration de ces deux niveaux. Elle répond aux questions générales, sans ignorer les particulières.

Du bon usage des sols : de la surface au milieu

Les crises climatiques et écologiques nous imposent de bifurquer sans délai pour construire de nouvelles modalités pour l'aménagement de nos territoires. **Le sol, dans toutes ses dimensions fondamentales et essentielles, en est le dénominateur commun.** Mais changer nos conceptions des sols nous impose aujourd'hui, parfois, de rebrousser le chemin de l'histoire pour en faire une relecture critique et constructive. Quelques signaux actuels qui nous montrent toute l'acuité de ce raisonnement :

- **Les forages en eaux souterraines, trop nombreux et trop proches de nos rivages**, mettent en tension l'accès à la ressource en eau avec des phénomènes de biseaux salés qui apparaissent de plus en plus.
- **L'urbanisation trop importante de nos bassins versants** artificialise les sols et augmente notamment les risques d'inondations.
- **La poldérisation des anciens marais** sur le site de la Corne de la gare et le dévoiement du Quinic de son lit naturel au cours du XIX^e siècle font du quartier d'habitations du Quinic l'une des zones à plus fort risque d'inondation à Paimpol.

Un équilibre est alors à trouver entre les fonctions utilitaires des sols (agriculture, urbanisation, paysages, production d'énergies renouvelables...) et leurs fonctions écologiques : régénération de l'air, stockage du carbone, régulation des cycles de l'eau (notamment face à la montée des eaux), régulation climatique, biodiversité...

Notre regard se doit dorénavant de considérer les sols, terrestres mais aussi marins, davantage comme **des milieux vivants en trois dimensions assurant nombre de missions vitales pour l'humanité** plutôt que comme de simples surfaces répondant uniquement à nos besoins fonctionnels et immédiats. La prise en compte des enjeux écologiques conduit à s'intéresser alors davantage aux continuités favorisant la circulation des flux ayant un impact écologique ou climatique : l'air, l'eau, la faune ou la flore.

Neutralité carbone et respect de l'environnement

Sont ici entendus par enjeux génériques, ceux imposés en particulier par les urgences climatiques et écologiques, lesquelles commandent, notamment au travers de la loi, de considérer **les objectifs de neutralité carbone**, comme constitutifs d'une nouvelle donne majeure¹, ou encore, d'acter **le respect de l'environnement** en commandement fondamental².

Considérer la neutralité carbone comme constitutive d'une nouvelle donne majeure, c'est par exemple viser :

- Une consommation énergétique, à la fois allégée et différente.
- L'essor des mobilités actives et, plus généralement, la modération des déplacements.
- La recomposition des échanges en proximité plutôt qu'à longue distance.
- L'approvisionnement alimentaire en circuits-courts.
- La mobilisation du bâti existant pour satisfaire l'essentiel des besoins immobiliers.
- Ou encore, l'adaptation technique du bâti en anticipation du bouleversement climatique.
- Etc.

Le respect de l'environnement en commandement fondamental, c'est par exemple viser :

- Une biodiversité résolument préservée et en progrès plutôt qu'en déclin.
- Une ressource en eau sauvegardée, régentée par des usages délibérément parcimonieux.
- Une périurbanisation enrayée avec la limitation de l'étalement urbain, des lisières urbaines soignées et la consécration du renouvellement urbain comme mode privilégié de développement de la ville.
- Etc.

1. Neutralité carbone introduite en France par la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, au travers de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), et, plus récemment, entérinée par la Loi Énergie-Climat de 2019

2. Respect de l'environnement consolidé en France par la réforme constitutionnelle du 1^{er} mars 2005, intégrant la Charte de l'environnement à la Constitution, puis notamment développé plus récemment, par la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016.

1.4 | BILAN DES ENJEUX



D'hier à aujourd'hui... Les voies ferrées se prolongeaient jusqu'au niveau du quai de Kernoaf afin de permettre l'utilisation du fret ferroviaire pour les activités maritimes. Face à la faible utilisation de ces installations, concurrencées par d'autres modes plus efficaces et moins coûteux, elles ont depuis été abandonnées (date approximative de la photographie : 1948-1972)

Les enjeux spécifiques : le quartier gare de Paimpol

En réponse aux enjeux génériques mais aussi aux enjeux spécifiques, propres à la situation du quartier de la gare de Paimpol, l'appareil de leviers sur lesquels la stratégie urbaine aura à agir et s'appuyer se précise avec le portrait composite. L'état des lieux qui précède permet de poser ce qui est véritablement en jeu dans l'entreprise de transformation du quartier de gare de Paimpol.

La ville des pleins : développement urbain et dynamiques sociodémographiques

- L'amélioration des fonctions urbaines autour de la gare tout en considérant **un besoin de nature en ville accru** et la prépondérance du contexte géologique singulier du site de la Corne de la gare, contraint par les risques d'inondations et soumis au risque de submersion marine.
- **La proximité d'un centre-ville dynamique à l'année** qui nécessite d'être mieux connecté au quartier de la gare.
- **Les liens piétons entre gare et centre-ville**, existants mais peu perceptibles, sont à renforcer et clarifier.
- L'implantation **d'une offre d'équipements et de services renouvelée**, adaptée aux besoins actuels et futurs de la population (offre de santé renforcée, commerces et lieux plus abordables, équipements et services supplémentaires dédiés au tourisme...).
- **Un équilibre entre les générations à préserver (enjeu d'intégration)**, avec un vieillissement important de la population. Le revenu médian élevé masque des situations de pauvreté, notamment liées aux conditions d'emploi.
- **L'accueil de populations permanentes** dans un centre-ville composé d'une part croissante de logements inoccupés à l'année.

La ville des vides : focus sur les mobilités et les espaces publics

- **La facilitation du report modal des automobilistes** vers d'autres modes, actifs ou collectifs.
- L'anticipation de **l'évolution du modèle logistique** vers des modes plus décarbonés.
- **La capitalisation sur la ligne ferroviaire Guingamp-Paimpol**, remise à neuf en 2017 avec un financement multipartenarial.
- La prise en compte du **potentiel important de développement de mobilités**

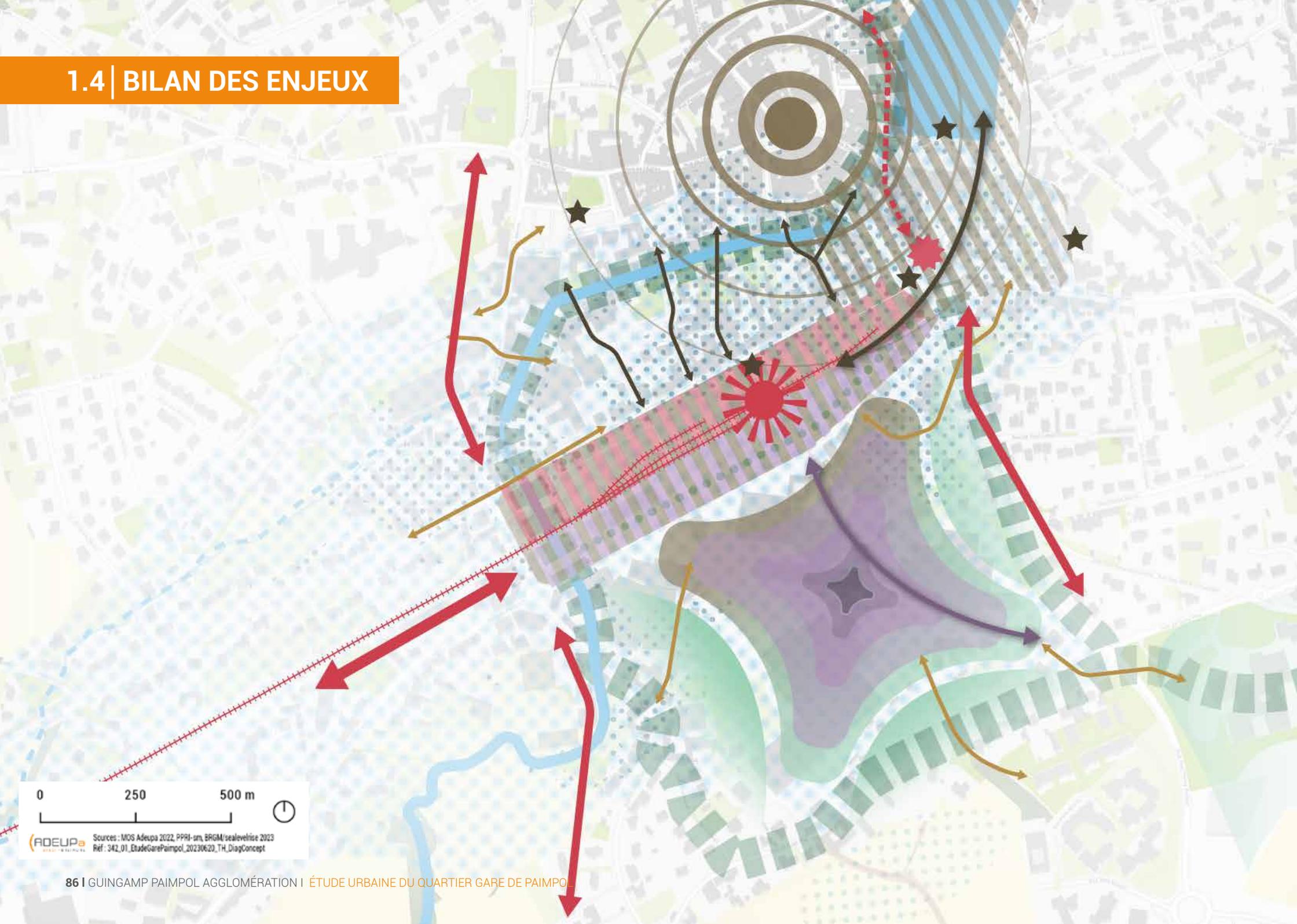
alternatives (vélo, marche, transport collectif) dans le bassin de vie de Paimpol, tant pour les habitants que pour les visiteurs.

- La prise en compte également du **stationnement des camping-cars**.
- L'amélioration de **l'image d'entrée de ville** en clarifiant les espaces publics.
- **La mise en valeur de l'identité du territoire** dès l'entrée en ville, en s'appuyant sur le déjà-là.
- **Une place plus importante pour le piéton** dans l'espace public, avec une amélioration des parcours, perception et appropriation du site, au fil de l'eau.

La ville productive : focus sur l'écosystème du maraîchage

- Des emplois majoritairement tertiaires dans le bassin de vie mais des filières « productives », **agricole et maritime**, qui participent fortement à **l'identité du territoire**.
- **Une baisse du nombre d'actifs** et des recrutements difficiles qui nécessitent d'activer différents leviers pour inverser cette tendance.
- **Une filière du maraîchage** installée sur le frange littorale des Côtes d'Armor, qui rencontre **de nombreux défis pour préserver son activité à l'avenir** (accès aux ressources eau et énergie, renouvellement générationnel des chefs d'exploitation et difficultés de recrutement).
- **Une zone de conditionnement** qui nécessite des **optimisations d'implantation** pour en améliorer l'intégration urbaine, le fonctionnement (flux, sécurité des personnes) mais aussi permettre à la filière de s'adapter à son évolution (détente des flux, moins d'emballages...).
- Une activité maraîchère qui génère **des flux importants** de tracteurs et poids-lourds en ville.
- La question **d'un retour potentiel du fret ferroviaire**, dans la chaîne logistique du maraîchage notamment, en s'appuyant sur les plateformes de transport combiné existantes à l'échelle régionale mais aussi en étudiant l'adaptation potentielle des équipements ferroviaires à destination de Paimpol.
- Une vigilance quant à **la ressource en eau**, avec la recherche de **solutions de résilience** même en cœur de ville (sobriété, stockage des eaux pluviales, recyclage de l'eau...).
- Des opportunités pour **le développement du photovoltaïque** autour de la gare de Paimpol.

1.4 | BILAN DES ENJEUX



ADEUP Sources : MOS Adeupa 2022, PPRI-sm, BRGM/sealevelise 2023
Ref : 342_01_EtudeGarePaimpol_20230620_TH_DiagConcept

Le diagramme concept : enjeux spatialisés et thématisés

Les risques inondation et submersion marine comme socle de définition

-  Un risque inondation prépondérant
-  Le risque submersion marine en toile de fond
-  Le Quinic (visible et canalisé), une concentration des plus forts risques

La Corne de la gare intégrée à son environnement urbain

-  La nature aux portes de la ville
-  Un potentiel de cheminements pour modes actifs, « entre terre et mer »
-  La Corne de la gare, un potentiel pour un projet urbain mixte et paysager...
-  ...aisément traversable en modes actifs et connectée à la façade portuaire
-  À proximité de la gare, un centre-ville dynamique à l'année
-  Des accroches visuelles, bâti et végétal, à l'horizon
-  Depuis la gare, une amélioration des liens au centre-ville
-  Depuis la gare et le centre-ville, une amélioration des liens vers les faubourgs résidentiels

La zone de conditionnement comme hub logistique de proximité

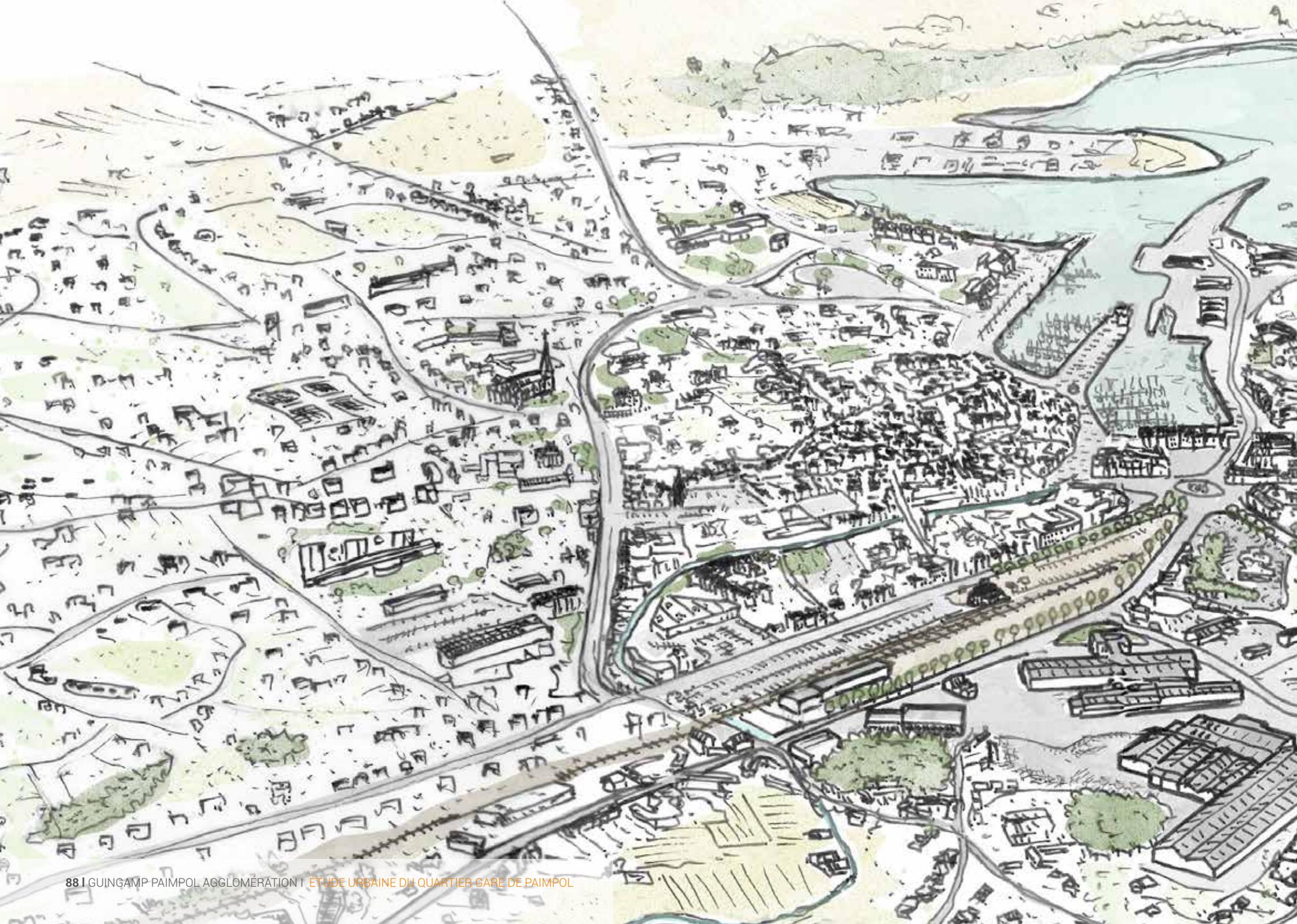
-  Une optimisation spatiale et fonctionnelle du foncier au sein de la zone
-  Une imbrication plus urbaine de la zone, notamment sur ses franges
-  Une sécurisation de la traversée de la zone

Des mobilités alternatives facilitées

-  La gare, une véritable porte d'entrée de ville, au potentiel multimodal
-  La gare, atout du report modal
-  Un apaisement de la circulation aux abords du site
-  Rond-point du Goëlo : un apaisement de l'interface
-  Sur les quais, une réduction de la circulation routière

Espaces paysagers :

- | | | | |
|---|--------------------|---|-----------------------|
|  | Parcs et jardins |  | Espaces boisés |
|  | Jardins de maison |  | Chemins et sentiers |
|  | Terres agricoles |  | Plans d'eau |
|  | Espaces "naturels" |  | Réseau hydrographique |

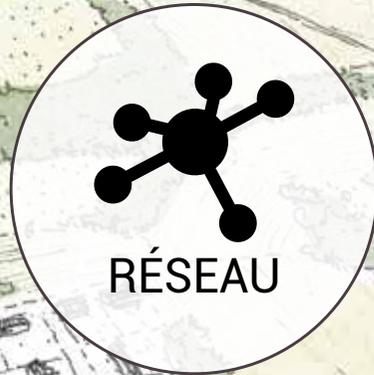
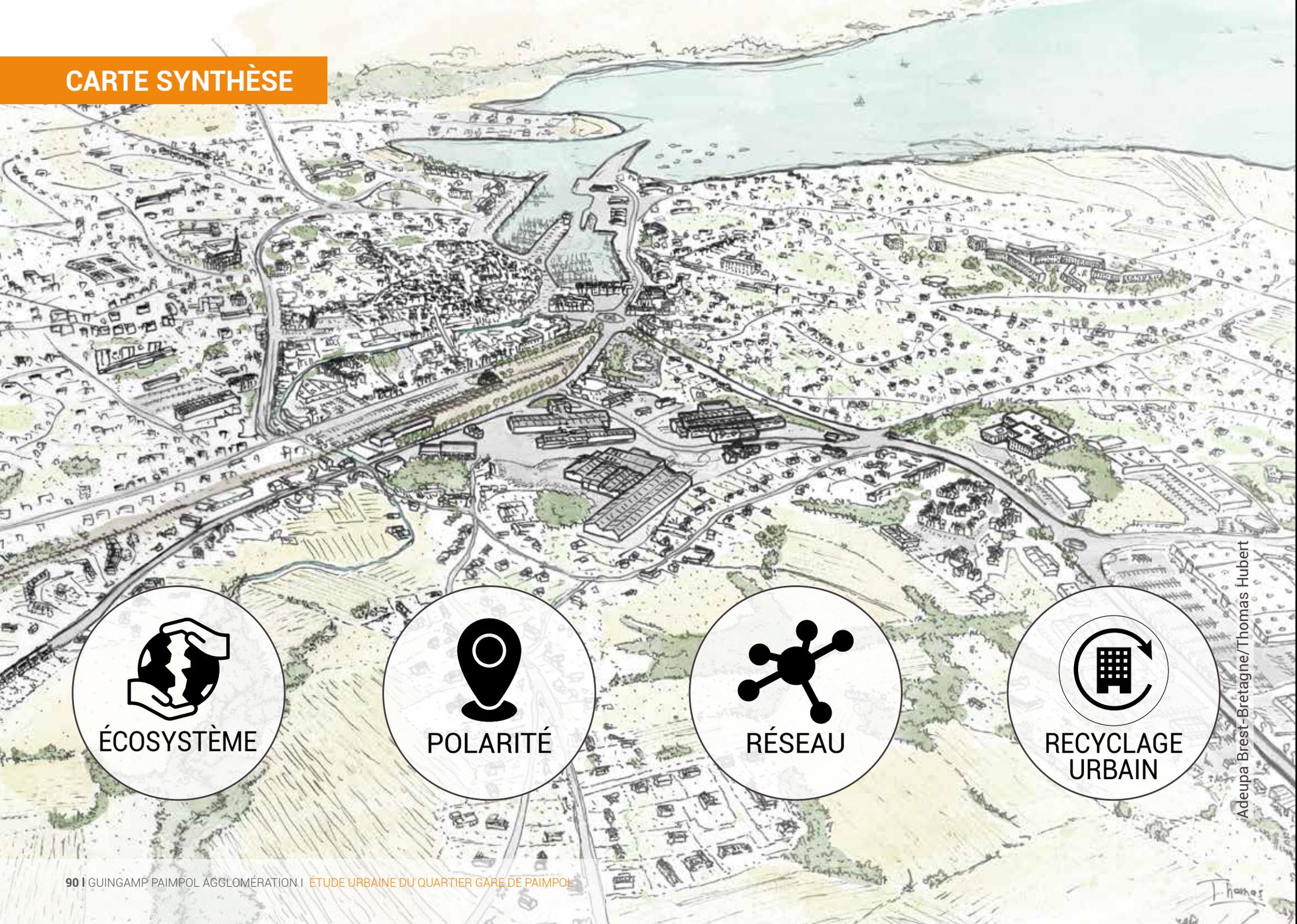


« Le récit éclaire au-delà de la réalité : l'important n'est pas qu'une chose soit vraie, c'est quelle puisse le devenir. »

Franck Boutté, Grand Prix de l'Urbanisme 2022

2 | LA STRATÉGIE URBAINE

CARTE SYNTHÈSE



Adeupa Brest-Bretagne/Thomas Hubert

Thomas

La stratégie urbaine Paimpol, Résilience(s)

La résilience peut être réparatrice, constatée après un épisode de crise, mais aussi préventive, en tant que **processus de préparation à la crise**. C'est dans cette deuxième acception qu'elle est ici surtout abordée. En latin, *resilire*, c'est sauter en arrière, revenir en sautant... Cette étude explore ces dimensions : comment être plus agile ? Comment acquérir une meilleure capacité de rebond et d'adaptation, en s'appuyant notamment, ici, sur le passé de marais du site ou l'existence autrefois d'une plateforme de fret ferroviaire à Paimpol en lien avec la filière maraîchère ? Que peuvent nous enseigner ces états passés du site ?

La question de **l'adaptation devient la donne majeure dans tout futur aménagement du territoire**, surtout dans le contexte climatique connu :

- Avec la variation du régime des pluies et la multiplication des épisodes météorologiques violents.
- Mais aussi avec l'élévation des températures (avec une hausse de 0,9° à 1,1° C entre la période 1951-1980 et 1991-2020 en Bretagne, amenée à continuer¹).
- Et la nécessaire prise en compte des îlots de chaleur urbains, accentués par la combinaison de formes urbaines, matériaux, sols minéralisés/imperméabilisés et le manque de végétation.

Au pluriel, « les résilience(s) » c'est aussi considérer les formes multiples que celle-ci peut adopter. L'adaptation s'applique autant à l'échelle territoriale, écosystémique (Axe 1), qu'à l'échelle de la ville et des mobilités (Axe 2) mais aussi au sein des filières économiques, dans les zones d'activités comme la station Paimpol Union (Axe 3).

À l'échelle modeste d'une étude urbaine, la stratégie développée vise à faire progresser la compréhension et la concrétisation de la résilience, de la capacité d'adaptation et de transformation d'un territoire et de son écosystème afin de faire face au changement tout en soutenant le bien-être humain. La stratégie développe donc un récit appropriable, apte à porter le projet urbain et à produire la mobilisation collective nécessaire à sa concrétisation, et ce, dans le temps long qui caractérise la fabrique et la transformation de la ville.

1. Source : Louis Amiot, Vincent Dubreuil, Valérie Bonnardot, « Le changement climatique en Bretagne : cartographie sur la période observée (1951-2020) et future (2031-2100) » in : Norois 2023/1 (n° 266), pages 7 à 25)

3 axes déclinés en 9 orientations

Dans le prolongement du diagramme concept, les propositions s'organisent selon quatre notions-clés, celles **d'écosystème, de polarité, de réseau et de recyclage urbain** :

Du matériau initial, il résulte pour la stratégie urbaine « Paimpol, Résilience(s) » une articulation autour de 3 axes et 9 orientations.

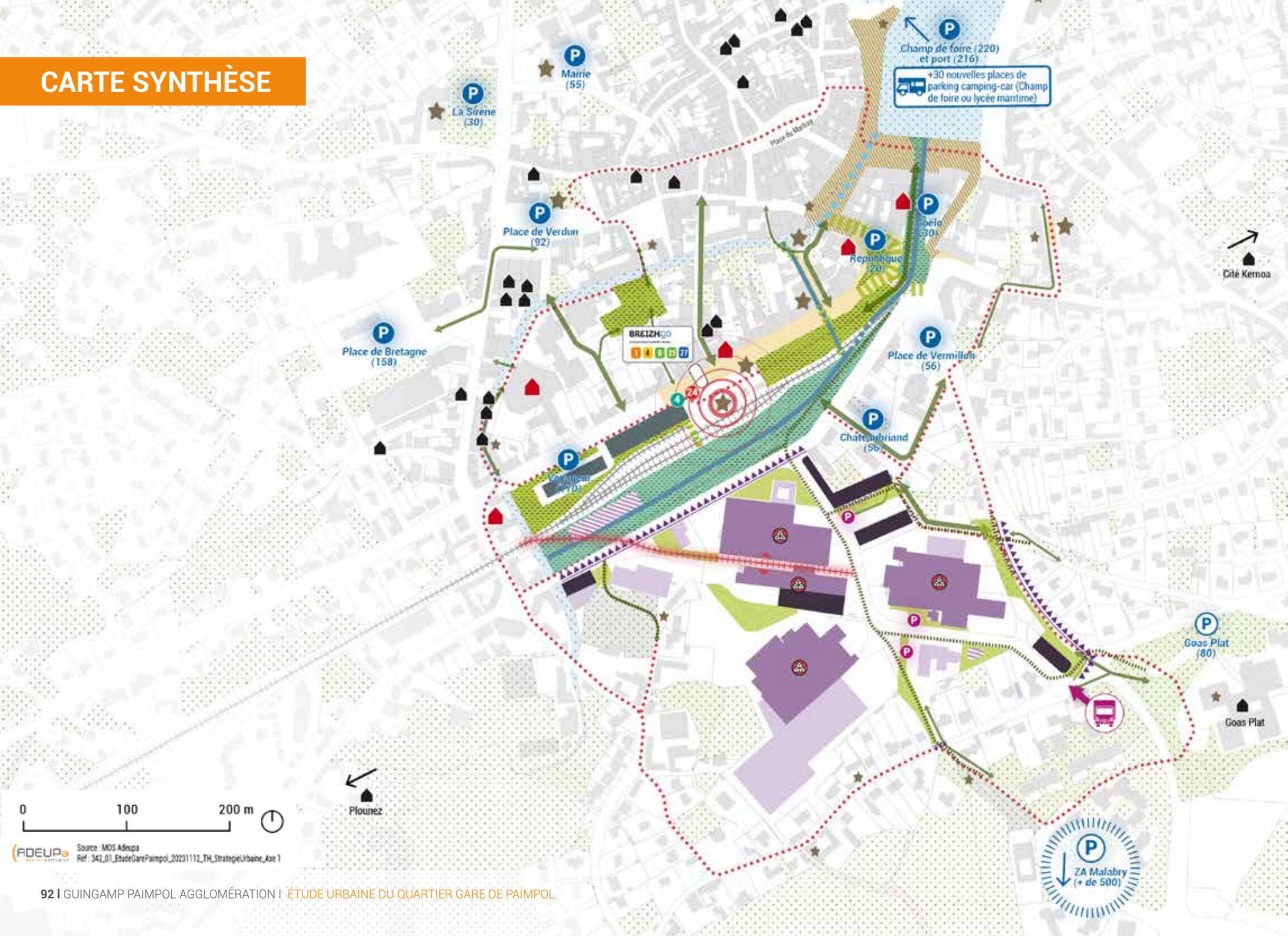
Chaque notion-clé répond à des enjeux spécifiques. Les trois premières, prépondérantes dans le contexte spécifique du quartier gare de Paimpol, font l'objet d'axes thématiques :

- **De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais retrouvé**, c'est reconnecter la ville, entendue comme l'occupation humaine au sein d'un espace limité, à son territoire, considéré en tant que milieu naturel accueillant un ensemble d'êtres vivants.
- **La polarité gare et ses abords intensifiés**, c'est prôner un urbanisme pro-ferroviaire qui s'appuie sur la gare comme **outil au service du territoire et de la mobilité des personnes et comme support de développement urbain**.
- **Un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton**, c'est adapter la zone de conditionnement afin de la faire évoluer vers un véritable hub de proximité **intégré à la ville et au cœur de la filière économique du maraîchage**.

La quatrième notion-clé, **le recyclage urbain**, vient s'infuser dans chacun des trois axes ci-dessus mentionnés. Elle fait l'objet d'orientations dans chacun des axes. En effet, le recyclage urbain et l'acte de bâtir, sont ici au service :

- D'un territoire pensé en tant qu'écosystème grâce à des espaces publics aménagés en continuité et en lien avec les espaces de nature.
- D'une polarité gare ferroviaire aux abords intensifiés grâce à l'implantation de fonctions urbaines complémentaires, prolongeant l'urbanité du cœur de ville.
- D'un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton grâce à une zone de conditionnement mieux intégrée à la ville, soucieuse du traitement de ses abords et optimisant les espaces en son sein tout en préservant des connexions logistiques. À cet égard, réhabilitation, reconversion et végétalisation sont encouragées dans la perspective de l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN) issu de la loi climat et résilience du 22 août 2021.

CARTE SYNTHÈSE



ADEUPA Source : MOS Adeupa
Réf : 342_01_EtudeGarePaimpol_20231112_TH_StrategieUrbaine_Axe 1

PAIMPOL résilience(s)

ÉTUDE URBAINE DU QUARTIER DE LA GARE DE PAIMPOL

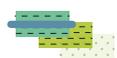
Résilience : capacité d'un écosystème à se réparer après un épisode de crise, mais aussi, processus de préparation et d'**adaptation à la crise**.

L'adaptation devient la donnée majeure dans tout futur aménagement du territoire. Comment être plus agile ? Comment acquérir **une meilleure capacité de rebond et d'adaptation dans un contexte donné**, ici, celui du quartier de la gare de Paimpol ? Que peuvent nous enseigner les états passés du site ?

Au pluriel, « **les résilience(s)** » c'est considérer **les formes multiples** que celle-ci peut adopter : à l'échelle territoriale, écosystémique (axe 1), à l'échelle de la ville et des mobilités (axe 2) et au sein des filières économiques, ici au sein de la zone d'activité maraîchère Paimpol Union (axe 3).

AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais affirmé

Orientation 1.1 | **Renouer avec les qualités naturelles du site**



Ménager une « coulée bleue »

Et révéler les qualités paysagères existantes

Orientation 1.2 | **(Re)connecter la gare
à son environnement proche**



Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Et mettre en valeur les équipements structurants et le patrimoine ordinaire du paysage urbain

Orientation 1.3 | **Préserver la ville avec une solution
fondée sur la nature des fonds marins**

Voir p.120, cadrage XL « L'Anse de Paimpol »

AXE 2 | La polarité gare et ses abords intensifiés

Orientation 2.1 | **Déployer une aire de mobilité**



Renforcer l'offre de services autour de la gare

S'appuyer sur l'édifice gare existant, édifier une halle active et mieux connecter les transports en commun

Orientation 2.2 | **Renforcer la mixité d'usages
entre la gare et le centre-ville**



**Identifier des opportunités nouvelles
de renouvellement urbain**

Et poursuivre le renouvellement urbain à l'œuvre

Orientation 2.3 | **Reconfigurer les accès à la ville**



**Établir une stratégie « stationnement »
à l'échelle de la ville**

Et atténuer le trafic entre gare, port et centre-ville

AXE 3 | Un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton

Orientation 3.1 | **Adapter la zone : vers un hub de proximité**



Optimiser le foncier de la zone

Et en soigner les lisières

Orientation 3.2 | **Clarifier les flux et espaces publics
au sein du hub**



Améliorer la signalétique et les cheminements

Et définir une entrée unique pour les poids-lourds

Orientation 3.3 | **Améliorer les connexions logistiques
et la multimodalité du hub**



S'adapter aux évolutions de la logistique

Permettre un potentiel retour du fret ferroviaire à Paimpol



*« Le passé est un socle mobile sur lequel se construit
le présent, il ne se répète jamais. »*

*Gilles Clément, préface de *La Ville Agricole*, Rémi Janin, 2018*

AXE 1

**DE LA TERRE À LA
MER, L'ÉCOSYSTÈME
PAIMPOLAIS AFFIRMÉ**

2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ



Source : MOS Adeupa
Réf : 342_01_EtudeGarePaimpol_20231112_TH_StrategieUrbaine_Axe 1

Carte thématique

Orientation 1.1 | Renouer avec les qualités naturelles du site

Révéler les qualités paysagères existantes

Préserver et valoriser les espaces de nature en ville :

	Parcs et jardins		Espaces boisés
	Jardins de maison		Chemins et sentiers
	Terres agricoles		Plans d'eau et réseau hydrographique
	Espaces "naturels"		

Ménager une "coulée bleue"

Interconnecter le Quinic et la mer avec un réseau de zones humides :

-  Un fil d'eau permanent, espace tampon complémentaire
-  Prés salés, gérés en écopâturage (2 ha)
-  Jardins inondables, zone d'expansion des crues (0,6 ha)
-  Connexions en infrastructure entre Quinic, prés salés et jardins inondables
-  Des connexions au Quinic et à la mer, favorables à la gestion des crues et des marées
-  Un clapet anti-retour déporté en amont du port
-  Des portes à marées équipées de surverses (trop-pleins)
-  Déploiement de barrières anti-inondations (localisation de principe)
- Implanter une végétation adaptée et diversifiée**
Prendre en compte les nouveaux milieux et prévenir les conditions climatiques à venir :
 -  S'appuyer sur les alignements d'arbres existants
 -  Favoriser la gestion intégrée de l'eau à la parcelle avec une végétation diversifiée (strates, espèces, gènes...)

Orientation 1.2 | (Re)connecter la gare à son environnement proche



Mettre en valeur les équipements structurants et le patrimoine ordinaire du paysage urbain

Retrouver un esprit de places et parvis devant les équipements, favoriser la découverte du patrimoine ordinaire par des cheminements



Affirmer l'échelle pédestre

S'appuyer sur les cheminements existants et prolonger les boucles piétonnes du centre-ville, "de la mer vers les terres"



Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Faciliter les cheminements pour modes actifs :



Liens principaux

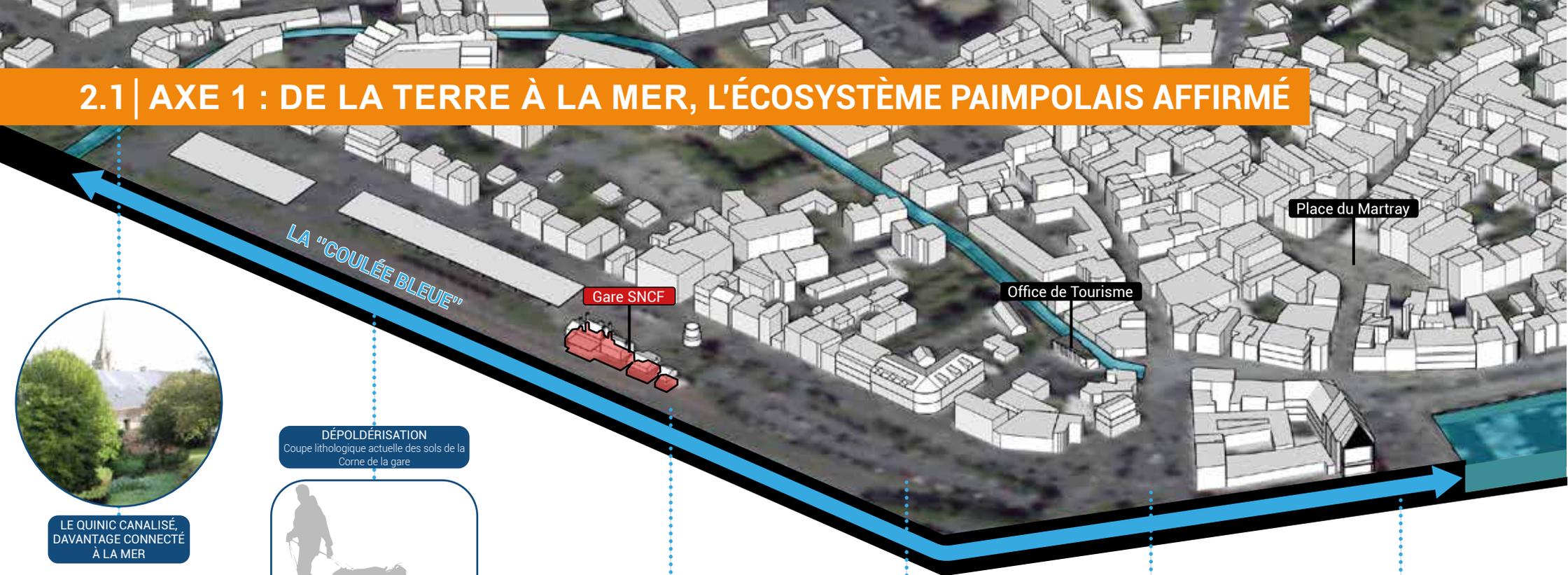


Liens de proximité

Orientation 1.3 | Préserver la ville avec une solution fondée sur la nature des fonds marins

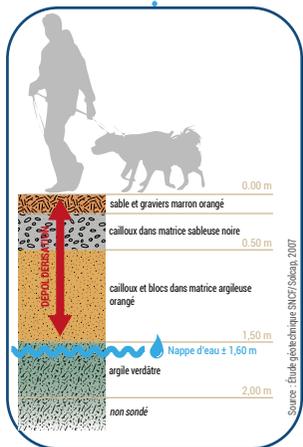
Voir cadrage XL « L'Anse de Paimpol »

2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ

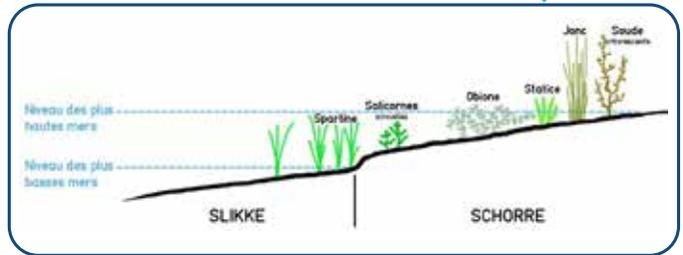


LE QUINIC CANALISÉ, DAVANTAGE CONNECTÉ À LA MER

DÉPOLDÉRISATION
Coupe lithologique actuelle des sols de la Corne de la gare



RENATURER LA CORNE DE LA GARE EN PRÉS SALÉS
Implantation d'une végétation adaptée au milieu

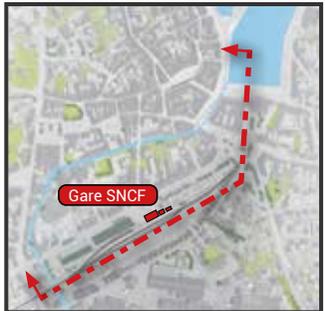


GÉRER LES PRÉS SALÉS EN ÉCOPÂTURAGE
Ecopâturage à Saint-Hilaire de Riez (Vendée)



MAINTIEN DES VOIRIES ET DES CIRCULATIONS, INTERCONNEXIONS DES PRÉS EN INFRASTRUCTURE
Jardins inondables, berges du Steir, Quimper

ATTÉNUER LE RISQUE SUBMERSION MARINE AVEC DES PORTES À FLOTS ÉQUIPÉES DE VANTELLES



Plan de repérage de la coupe perspective

La « coulée bleue » : dépoldériser la Corne de la gare afin de créer un espace tampon complémentaire au sein du bassin versant. Atténuer les risques inondation et submersion marine en retrouvant un milieu proche de l'état antérieur du site : des prés salés.

Orientation 1.1 : renouer avec les qualités naturelles du site

Révéler les qualités paysagères existantes

Paimpol Résilience(s) révèle **les qualités paysagères existantes du secteur en les préservant**, et ce, afin d'affirmer une nouvelle relation ville-nature mutuellement bénéfique. Les espaces de nature en ville autour de la gare sont essentiellement constitués de jardins privatifs de maisons, mais aussi de la promenade du Quinic en cours d'aménagement par la Ville de Paimpol (depuis 2008). Les aménagements projetés s'appuient sur le déjà-là pour mieux le mettre en avant.

Ménager une « coulée bleue »

L'idée maîtresse pour les fonciers aux abords de la gare est de **réaliser une « coulée bleue », en dépoldérisant le site et en constituant un réseau de parcs de type prés salés entre le Quinic et la mer**, connecté au Quinic au niveau de la parcelle actuellement occupée par le Gouessant (AE 533) et reliée au port en cheminant à travers l'îlot Goëlo et la porte cochère donnant sur le quai Duguay-Trouin (voir les principes d'interconnexions p.103).

Cet ensemble de zones humides est **connecté en plusieurs points avec le Quinic et le port**, servant de bassin tampon supplémentaire aux ouvrages déjà existants (bassin tampon et barrage de Mahalez réalisés dans les années 1980 et bassins écrêteurs de Guerland et Goasmeur). Des systèmes adaptés sont mis en place au niveau des points de connexions créés : des clapets anti-retours ou des portes à marées équipées de vantelles (vannes levantes positionnées sur les portes, permettant des entrées d'eau lors de certains coefficients ou selon les besoins en amont). Les portes à marées peuvent se fermer complètement avec la marée entre 2 et 15 min, selon les contextes.



« Les zones humides remplissent de multiples fonctions indispensables à l'équilibre des territoires. Protection du trait de côte, régulation des crues, atténuation du changement climatique, stockage et purification de l'eau, **c'est bien souvent par la disparition des zones humides que leurs services écosystémiques ont été mis en évidence.** »

Sébastien Gallet, Armelle Hurugen, Benoît Biteau et Stéphanie Gaucherand, « La restauration des zones humides, enjeu majeur du XXIe siècle », in Sciences Eaux et Territoires, 2017/3, n°24

Un exemple de ce type de dispositif est installé au sein du parc de la Penfeld à Brest avec les vannes de Kervallon. Des études plus approfondies permettront d'affiner les choix techniques pour Paimpol.

La diversité des zones humides (tourbières, bas-marais, prairies humides...) explique la complexité qui peut exister dans la perception de celles-ci, dans leur prise en compte dans les politiques publiques, mais aussi dans la mise en œuvre des actions visant à leur restauration ou réhabilitation.

Avec Paimpol Résilience(s), **la ville accueille un ensemble de prairies humides gérées en écopâturage et accessibles au public**, avec des parcours permettant de les traverser de part en part. L'ensemble anime ainsi l'entrée de ville, **soulignant l'identité maritime de Paimpol dès la gare** et contribue à l'équilibre du territoire en tant qu'écosystème. Un zonage adapté au sein des documents d'urbanisme sera associé à terme (Azh pour une prairie de zone humide affectée à un usage agricole comme un écopâturage, ou Nzh pour un espace naturel de zone humide ; action en accord avec la disposition 53 « Mener une politique de gestion, de restauration et de réhabilitation des zones humides » du PAGD du Sage Armor-Trégor-Goëlo). La nécessité de conservation, d'entretien et de restauration des zones humides n'est pas encore bien perçue, à la fois par les riverains, les propriétaires et les autorités locales. La conscience du rôle des zones humides se limite souvent aux enjeux patrimoniaux. Sur cet enjeu, il semble donc nécessaire de **poursuivre les actions de communication et de sensibilisation menées par les syndicats de bassin et l'agglomération de GPA** (compétence Gemapi). Ces initiatives peuvent prendre place dans la Maison de la Nature (projetée aux abords du « champs de choux » dans l'étude de requalification de la façade portuaire menée par AIA Territoires en 2023, ou bien sur le site de la Corne de la gare, lors d'événements éphémères. Voir Orientation 2.2). Par ailleurs, l'implantation du Gouessant (parcelle AE 533) contraint le déploiement de la « coulée bleue ». Des propositions pour réimplanter le magasin au sein de la zone de conditionnement sont développées (voir Axe 3). En complément, des cheminements alternatifs pour l'écoulement de l'eau peuvent être trouvés en renaturant les abords du parking Voyageur et en s'interconnectant en infrastructure, sous les voies ferrées, pour rejoindre l'actuel parking camping-car Pierre Loti transformé en prairies humides (voir p.103). Ces aménagements pourront également, le cas échéant, être eux-mêmes renforcés par des solutions de « résistance » complémentaire dans un futur encore plus lointain et incertain (le long des quais par exemple. La localisation et la pertinence de ces équipements restent à préciser ; voir p.102).

L'étude du comportement hydrique du Quinic qui sera lancée en 2024 par GPA sera également l'opportunité d'étudier plus en profondeur la compatibilité des propositions avancées ici. Des précisions pourront être apportées sur les interconnexions entre eau douce et eau salée qui pourraient être modifiées par les aménagements proposés. La modélisation des risques liée à la concomitance des aléas submersion marine et inondation reste encore assez mal connue en France.

2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ

De la terre à la mer, des solutions d'adaptation se déploient

Entre renaturation, adaptation au changement climatique avec une implication de la société civile, de la communauté scientifique et une ambition forte portée par les politiques publiques, le devenir potentiel du site de Paimpol s'esquisse avec les exemples présentés ici.

Des financements et partenariats multiples peuvent être mobilisés : au niveau du Département (comme dans le cas du réseau expérimental des zones humides du Finistère), au niveau de la Région et de l'Europe (comme dans le cas du projet de Cagnes-sur-Mer qui bénéficie des financements européens des programmes Interreg et Life) . Par ailleurs, des partenaires scientifiques comme l'Ifremer ou l'UBO, mais aussi des agences de l'État comme le Conservatoire du littoral ou l'agence de l'eau Loire-Bretagne peuvent également être associés. Les trois grandes missions du conservatoire sont acquérir, gérer et restaurer (comme illustré ci-contre par le projet Life Adapto de la baie de Lancieux dans les Côtes d'Armor). Les agences de l'eau ont, elles, pour grandes missions de restaurer les milieux aquatiques, leur fonctionnement naturel et la biodiversité mais aussi d'agir pour préserver et restaurer la qualité et les habitats naturels des eaux côtières.



La « coulée bleue » de Cagnes-sur-Mer, renaturation de la rivière en centre-ville : recréer une zone humide en centre-ville
Schéma directeur de la Cagne 2020-2040 des gorges à la mer, ZAC de l'écoquartier Canebiers-Villette



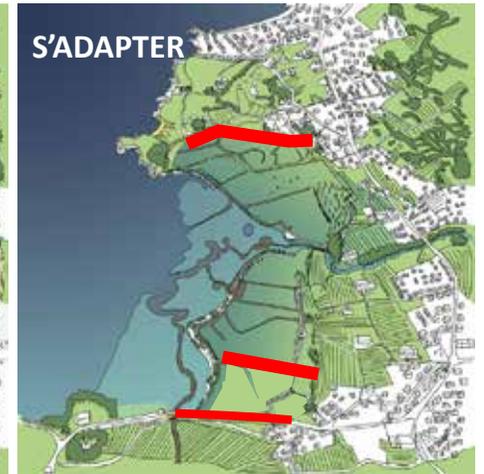
Depuis avril 2021, à partir d'un coefficient 80, la mer inonde à marée haute les anciennes prairies du polder, favorisant la restauration d'un marais maritime - janvier 2022



Marée basse – colonisation du site par le pré-salé et de la vie marine (crustacés, poissons, oiseaux,...) - 1^{er} mars 2024



Sublimer les paysages inondés : l'œuvre submersible de Nancy Lamontagne, la maison du marais de Beaussais, 2023, coefficient de marée : 115



Coordonner les acteurs publics en fonction de leurs compétences

Reloger les locataires, acheter la maison et la transformer en lieu de mémoire et d'exemple d'adaptation au changement climatique (EPCI – mairie – Cdl)

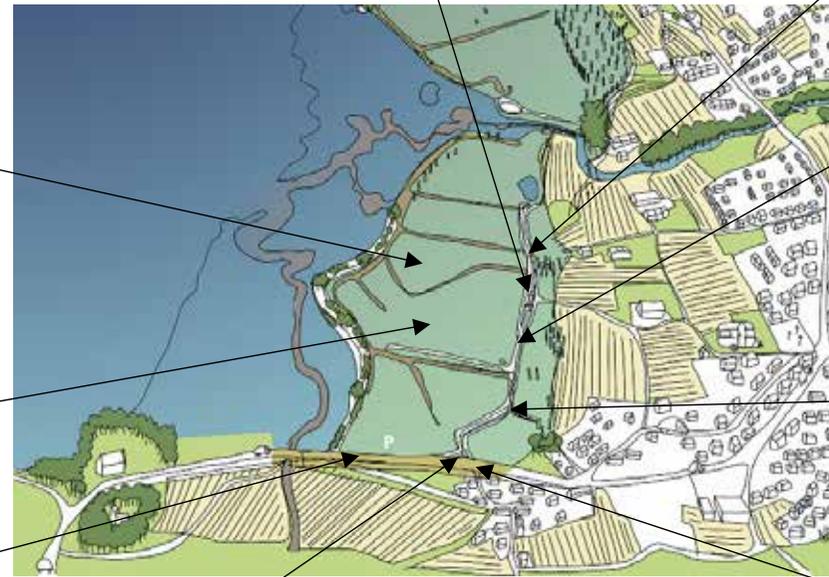
Assurer la continuité des déplacements doux et du sentier du littoral (EPCI - Cdl)

Gérer le réseau hydraulique en zone humide et suivre l'évolution des habitats naturels (Cdl)

Valorisation culturelle et touristique (mairie, EPCI, office de tourisme, Cdl)

Accompagner l'usage agricole (EPCI, Chambre d'agriculture, SAFER, Cdl)

Fermer la route communale à la circulation, puis la renaturer (mairie, Cdl)



Mettre en sécurité la RD678 (CD22, DDTM22, EPCI)

Déplacer le poste de relevage des eaux usées hors zone submersible (Mairie)

Imaginer un réaménagement de l'entrée du bourg valorisant la mer, les habitations et les déplacements doux (EPCI, mairie)

Programmer une mutation progressive du territoire : acquisitions foncières, gestion des usages, travaux, actions pédagogiques et de communication ont été menés en Baie de Lancieux pour gérer le retour de la mer sur un polder

Projet Life Adapto, Conservatoire du littoral | vidéo de présentation : <https://www.youtube.com/watch?v=2maHv8eQpQs>

2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ



Paimpol, impactée par la montée des eaux, ici, avec la mer débordant sur le quai Duguay Trouin
Grandes marées de fin août 2023, port de Paimpol

Face aux risques inondation et submersion marine, des solutions complémentaires pour résister ponctuellement ?

L'urgence de la situation, certes encore relative localement mais bel et bien inéluctable (cf. portrait composite pp.34-37), va indéniablement s'accroître dans les années à venir. Face à ces risques, il s'agit tout d'abord, de s'adapter. Mais parfois, cela ne suffira pas. Il faudra alors déployer **des solutions complémentaires pour résister ponctuellement aux aléas**.

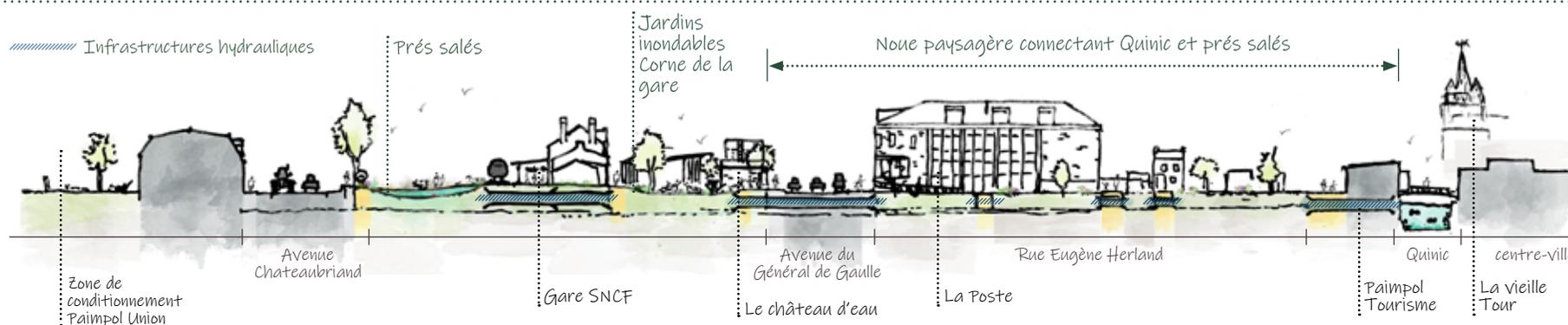
Afin de préserver la localisation d'un certain nombre d'équipements stratégiques et pour contribuer à **faire perdurer la façade maritime de la ville**, il n'y a pas de solution unique. Sur le long terme, les solutions d'adaptation semblent plus efficaces. Toutefois, des solutions complémentaires pour résister ponctuellement aux risques peuvent être mises en place.



Le Télégramme/Patrick Hennot

Solution semi-amovible : des barrières anti-inondations sont installées | Quimperlé (29), le long de la Laïta

Les barrières anti-inondations ont été installées par la Ville de Quimperlé entre 2001 et 2006 pour un **coût d'investissement initial de 6 millions d'euros**. Il s'agit du seul aménagement réalisé à Quimperlé permettant une réduction des inondations sur les quais de la Laïta. Elles représentent un linéaire de **147 m, sur le quai Brizeux**. Elles sont associées à des clapets anti-retour sur le réseau d'eaux pluviales et de pompes de refoulement vers l'aval des barrières. Dans le cadre du PAPI 1 (Programme d'actions de prévention des inondations) du bassin versant de l'Elle, l'Isle et de la Laïta de 2016, elles ont été réhaussées de 20 cm pour atteindre une hauteur de 1 m et rallongées de 30 m (**coût de 75 000 € financé à 30 % par la commune, 40 % par l'État et 30 % par le Département**). Cet ouvrage n'est pas « Gemapien » et ne correspond pas à la définition d'un système d'endiguement du fait qu'il est amovible et mis en place uniquement durant la période à risque inondation. Il est propriété de la commune de Quimperlé et fait partie des dispositifs communaux de protection contre les risques majeurs et de gestion de crise. Le PAPI 2 2023-2026 a été approuvé par délibération du conseil municipal de Quimperlé du 18/05/2022. Le confortement des barrières anti-inondations du Quai Brizeux y est inscrit pour un coût estimatif de **200 000 € financé à 30 % par la commune, 40% par l'État et 30% par le Département du Finistère**.



Adeupa Brest-Bretagne

Des espaces paysagers interconnectés pour gérer les risques inondation et submersion marine
Coupe de principe des aménagements du Quinic à la zone de conditionnement (voir localisation p.103)

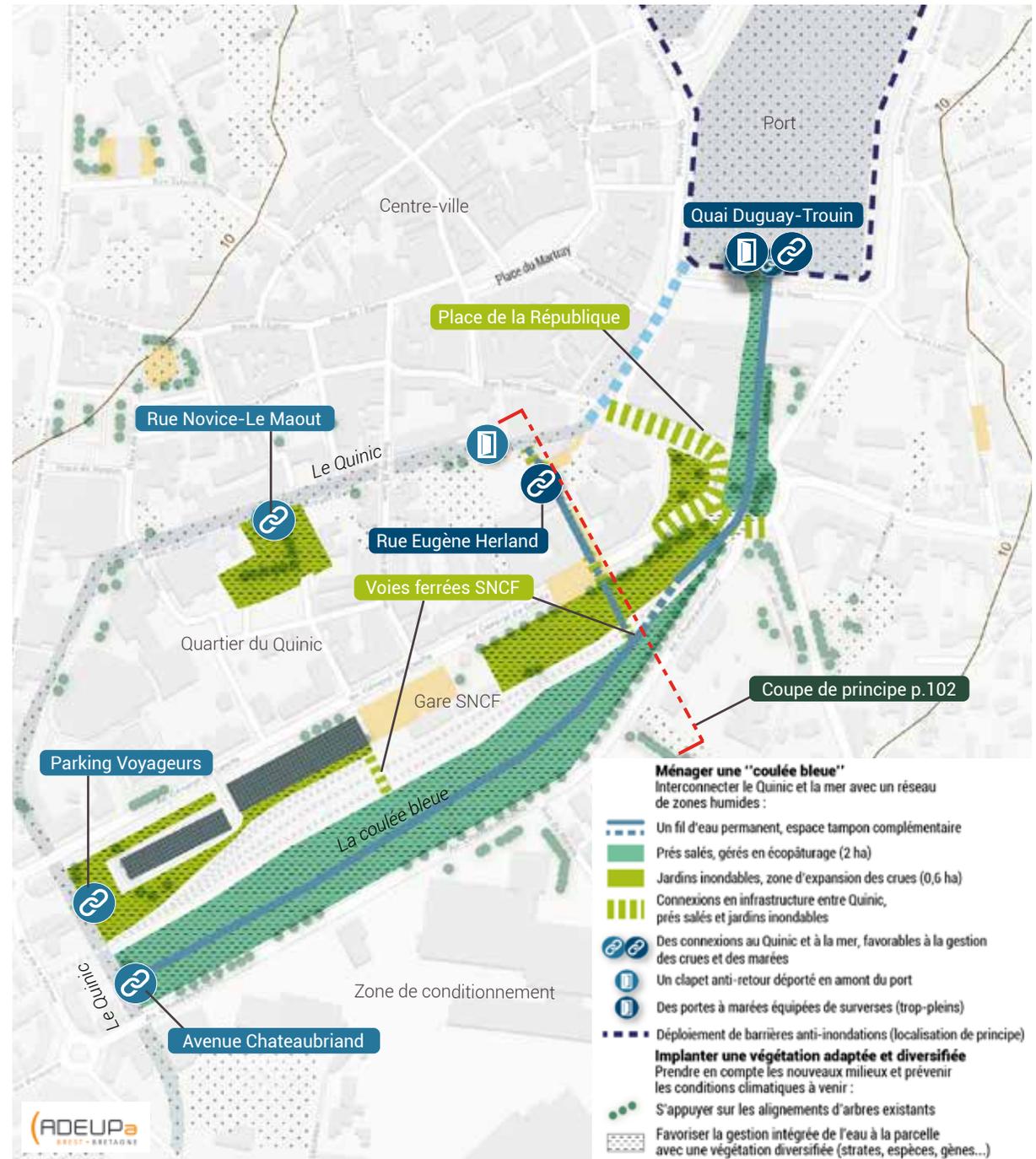
La coulée bleue : principes d'interconnexions

La coulée bleue consiste à créer un **fil d'eau permanent, complémentaire au Quinic**, renouant avec le passé de marais du quartier de la gare (voir pp. 30-33). L'aménagement d'un réseau de **jardins et prés salés, inondables et interconnectés** (voir coupe de principe p.102), crée autant de nouvelles zones d'expansion des crues en réponse aux risques submersion marine et inondation. Mais, au-delà, ce sont de **véritables espaces de nature en ville** offerts à la population, où le « génie du lieu » est à nouveau affirmé (son passé de marais), où les liens entre centre-ville, gare, port et faubourgs résidentiels se retrouvent renforcés.

Ainsi, il s'agit de créer plusieurs nouvelles connexions entre le Quinic et la mer (situées sur la carte ci-contre) :

- Du **quai Duguay-Trouin** : aménagement d'un ouvrage d'art de type **porte à flots**, potentiellement équipée de vannes (système de surverses servant de trop-plein). Une portion de l'actuel parking place du Goëlo devient un **pré salé, avec des cheminements piétons aménagés sur ses abords** (voir p.107).
- De **la rue Eugène Herland** : en infrastructure sous le bâtiment de l'Office de Tourisme et sous la chaussée de l'avenue Général de Gaulle ; en aérien dans la rue, avec la création d'**une noue paysagère** reliant le Quinic à l'actuel parking de la Corne de la gare (voir p.104). En complément, un **clapet anti-retour déporté en amont du port** sur le Quinic permettrait d'orienter prioritairement les eaux de surcote provenant de la mer vers la coulée bleue plutôt que vers le quartier d'habitations du Quinic sujet aux plus forts aléas d'inondabilité d'après le PPRI-sm.
- De **l'avenue Chateaubriand**, après démolition de l'actuel hangar du Gouessant (parcelle AE 533 ; voir Axe 3, p.126, pour les hypothèses de relocalisation), où la coulée bleue se connecte au Quinic.
- De l'actuel **parking Novice-Le Maout**, où un nouveau **jardin en terrasses** est créé en connexion avec le Quinic (voir p.142). Celui-ci peut s'inonder partiellement, participant principalement à l'atténuation des fortes crues provenant de l'amont. Cet espace n'est pas relié aux autres espaces de la coulée bleue le long des voies ferrées.
- Du **parking Voyageurs**, où les pourtours des ombrières photovoltaïques installées par SNCF Gare & Connexions sont aménagés en **jardins inondables connectés au Quinic**.
- En hypothèse complémentaire, **des connexions en infrastructure sous les voies ferrées SNCF** (côté parking Voyageurs et au droit de la rue Eugène Herland) permettraient de compléter les interconnexions du système entre prés salés au sud des voies et jardins inondables au nord des voies.
- De **la place de la République**, une connexion supplémentaire en infrastructure, sous la chaussée de la D15 pourrait être étudiée si besoin.

L'ensemble des hypothèses d'aménagement esquissées ci-dessus nécessitent d'être confortées par des analyses opérationnelles et techniques.



2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ



Une noue paysagère du Quinic aux prés salés
Rue Eugène Herland

Orientation 1.2 : (re)connecter la gare à son environnement proche

Mettre en valeur les équipements structurants et le patrimoine ordinaire du paysage urbain

Pour retrouver un esprit de place et de parvis autour des équipements publics structurants, **un soin est apporté aux sols, à la mise en lumière des façades et aux plantations**. Ainsi, **la lisibilité et le caractère intuitif des parcours sont favorisés**. Ces interventions concernent, au premier chef, **la gare de Paimpol et le château d'eau**, dont le parvis sert uniquement de stationnement en dépose-minute, mais aussi **le bâtiment de la Poste**, le long de l'avenue du Général de Gaulle. L'espace public devant **le Musée de la mer** bénéficie d'une refonte plus importante, sur la rue de Labenne. Les 5 places de parking devant le musée sont remplacées par un généreux parvis qui reste carrossable. Son traitement de sol est revu pour le rendre distinct de l'enrobé du reste de la rue, et il accueille des plantations. Ainsi le musée règne davantage dans l'espace public et est mis en valeur. **Le patrimoine ordinaire** (hors bâtiments remarquables et Monuments historiques. Voir l'Avap de Paimpol), **quant à lui, est révélé par des déambulations piétonnes**, en boucle, partant du centre-ville.

Affirmer l'échelle pédestre

De nouvelles boucles piétonnes, élargies « de la mer vers les terres » permettent de prolonger les déambulations du centre-ville, des rues anciennes et des quais, vers les quartiers et les terres agricoles, connectant les équipements structurants et soulignant le patrimoine bâti ordinaire de la ville. Ces cheminements favorisent l'accès au centre-ville depuis les faubourgs.

Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Afin de permettre une traversée plus aisée du site, il s'agit de miser sur **une amélioration des connexions cyclo-pédestres autour de la Corne de la gare**. Il n'est en revanche pas possible d'envisager un passage à niveau piéton supplémentaire au niveau des voies ferrées aux abords de la gare¹.

La seconde action consiste à **améliorer les connexions perpendiculaires au Quinic en direction de la gare** avec un traitement de sol distinctif, favorisant la déambulation piétonne. Le lien privilégié pour piétons entre gare et centre-ville

1. Le décret 2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et statuts de SNCF Réseau interdit le croisement à niveau d'une ligne du réseau ferré national par une voie de communication publique nouvelle.

demeure la rue Eugène Herland, s'appuyant sur l'implantation du bâtiment-passerelle de l'Office de Tourisme comme porte d'entrée qualitative du centre-ville donnant sur la place de la République. Le traitement de sol continu entre la gare et l'Office de Tourisme incite intuitivement à cheminer via cet itinéraire, sans surcharge de signalétiques dans l'espace public.

Plus spécifiquement, **la rue Eugène Herland bénéficie d'une refonte plus globale** étant donné qu'elle accueille à présent **une noue**, système d'irrigation connectant le Quinic et les prés salés autour de la gare (voir orientation 1.1). La déambulation piétonne et les accès riverains sont maintenus. La circulation des véhicules avenue du Général de Gaulle est également préservée (le réseau d'irrigation est connecté en infrastructure, sous la voirie). Des aménagements équivalents sont visibles sur les berges du Steir à Quimper.

Pour faciliter le lien entre gare et port, **une refonte globale du rond-point et de l'îlot du Goëlo** est entreprise. La fermeture à la circulation du côté nord du rond-point permet de reconfigurer la zone en un carrefour, bordé d'espaces verts. Les piétons bénéficient d'une traversée s'appuyant sur la composition paysagère qualitative du cœur de rond-point, devenu square. Les différents espaces verts aux abords sont connectés en infrastructure, sous voirie (voir p. 103).

La promenade du Quinic est achevée dans sa partie occidentale entre l'Intermarché et l'Avenue du Général de Gaulle par une passerelle piétonne en surplomb du Quinic (similaire à la passerelle sur le Trieux à Guingamp). Cette passerelle offre ainsi une promenade continue entre gare et centre-ville à partir du parking Voyageurs réaménagé.

Du côté de la zone de conditionnement, différentes traversées piétonnes sont aménagées pour limiter au maximum la traversée de cyclistes et piétons rue du Marais, axe principal de flux tracteurs et poids-lourds :

- Le premier **cheminement permet de relier la place Chateaubriand à la rue Raymond Pellier**, en direction du quartier de Kernoa et Goas Plat. À cet effet, une servitude de passage est définie. Une passerelle déportée, en hauteur, permet de rejoindre en sécurité ces espaces, tout en préservant l'alignement d'arbres de haute tige existant.
- Le second cheminement propose **un sentier à travers le bosquet** de la parcelle AE 64, permettant d'éviter la zone de conditionnement et de rejoindre directement le quartier de Lezouen.
- Enfin, aux abords de la future opération de logements au sein du collège de Goas Plat, le carrefour routier propose des traversées piétonnes plus sécurisées avec **l'aménagement d'îlots refuges pour franchir la rue Raymond Pellier**.

2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ

PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMÉNAGEMENT



Mettre en valeur les équipements structurants : un généreux parvis est aménagé devant le Musée de la mer de Paimpol
Rue de Labenne





**Une nouvelle façade pour le port,
où nature et piétons se redéploient**
Quai Duguay Trouin



**Affirmer l'identité portuaire dès
l'entrée de ville : reconnecter
la Corne de la gare et le port**
Rond-point et îlot du Goëlo



VOIRE



2.1 | AXE 1 : DE LA TERRE À LA MER, L'ÉCOSYSTÈME PAIMPOLAIS AFFIRMÉ



AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais retrouvé

Orientation 1.3 | Préserver la ville avec des solutions fondées sur la nature des fonds marins

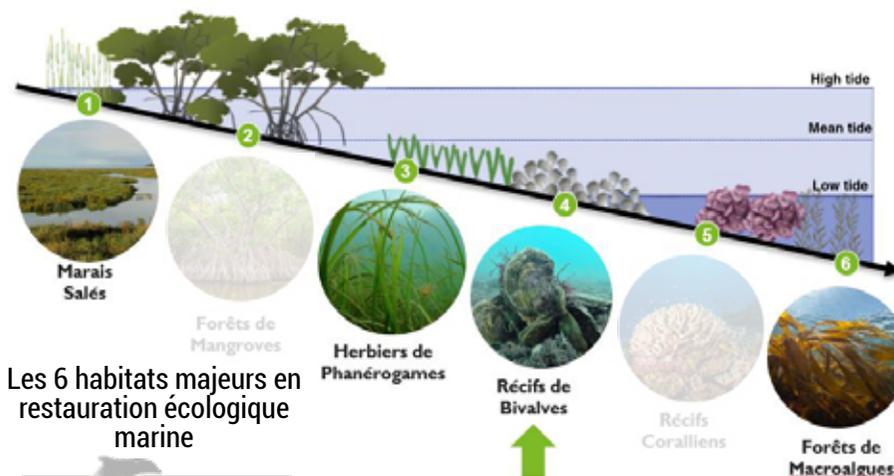
- Déployer un récif d'huîtres creuses (localisation de principe)**
Contribuer à l'atténuation du risque submersion marine avec cette espèce dites "ingénieure", créer des puits de carbone
- Gérer la modification du milieu et l'accès au chenal**
Limiter le caractère invasif des huîtres creuses
- S'appuyer sur le formidable écosystème marin pour s'adapter face au changement climatique :**
 - Parcelles conchylicoles (milieu très favorable aux huîtres)
 - Herbiers de phanérogames (zostères)
 - Forêts de macroalgues

Entre terre et mer, étoffer les équipements de lutte contre les inondations et la submersion marine avec des solutions fondées sur la nature



Sources : thèmes DOTM29
Réf. 342_01_EtudeGarePaimpol_20240124_TH_XXI_FondsMarins

Définition : La restauration écologique est le processus qui assiste l'autoréparation d'un écosystème qui a été dégradé, endommagé ou détruit (SER, 2019).



Les 6 habitats majeurs en restauration écologique marine

Ifremer

Source : Ifremer/Stéphane Pourreau

Orientation 1.3 : préserver la ville avec une solution fondée sur la nature des fonds marins

Plutôt que de lutter uniquement en surface, et sur terre, contre le problème de submersion marine (digue, barrière, réhausse de quais...), il paraît intéressant d'**explorer des solutions « en profondeur », fondées sur la nature des fonds marins, dans une logique d'adaptation « terre-mer ».**

Paimpol, laboratoire d'exploration des solutions d'adaptation fondées sur la nature des fonds marins ?

Au-delà de l'horizon bleu de la mer ou du vivier de ressources halieutiques et conchylicoles, la mer et ses fonds marins se composent de **plusieurs grands habitats benthiques**. En partant de la côte, sous nos latitudes, se succèdent ainsi les marais salés, les herbiers de phanérogames (zostères), les récifs de bivalves (huîtres, palourdes, pétoncles et moules) et les forêts de macroalgues. Ces différents habitats constituent tous de formidables puits de carbone et peuvent faire l'objet de différents projets de restauration écologique menés par la communauté scientifique ; processus permettant de faciliter l'autoréparation d'un écosystème dégradé, endommagé ou détruit. Stéphane Pouvreau, directeur de recherche à l'Ifremer en écologie des fonds marins et plongeur scientifique, rencontré lors d'un entretien mené par l'Adeupa, indiquait en ce sens : « Si on veut pousser le raisonnement jusqu'au bout, à Paimpol, il faudrait reconstituer l'ensemble des habitats majeurs. Cela pourrait constituer **un remarquable projet d'ingénierie écologique, un formidable laboratoire d'expérimentation à ciel ouvert**. Ce serait une première en France. Autant la renaturation de bords de rivières ou de dunes sont dorénavant des projets ancrés dans la société (car terrestres, et donc davantage visibles), autant la renaturation des fonds marins, aujourd'hui, reste encore un sujet de niche, mal connu, surtout en France. » Pour autant, des exemples à l'étranger de restauration de fonds marins multi-habitats existent, comme aux Pays-Bas (par exemple au sein des Kroonspolders dans le parc de Vlieland). Aux États-Unis plusieurs projets de restauration de récifs d'huîtres sont également devenus de véritables projets de société mobilisant la population, via des associations, ONG et écoles (l'un des plus grands projets de ce type se situe [dans l'État du Maryland, près de Washington DC, sur la rivière Severn](#)).

Les récifs d'huîtres : d'incroyables architectes des fonds marins

Des récifs d'huîtres creuses, à l'état naturel, sont visibles en Bretagne. À titre d'exemple, c'est le cas au large de l'isthme de Quiberon où **les récifs d'huîtres**

protègent les terres des assauts de la mer en cassant la force des vagues en profondeur. Beaucoup de récifs d'huîtres sont également visibles au large de Pordic dans la Baie de Saint-Brieuc.

Dans le cas de Paimpol, il est possible d'**étudier l'implantation de récifs d'huîtres creuses dans l'estran** (espèce non protégée, contrairement à l'huître plate) comme **contributeur à l'atténuation des risques submersion marine et érosion du trait de côte**. Bien entendu, cette piste mérite d'être précisée et étayée par d'autres études spécialisées, notamment pour **maîtriser la modification du milieu naturel** qu'un tel projet générerait et pour gérer le caractère invasif des huîtres creuses, et notamment maintenir l'accès à la navigation du chenal de l'anse de Paimpol. Toutefois l'hypothèse mérite d'être explorée comme cela nous a été confirmé lors de nos échanges avec Stéphane Pouvreau. Une telle initiative permettrait de capter des financements spécifiques.

LES NOMBREUX AVANTAGES DES RÉCIFS D'HUÎTRES

Le premier service écosystémique des récifs d'huîtres est son rôle de puissant filtre biologique. En outre, un type de régulation est apporté « grâce à la structure physique cohésive et tridimensionnelle des récifs. Cette structure permet la stabilisation des sédiments, l'atténuation des vagues, la réduction des courants laminaires de fond et *in fine* la stabilisation du trait de côtes¹ ». En outre, ces barrières physiques favorisent l'installation à proximité d'habitats plus fragiles, nécessitant des sédiments stables, notamment les herbiers de zostère et les bancs de maërl. Ainsi avec les habitats voisins, **les récifs d'huîtres diversifient les paysages côtiers et sous-marins**. Cette lutte contre l'érosion côtière passe également par un autre service de régulation, indirect, parfois oublié : celui d'apport en sables coquilliers, qui permet l'engraissement significatif de nombreuses plages littorales (et donc l'ensablement des fonds marins ; à maîtriser). Ce sable peut provenir de l'ostréiculture comme c'est le cas à Paimpol et ses environs. Enfin, les huîtres ont également un rôle culturel et patrimonial. **L'espèce contribue à l'écotourisme, diversifie et valorise les paysages côtiers et supporte des activités récréatives** (chasse en plongée, pêche à pied) mais aussi **des activités pédagogiques**, véritable projet de société (aires marines éducatives).

1. Source : Stéphane Pouvreau, Les huîtres : architectes essentiels de nos milieux côtiers : écologie de deux espèces emblématiques, sentinelles du changement global, Ifremer, Mémoire HDR, 02/03/2023



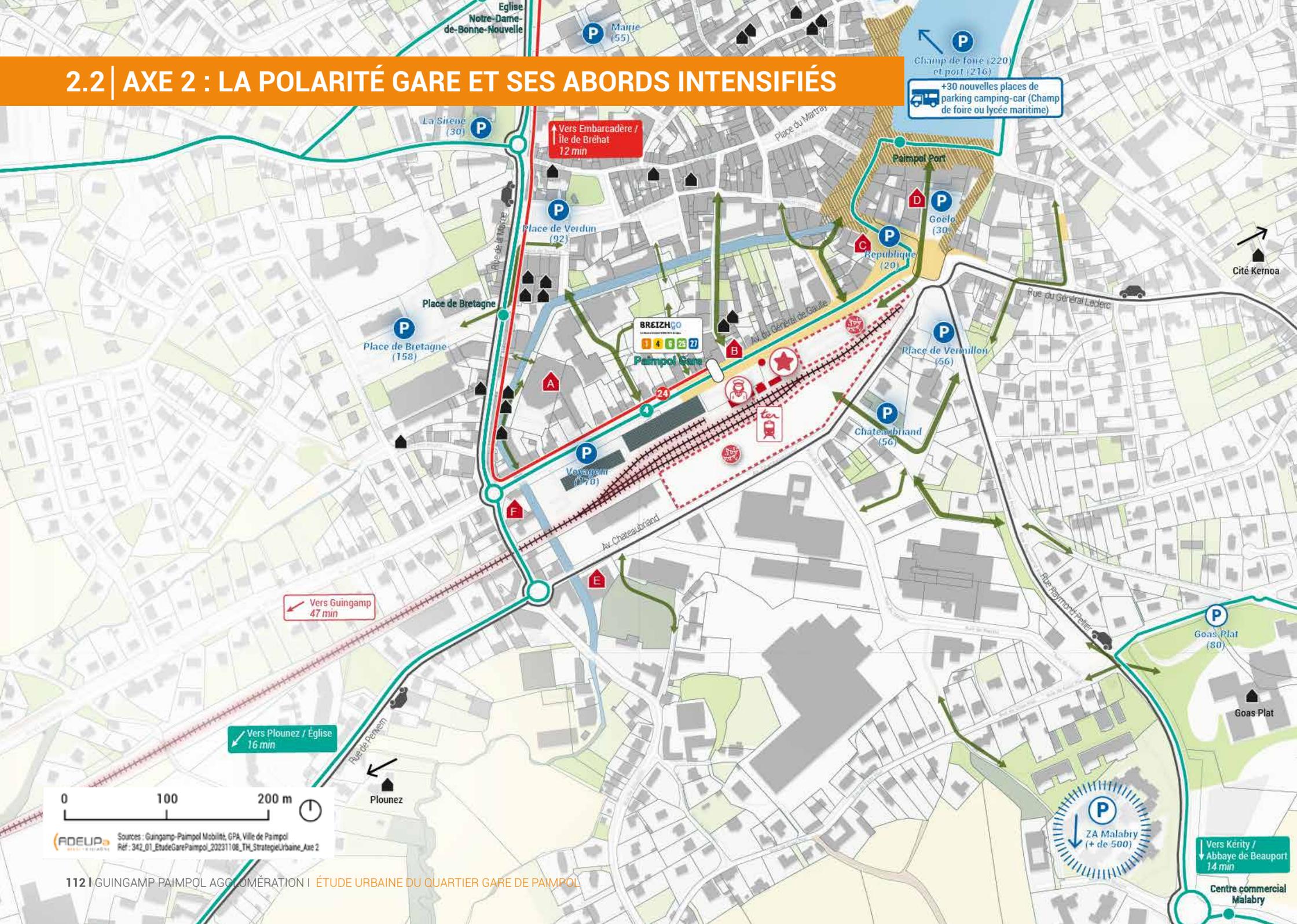
« L'avenir est bien à l'établissement d'un système de mobilité fondé sur trois piliers : marche et vélo, y compris à assistance électrique, pour les déplacements assez courts ; transports collectifs pour les déplacements massifiants ; transport à la demande et autopartage pour tous les autres déplacements. »

Jean-Marc Offner, *Anachronismes urbains*, « Mobilités plurielles », 2020

AXE 2

**LA POLARITÉ GARE ET
SES ABORDS INTENSIFIÉS**

2.2 | AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS



Orientation 2.1 | Déployer une aire de mobilité



Établir un guichet unique "services Mobilités"

S'appuyer sur l'édifice gare existant



Renforcer l'offre de services autour de la gare

Édifier un bâtiment-passerelle, une halle active, pouvant accueillir :

- Un atelier d'entretien et de réparation de vélos
- Des espaces d'attente abrités
- Commerces (pop-up store...), espaces de restauration
- Services de conciergerie, livraison-consigne, bagagerie
- Équipements divers (café solidaire, tiers-lieu...)



Améliorer les services ferroviaires

Des tarifs maîtrisés, une intégration billettique simplifiée (Région, GPA, Bréhat), expérimenter le fret messagerie, harmoniser les horaires de correspondance train/bus/vedettes



Pérenniser la navette intra-urbaine (L4)

Connecter communes périphériques, parkings (voitures et camping-cars) avec le centre-ville



Rejoindre aisément l'Île de Bréhat en bus (L24)

Éviter la traversée des quais pour en apaiser les usages



Orientation 2.2 | Renforcer la mixité d'usages entre la gare et le centre-ville



Poursuivre le renouvellement urbain à l'œuvre

Programmes de logements déjà engagés, en projet ou en réflexion (OPAH-RU, renouvellement urbain et densification)



Identifier des opportunités de renouvellement urbain

Des potentiels de densification (non exhaustifs), en faveur d'une offre de logements diversifiés et intégrés en centre-ville :

- A. 56, av. Général de Gaulle (Intermarché)
- B. 25, rue du 18 juin (Le Nelson Café)
- C. 2, av. Général de Gaulle (Boulangerie La Fournée)
- D. Arcades commerciales de l'îlot Goëlo
- E. 23, avenue Chateaubriand (Comptoir des Vignes)
- F. 33 bis, rue de la Marne (Maisons Parlouer)



Déployer des espaces polyvalents, éphémères et festifs

Aménagements transitoires avant renaturation du site

Orientation 2.3 | Reconfigurer les accès à la ville



Capitaliser sur l'importante offre de parkings existants

Principaux parkings proches du centre-ville (hors stationnements linéaires sur voiries)



Identifier des poches de stationnement complémentaires

S'associer avec les commerces de la ZA de Malabry pour autoriser un foisonnement des parkings, connecté avec la navette L4

Atténuer le trafic entre la gare, le port et le centre-ville :



Instaurer des zones de rencontre avec traitement de sol spécifique



Définir une zone de rencontre à l'année, transformable en zone piétonne exclusive en haute saison (avril à septembre)



Liens piétons entre quartiers (cf. Orientation 1.2)



Privilégier le contournement automobile du centre-ville par l'avenue Chateaubriand et la Rue de la Marne

2.2 | AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS



La gare de Paimpol est une des gares les plus ouvertes de Bretagne (7j /7, de 6 h 30 à 19 h 30) : un atout pour déployer une aire de mobilité

Orientation 2.1 : déployer une aire de mobilité

Établir un guichet unique « services mobilités »

La gare actuelle devient un véritable guichet unique réunissant et facilitant l'accès aux **différentes offres de transport du territoire en un point unique**. En milieu urbain, les pôles d'échanges sont le plus souvent organisés autour de modes lourds (souvent ferroviaires) et de lignes de transports collectifs à haut niveau de service. En territoire plus diffus, comme à Paimpol, l'offre de transports collectifs est moins structurante. Le développement de pôles d'échanges à ces échelles est plus récent et de taille plus réduite. Ce type d'aménagement **renforce l'attractivité d'une gare/halte ferroviaire ou routière**.

L'aire de mobilité constitue **une forme particulière de pôle d'échanges adaptée aux territoires peu denses**. Elle s'organise autour de la convergence de services de mobilité partagée et active (comme le covoiturage, l'autopartage ou les vélos en libre-service) en un même lieu accessible ; autant de solutions alternatives à l'autosolisme. Ces aires se caractérisent par **des équipements légers** voire modulables, des investissements plus modestes et des délais d'aménagement plus courts.

Pour en savoir +



[La centrale de mobilité au service d'une ville mobile et durable](#)

Renforcer l'offre de services autour de la gare

Le guichet actuel est accessible 7 j/7 sur une large amplitude horaire (6h30-19h30). Cet accueil physique est un atout, notamment pour les publics spécifiques (personnes âgées, touristes, etc). Le développement d'une aire de mobilité, pôle d'échange adapté aux territoires peu denses, renforce l'offre actuelle. Elle **facilite l'usage de solutions de mobilités alternatives à l'autosolisme** en orientant vers les différents services disponibles dans le territoire, regroupé en un même lieu. Les personnes n'ayant pas accès à un véhicule motorisé peuvent ainsi se déplacer facilement et à moindre coût par l'intermédiaire de **services de mobilité adaptés et connectés entre eux**. Les touristes notamment peuvent ainsi aisément circuler autrement qu'en autosolisme.

Pour appuyer cette polarité gare intensifiée, **des services et commerces de proximité complémentaires s'adossent au bâtiment gare** sous la forme d'une halle active. Celle-ci peut accueillir

Pour en savoir +



[Développer des services dans les gares TER](#)

une programmation variée comme avec un point d'information multimodal (guichet physique, borne d'information voyageurs), un atelier d'entretien et de réparation de vélos, une station de gonflage, du stationnement vélo sécurisé complémentaire (pour abonnés Korrigo et non-abonnés), des commerces, espaces de restauration, livraison de paniers de producteurs locaux, des services de conciergerie, de livraisons-consignes, des équipements divers (crèche ou halte-garderie, café solidaire, associations culturelles, tiers-lieu...). **Sa localisation préférentielle, entre la gare et le centre-ville, lui assure une bonne visibilité, au contact des flux.**

Améliorer les services ferroviaires

La mise en cohérence des différents systèmes de mobilité du territoire contribue à améliorer l'efficacité du pôle d'échange multimodal (PEM). Les horaires des correspondances entre les différents services sont, par exemple, davantage coordonnés, facilitant le passage d'un mode à l'autre, en direction du centre-ville, des lieux d'emploi, de l'Île de Bréhat ou de l'abbaye de Beauport.

Une instance d'échanges entre les différents acteurs concernés par les mobilités est mise en place. Plusieurs outils existent : les contrats d'axe (pour une ligne ferroviaire) et les comités de site (pour une gare), tous deux sans fondement juridique mais aptes à rendre opérationnelle la mise en cohérence des calendriers des services de transport et de l'infrastructure avec les opérations d'urbanisme et projets urbains. Ils s'apparentent à des projets de territoire fédérateurs autour du fer, de la gare et de son aire d'attraction en **planifiant l'évolution globale de l'offre multimodale et en organisant et coordonnant le financement de projets d'urbanisme pro-ferroviaire**.

Sont regroupés les porteurs de projet au titre d'une ou plusieurs compétences (commune et intercommunalité), le gestionnaire de voiries (département), les propriétaires des emprises foncières et immobilières (SNCF Immobilier), l'AOM régionale, les exploitants des services de mobilité (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Transdev Rail). Des représentants des usagers-cibles peuvent également être associés. Cette instance se rassemble autant que de besoin pour arbitrer sur le fonctionnement de la ligne (correspondances, préparation de la saison touristique...).

À terme, cela permet également d'envisager une contractualisation avec la Région pour qu'elle subventionne des projets locaux qui permettent d'atteindre des objectifs de densification autour des gares et de report modal (Sraddet, Scot, etc.). Dès aujourd'hui, **une expérimentation pour développer du fret messagerie sur la ligne** peut être envisagée par GPA et soutenue par la Région, comme évoqué lors des différents entretiens menés par l'Adeupa.

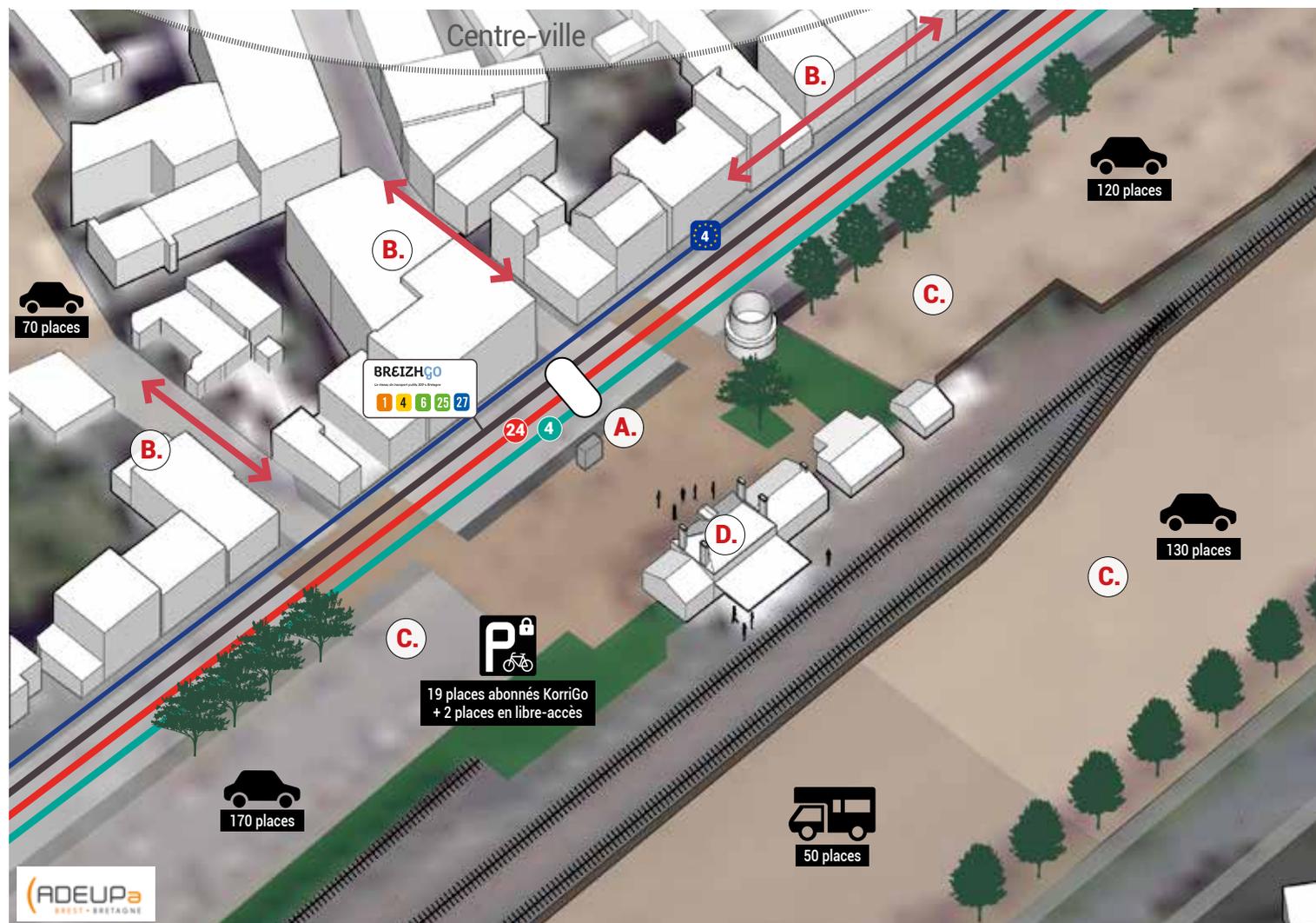
Pour en savoir +

[Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ?](#)

2.2 | AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS

ENJEUX

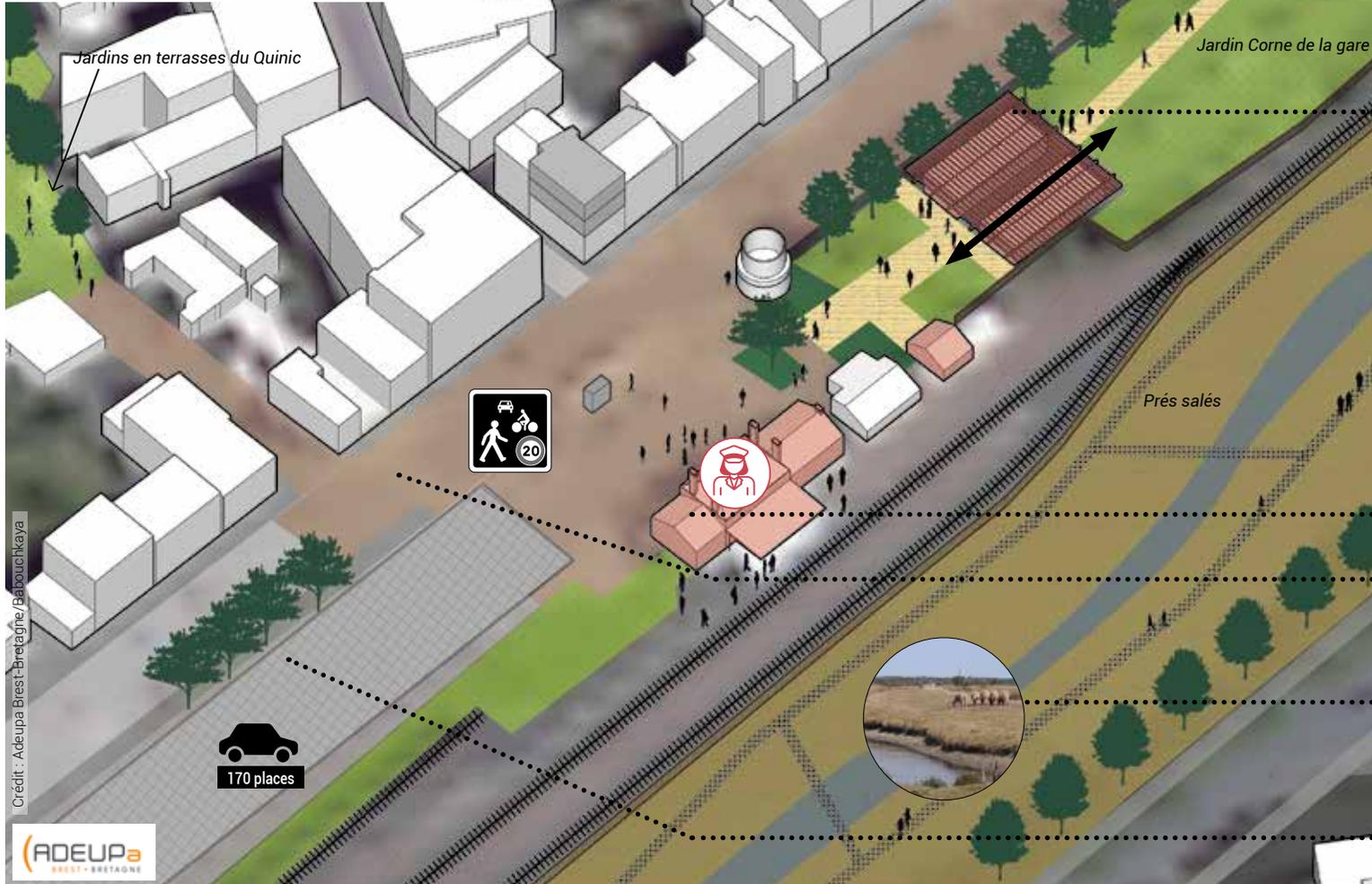
- A.** L'accessibilité en modes doux et transports collectifs autour de la ligne ferroviaire
- B.** La connexion entre gare et centre-ville
- C.** La qualité des espaces publics aux abords de la gare
- D.** L'amélioration de la connaissance et des représentations de l'offre ferroviaire auprès des habitants





Une aire de mobilité connectée à une gare ferroviaire

La conciergerie du Pays rochois (Roche-sur-Foron, 74) : épicerie multiservice (pressing, cordonnerie), retrait de colis, boutiques éphémères, cotravail, accueil de structures associatives ou coopératives



PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMENAGEMENT

- Des jardins inondables, connectant gare, port et centre-ville
- Une aire de mobilité avec un bâtiment-passerelle, une halle active, pouvant accueillir :
 - Un atelier d'entretien et de réparation de vélos
 - Des espaces d'attente abrités
 - Des commerces (pop-up store...), des espaces de restauration
 - Des services de conciergerie, livraison-consigne, bagagerie
 - Des équipements divers (café solidaire, tiers-lieu...)
 - ...
- Un guichet unique « services Mobilités »
- Des voiries en zone de rencontre à l'année, favorisant des liens aisés et apaisés entre gare et centre-ville
- Des prés salés entre le Quinic et le port, affirmant l'identité maritime de la ville dès la gare, gérés en écopâturage et proposant des itinéraires piétons
- Le parking Voyageur (avec auvents photovoltaïques) à l'accès réglementé

2.2 | AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS



Le quartier gare de Paimpol est une polarité idéale pour situer davantage de logements, à prix abordables, proche de l'offre de transport et des commodités du centre-ville

Orientation 2.2 : renforcer la mixité d'usages aux abords de la gare

Aux abords de la gare ferroviaire devenue aire de mobilité, il s'agit de contribuer aux besoins supplémentaires de logements (voir le tableau « Habitat » du portrait composite) mais aussi garantir une accessibilité idéale en capitalisant sur l'offre de mobilité déployée autour de la gare, **en privilégiant les opérations de densification ou de réhabilitation de l'existant**.

« **80 % des bâtiments de 2050 existent déjà aujourd'hui mais quasiment aucun ne sont adaptés à demain** » résume Franck Boutté, Grand Prix de l'Urbanisme 2022. Un véritable changement de trajectoire est à opérer. Il va falloir « faire avec... ». *Faire avec l'héritage urbain, faire avec le contexte environnemental également, ou bien encore, davantage faire avec les ressources locales...* En ce sens, le recyclage urbain permet de redonner vie à des lieux qui n'ont plus ou pas assez d'usages (comme l'ancien collège Goas Plat).

Poursuivre le renouvellement urbain à l'œuvre

Différents programmes de logements sont déjà engagés, en projet ou en réflexion afin de contribuer à la vitalité du centre-ville. Un rééquilibrage de l'offre de logements est d'ores et déjà engagé (source : Ville de Paimpol) :

- **OPAH-RU : 96 logements** (dont 25 neufs créés en cœur d'îlot et 71 en réhabilitation/remise sur le marché).
- **Renouvellement urbain** : Kerno (27 logements), Goas Plat (80 logements initialement, potentiellement 100), Cœur de ville (82 logements), Plounez (10 logements).
- **Densification** : 45 logements.

Identifier des opportunités nouvelles

En complément de ces projets, **des potentiels de densification (non exhaustifs)**, en faveur d'une offre de logements diversifiés et intégrés en centre-ville sont identifiés dans le cadre de Paimpol Résilience(s) aux abords de la gare. Il s'agit toutefois de ne pas aggraver la situation des fonciers couverts par le PPRI-sm et donc de **limiter la construction sur les fonciers nus autour de la gare**, présentant d'autres enjeux (voir Axe 1). Compte tenu de la situation, seuls des potentiels de densification sur des espaces déjà artificialisés et bâtis sont donc retenus, en surélévation notamment (voir focus pages suivantes).

Ces opérations peuvent s'inscrire dans **les objectifs du PLH**, notamment l'action 8 « Encourager la mixité sociale via le développement d'une offre locative diversifiée sur le territoire ». Les bailleurs sociaux peuvent jouer le rôle d'aménageur dans la politique locale de l'habitat afin de **maintenir un bon niveau d'offre en logement social dans la polarité de Paimpol**. À mentionner notamment, **l'expérimentation menée par Terre d'Armor Habitat pour loger des saisonniers. Dans le secteur social, la location en meublé** est en principe interdite (article L442-8 du Code de la

construction et de l'habitation). Cependant, Terres d'Armor Habitat a déposé une demande d'expérimentation auprès de la Direction départementale des territoires et de la mer. La demande concerne 50 logements, à l'échelle du département, avec environ 20 logements à Perros-Guirec et une quinzaine à Saint-Quay-Portrieux. Une telle initiative pourrait se déployer à Paimpol également. Par ailleurs, la Région Bretagne innove en **mettant à disposition des internats de lycées publics inoccupés en juillet et août pour loger les travailleurs saisonniers**. C'est le cas au lycée Florence-Arthaud de Saint-Malo notamment. L'internat du lycée Kerraoul de Paimpol pourrait suivre la même initiative.

Autre levier, pour limiter l'augmentation du parc de résidences secondaires, **à Paimpol, la taxe d'habitation sur les résidences secondaires va être augmentée de 40 %**. La décision a été votée, à la majorité, au conseil municipal de la commune le 25 septembre 2023 conformément à la loi qui autorise la surtaxe des résidences secondaires dans certaines zones (voir décret n°2023-822 du 25/08/2023). De plus, avec la classification de Paimpol dans ces zones tendues, il est dorénavant obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2024 pour les loueurs de meublés de tourisme de déclarer leur bien en mairie afin d'obtenir un numéro d'enregistrement, exigé par les plateformes pour publier l'annonce en ligne.

Pour en savoir +



Comment répondre aux besoins en logements dans leur diversité ?

Observatoire de l'habitat du Finistère N°21, septembre 2023

La Corne de la gare, une zone à réenchanter

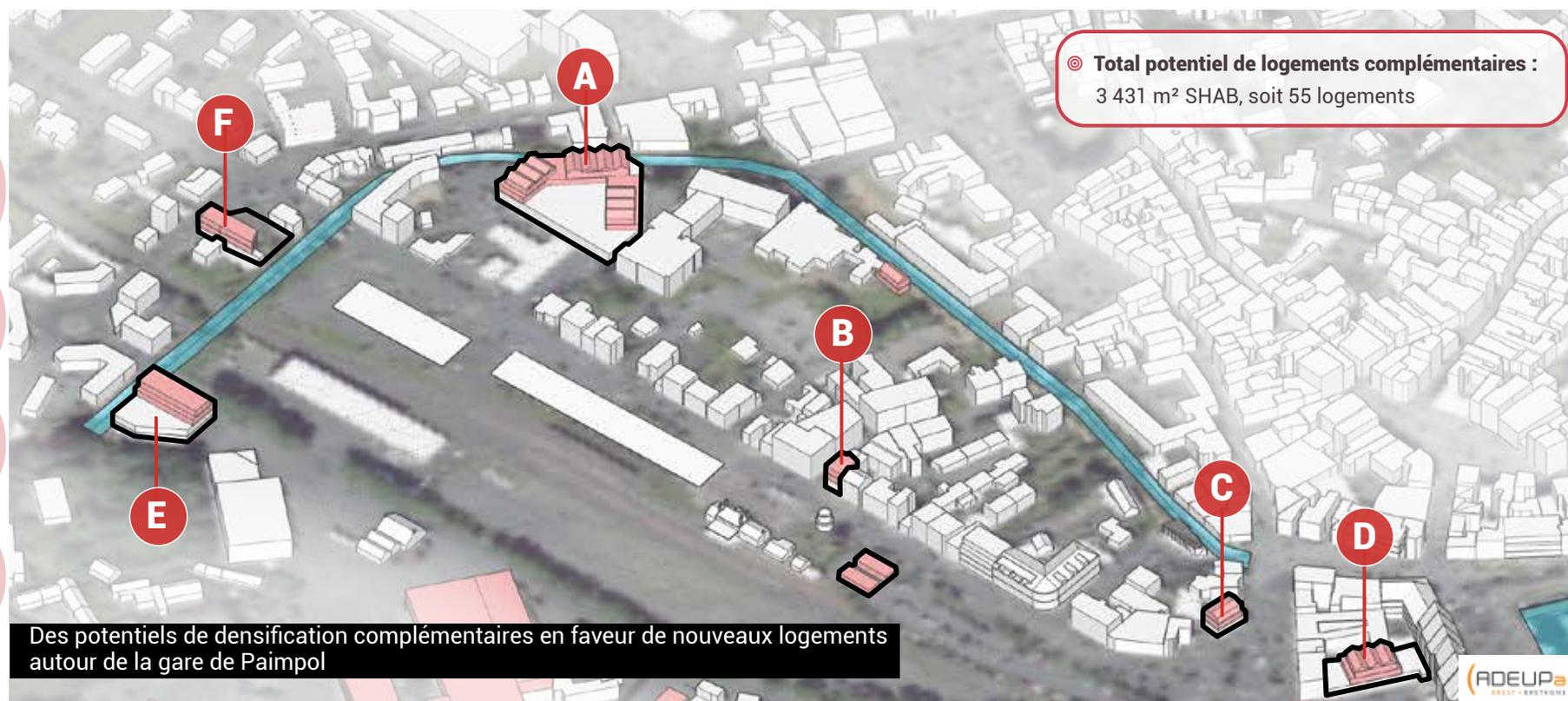
Les parkings autour de la gare (parking Corne de la gare et les parkings le long de l'avenue Chateaubriand, pour camping-cars et voitures), projetés à terme en jardins inondables et prés salés, sont d'abord **transformés avec des usages temporaires, transitoires, pour en tester l'évolution et amener les habitants à redécouvrir ces espaces autrement**. Les phases transitoires peuvent être progressives (week-ends, vacances scolaires, un été...). Comme exprimé lors de la concertation Dessinons Paimpol 2040 (voir p.18), la Corne de la gare peut devenir cette « zone à réenchanter » grâce au déploiement de lieux animés et festifs (guinguette, fête foraine, brocante...). Le temps du Festival du Chant de Marin, ces espaces peuvent également accueillir une scène ou des espaces de restauration, incluant ainsi, encore davantage, le quartier gare aux dimensions festive, culturelle et quotidienne de la ville.

2.2 | AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS

PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMÉNAGEMENT DE LOGEMENTS

- A** 56, avenue du Général de Gaulle (Intermarché) : 25 logements intermédiaires, en surélévation, sur le toit du supermarché. Potentiel : 1 555 m² SHAB
- B** 25, rue du 18 juin (Le Nelson Café) : 2 logements collectifs en surélévation. Potentiel : 119 m² SHAB
- C** C | 2, avenue du Général de Gaulle (Boulangerie La Fournée) : 3 logements collectifs en surélévation. Potentiel : 176 m² SHAB.
- D** D | Arcades commerciales de l'îlot Goëlo : 6 maisons en bande, en duplex et en surélévation sur les arcades commerciales. Potentiel : 405 m² SHAB.
- E** E | 23, avenue Chateaubriand (Comptoir des Vignes) : démolition/reconstruction pour une opération de logements collectifs. Potentiel : 910 m² SHAB pour 14 logements de 63 m².
- F** F | 33, bis rue de la Marne (Maison Parloer) : maintien du commerce en RdC, création de 5 logements collectifs en surélévation. Potentiel : 266 m² SHAB

Nota : le nombre de logements est exprimé en considérant une surface moyenne de logement de 63 m²



Des potentiels de densification complémentaires en faveur de nouveaux logements autour de la gare de Paimpol



Intensifier les formes urbaines

Autour de la gare de Paimpol, les deux modes de densification à privilégier sont **la surélévation du bâti existant** ou **le renouvellement urbain**.

Surélévation | Réalisation : maison sur le toit, 18, rue du Dr. Charcot, Brest | MOA : client privé - MOE : Claire Bernard, 2023 : le toit de l'immeuble existant devient ici le terrain pour la création d'un logement supplémentaire de 170 m². L'implantation maîtrise l'ensoleillement et garantit l'intimité. Le jardin d'hiver offre un entre-deux, entre intérieur et extérieur, garantissant le confort de vie.

Renouvellement urbain | Réalisation : Résidence Kerdiles (22 logements et locaux commerciaux) et place Guével, rue de la République | MOA : Ville de Pleyber-Christ - MOE : TLPA.: en reconversion d'une friche d'un ancien supermarché, un projet urbain d'ensemble prolonge le centre-bourg avec à la fois des maisons, des logements en semi-collectifs et deux immeubles de logements collectifs (photo) tout en recréant de l'urbanité le long d'un axe très routier, la rue de la République, avec une placette animée par des commerces et du mobilier urbain. L'Adeupa a réalisé une étude urbaine en amont sur l'ensemble de la commune.

Diversifier les modes d'habiter

Afin de mieux s'adapter à l'évolution des modes de vie et accueillir une diversité de ménages, de nouveaux modes d'habiter, innovants, peuvent être développés, comme :

Le béguinage | Réalisation : béguinage Saint-Corentin, Quimper, 20 logements et 2 chambres d'hôtes, MOA : association Vivre en Béguinage - MOE : Atelier Maugard, 2015 : le béguinage est un modèle innovant d'habitat API (habitat accompagné, partagé et intégré à la vie locale). À taille humaine, l'ensemble est organisé autour d'un jardin et d'espaces de vie partagés. Ce type de logement propose une alternative à l'hébergement en institution (Ehpad, résidence autonomie) ou en résidences services seniors.

Le bail réel solidaire (BRS) | Réalisation : le Kaminoa, 5 logements, Espelette (64), MOA : le COL - MOE : Thierry Girault, 2019 : le Pays Basque, comme la Bretagne, connaît une envolée de ses prix de l'immobilier, notamment sur le littoral. Pour pallier le manque de logements à prix abordable, l'OPH local du COL a été le premier en France à créer un organisme foncier solidaire (OFS), la Coopérative foncière Aquitaine, proposant des logements en bail réel solidaire (BRS), avec une dissociation foncier-bâti. Les 5 ménages, aux revenus inférieurs à ceux du prêt social location-accession (PSLA), ont ainsi acheté leur logement 1 992 €/m² au lieu de 3 200 €/m², soit une décote de près de 40 % sur les prix du marché de l'époque. L'OFS achète et conserve la propriété du terrain. L'acquéreur détient la propriété des murs et loue le terrain via un bail longue durée à l'OFS. La revente est possible mais à prix encadrés, assurant le maintien des logements dans le parc social sur le long terme. À noter que le département des Côtes d'Armor envisage également la création d'un OFS prochainement.



2.2 | AXE 2 : LA POLARITÉ GARE ET SES ABORDS INTENSIFIÉS



Face à son succès, la navette intra-urbaine (L4) lancée en avril 2023 par GPA est, depuis, prolongée. Elle permet de connecter l'Abbaye de Beauport au bourg de Plounez, en passant par la zone commerciale de Malabry, l'hôpital, le port et le centre-ville de Paimpol.

Orientation 2.3 : reconfigurer les accès à la ville

Capitaliser sur l'importante offre de parkings existants

De nombreux parkings bordent le centre-ville de Paimpol (place de Bretagne, Champ de foire, place de Verdun, Chateaubriand, République, Mairie, Quai Loti... Voir le tableau « Mobilités quotidiennes et touristiques » du portrait composite). Une meilleure visibilité de ceux-ci pourraient être apportée par **des panneaux totems indiquant l'offre de stationnement en entrées de ville**, voire avec **un jalonnement dynamique des parkings** précisant la disponibilité en temps réel dans chacun.

Pour améliorer l'attractivité de la gare, l'accessibilité routière doit être maintenue et garantie. Si l'avenue du Général de Gaulle permet toujours d'accéder au parking Voyageur, la réglementation en zone de rencontre de la partie est de l'avenue invite les automobilistes à emprunter l'avenue Chateaubriand pour traverser le quartier de gare. Cela aura pour effet d'atténuer le trafic entre la gare et le centre-ville et de faciliter les traversées piétonnes sur l'ensemble du linéaire de l'avenue (comme actuellement pratiqué mais de manière peu sécurisée). L'accès au parking Voyageur doit également être modéré, afin de favoriser l'usage du parking pour l'intermodalité entre le train et les transports collectifs ou les modes actifs. Pour limiter l'usage urbain du parking Voyageur de la gare (voitures « ventouses », faible rotation, stationnement de report de l'Intermarché...), **la mise en place d'un contrôle d'accès au parking Voyageur** est déployé, sur une portion de celui-ci (stationnement gratuit si utilisation du train ou autres services de l'aire de mobilité, temps de stationnement pour un usage urbain autorisé mais limité dans le temps. Le stationnement peut être limité à 24h consécutives par exemple).

Identifier des poches de stationnement complémentaires

Il s'agit de **s'associer avec les commerces de la zone commerciale de Malabry pour autoriser un foisonnement des parkings**, connectés à proximité avec le centre-ville grâce à la navette intra-urbaine. La galerie commerciale Carrefour ou la magasin Maxi Zoo pourraient être contactés pour initier cette démarche (parking de plus de 500 places, à proximité de l'actuel arrêt de navette L4 « centre commercial Malabry »). Cette mutualisation, possiblement déjà informelle, permet ainsi d'offrir un parking relais de report en entrée de ville, désengorgeant le centre-ville et offrant un usage hybride à la zone commerciale (accès aux magasins et stationnement gratuit et aisé pour l'utilisateur vers le centre-ville).

Atténuer le trafic entre la gare, le port et le centre-ville

Les déplacements à pied et à vélo doivent faire l'objet d'aménagements spécifiques garantissant la sécurité routière et le confort des usagers.

Le Schéma directeur cyclable de la ville de Paimpol fait des propositions en ce sens. Pour l'avenue du Général de Gaulle, deux scénarios d'aménagement sont retenus. Un, a minima (déjà en partie réalisé), avec une zone 30 et un jalonnement de l'itinéraire (peu visible actuellement). L'autre, avec **la création complémentaire de pistes cyclables bilatérales unidirectionnelles** (1,5 mètres) supposant la suppression du stationnement bilatéral le long de l'avenue. À noter que cet axe constitue une partie de l'Eurovélo 4. Paimpol Résilience(s) propose une alternative : créer une zone de rencontre¹ partant du parvis de la gare et se prolongeant le long des nouveaux jardins de la Corne de la gare en direction de l'îlot du Goëlo, permettant de conserver les stationnements bilatéraux. **Le rond-point du Goëlo est reconnecté avec l'îlot Goëlo donnant sur le port et le quai Duguay Trouin**. Le rond-point devient alors une place/square avec la fermeture de son côté nord à la circulation, privilégiant ainsi les traversées piétonnes. Le secteur devient donc un carrefour de circulation à la place d'un rond-point.

Par ailleurs, **une zone de rencontre à l'année se déploie sur les abords du port** (périmètre équivalent à la fermeture des quais lors du Festival de Chant de Marin, voir plan d'accès du site, p.52). Celle-ci **se transforme en zone piétonne exclusive en haute saison** (d'avril à septembre par exemple). En contrepartie, le trafic automobile est reporté vers l'avenue Chateaubriand et la rue de la Marne en direction de l'Île de Bréhat. Ainsi les quais bénéficient d'une ambiance apaisée, sans trafic ni congestion routière. Cette disposition devient acceptable en parallèle des autres initiatives en faveur du report modal (voir orientation 2.1). Seule et en l'état, elle paraît ardue à initier.

Enfin, en ce qui concerne la suppression du parking de camping-cars Pierre Loti (50 places), une alternative est retenue en **agrandissant l'aire du Champ de foire, en dédiant des places complémentaires aux camping-cars**. Un autre complément de stationnement peut être trouvé autour de l'ancien collège Goas Plat qui bénéficie d'espaces libres importants. Une alternative pourrait éventuellement être trouvée **en ouvrant accès au lycée maritime l'été pour stationner les camping-cars** durant les vacances scolaires. D'autres solutions existent mobilisant les cours d'établissement scolaires lors de leur fermeture (via l'application « Camping-car en ville ») ou chez les particuliers (réseaux HomeCamper ou France Passion). À titre d'exemple, Larmor-Plage (56) ouvre temporairement et en libre-accès le parking de son école maternelle pour les camping-cars durant les vacances scolaires.

1. Zone de rencontre : inscrite au Code de la route, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

« Nous sommes à l'aube d'une nouvelle dynamique pour le fret. C'est une évidence qu'il y aura un retour du fret ferroviaire à Paimpol. Pas aujourd'hui, mais il faut l'anticiper. »

Loïc Hénaff, conseiller régional délégué au fret et à la relocalisation,
entretiens Adeupa, 2023



« Demain, si nous n'avons pas un train performant du point de vue logistique, la Bretagne pourrait être affaiblie en termes de compétitivité économique. »

Gérard Lahellec, sénateur des Côtes d'Armor, entretiens Adeupa, 2023

AXE 3

**UN HUB DE PROXIMITÉ
AU CŒUR DU RÉSEAU
LOGISTIQUE BRETON**

2.3 | AXE 3 : UN HUB DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU RÉSEAU LOGISTIQUE BRETON



0 100 200 m

ADEUP Sources : Maraichers d'Armor, Adeupa
Réf : 342_01_EtudeGarePaimpol_20231108_TH_StrategieUrbaine_Axe 3

C
Plateforme de logistique urbaine
ZA Guerland/Gossmeur

De la zone de conditionnement vers un « hub de proximité »

Avec le projet Paimpol Résilience(s), la zone de conditionnement conforte et affirme **sa fonction prédominante de hub logistique**. La station Paimpol Union est une plateforme localisée favorablement pour le transport, le tri, l'expédition et la distribution des productions maraîchères (voir pp. 70-73). Toutefois, cette localisation se justifie également par **la proximité avec les exploitations maraîchères**, véritable choix des Maraîchers d'Armor qui décide de mailler leur aire d'intervention avec un réseau de 4 stations de proximité (voir p.66). Ainsi, évoquer un « **hub de proximité** » illustre davantage la vocation phare de ce site, avant tout plateforme logistique, plutôt que l'activité de conditionnement qui est pour la plupart fait directement dans les exploitations agricoles (voir p.71) et qui devrait tendre à diminuer avec les nouvelles réglementations en cours et à venir.

De nouvelles règles pour diminuer les emballages

De nouvelles règles visent une réduction des emballages. Quel devenir, alors, pour cette activité de conditionnement à Paimpol ?

Au niveau français, la loi du 10 février 2020, relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, vise à limiter les déchets, notamment les emballages plastiques à usage unique (sauf exception en raison du risque de détérioration de produits vendus en vrac).

Au niveau européen, des règles sont à venir sur la réduction des emballages et des restrictions sur certains types d'emballages. Un accord provisoire a été trouvé par le Conseil de l'Europe en mars 2024. C'est l'un des derniers grands textes que les États et les eurodéputés devraient adopter avant la fin de la mandature actuelle.

Orientation 3.1 | Adapter la zone de conditionnement : vers un hub de proximité



Soigner les lisières de la zone

Ménager une ceinture végétale, structurer les espaces publics afin d'améliorer l'intégration urbaine et l'image de marque du hub

Optimiser le foncier au cœur de la zone

Favoriser l'intégration de l'ensemble en veillant à la qualité architecturale et urbaine :



Démolition (en vue de renaturation, accès fret ferroviaire futur)



Maintien du bâti existant (intérêt fonctionnel ou « patrimonial », proximité du tissu résidentiel)



Potentiel de surélévation du bâti existant (toitures végétalisées ou équipées de panneaux solaires)



Renouvellement urbain (densification verticale)



Végétalisation des délaissés



Relocaliser à la marge certaines entreprises dans le hub

Maintenir les activités en place



Renforcer la mixité d'usages de la zone

Hypothèses programmatiques :

1. Nouveaux locaux d'activités au cœur du hub
2. Commerces
3. Bureaux, coworking
4. Aire d'accueil chauffeurs poids-lourds (vestiaires, foyer...)

Orientation 3.2 | Clarifier les flux et espaces publics au sein du hub



Définir un point d'entrée unique pour les poids-lourds

Maintenir les accès multiples pour les tracteurs et véhicules légers



Clarifier la circulation au sein de la zone

Améliorer la signalétique (panneaux totems en entrée de zone, signalétique interne, et marquage au sol pour davantage de sécurité et visibilité des activités)



Aménager des cheminements piétons végétalisés

Mettre à distance les flux piétons et routiers, limiter le transit vélo mais permettre la desserte locale à vélo



Limiter et mutualiser le stationnement automobile pour les seuls usagers et visiteurs de la zone

Maintenir la traversée publique de la zone

Orientation 3.3 | Améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub



Permettre un potentiel retour du fret ferroviaire à Paimpol

Préserver le foncier et les accès pour la réhabilitation d'une ITE (installation terminale embranchée)



S'adapter aux évolutions de la logistique

Réduire les coûts logistiques, améliorer la performance et réduire l'empreinte carbone avec :

- A. Des stockages et locaux en hauteur
- B. Une plateforme de consolidation pour les Maraîchers d'Armor
- C. Une plateforme de logistique urbaine VUL/cyclologistique pour la ville de Paimpol

2.3 | AXE 3 : UN HUB DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU RÉSEAU LOGISTIQUE BRETON



Orientation 3.1 : adapter la zone, vers un hub de proximité intégré

Soigner les lisières de la zone

Les lisières du hub bénéficient d'**une meilleure intégration urbaine en ménageant une ceinture végétale et en structurant les espaces publics à ses abords**. L'objectif minimum fixé par le zonage du PLUi pourrait être atteint à terme, soit **30 % de l'unité foncière dédiée aux surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables** (soit sur les près de 8 ha du hub, 2,4 hectares, qui peuvent être traités avec différentes solutions techniques, pondérées par un coefficient de biotope : pleine terre, toiture végétalisée, mur végétalisé ou sol semi-perméable). Ces actions auront également pour bénéfice de **favoriser l'infiltration des eaux de pluie à la parcelle**. Le scénario de végétalisation retenu consiste à s'appuyer sur la trame viaire existante pour dégager des surfaces désimperméabilisées le long de la rue du Marais, et de part et d'autres de la route. Les autres espaces délaissés accueillent, là où c'est possible, des îlots de verdure et espaces de pleine terre. Les toitures végétalisées sont possibles uniquement sur les nouvelles opérations, de réhabilitation ou neuves, dans la zone ; les bâtiments à structure légère existants ne pouvant supporter la surcharge d'une toiture végétalisée (substrat + eaux de pluie). Toutes ces actions auront également comme cobénéfice d'**atténuer le risque d'élévation des températures locales en période estivale**, pouvant impacter autant les conditions de travail des usagers de la zone que mettre sous pression la chaîne de froid et la conservation des denrées.

Optimiser le foncier au cœur de la zone

Le foncier au cœur du hub est optimisé, favorisant **le renouvellement urbain et la densification**, avec notamment **la surélévation potentielle de plusieurs des bâtiments**, propice à davantage de stockage en hauteur (y compris frigorifique) dans un contexte de détente des flux, lié à un essor du fret ferroviaire mais aussi dû aux difficultés de recrutement de chauffeurs de poids-lourds notamment. L'ensemble du site est attentif à sa **qualité architecturale et urbaine**, vecteur d'une image de marque renouvelée de la filière. Des panneaux photovoltaïques ont commencé à être déployés par les Maraîchers d'Armor. Cette initiative se poursuit. Aux abords des tissus résidentiels, les bâtiments restent à hauteur actuelle pour limiter les nuisances liées aux ombres portées des bâtiments. Les camions frigorifiques générant des nuisances sonores pour le voisinage sont stationnés de préférence en cœur de zone.

Relocaliser certaines entreprises dans le hub

L'ensemble des activités en place est maintenu. Toutefois, **certains des bâtiments sont proposés à la démolition** : le Gouessant (parcelle AE 533), les locaux désaffectés (parcelle AE 279), le local Finiste-restes (parcelle AE 411) et le garage vétuste en entrée de zone (AE 368). **Chacune des activités est alors relocalisée dans le hub de proximité** reconfiguré, avec des emplacements positionnés selon les usages attendus : plutôt en périphérie pour le commerce Finiste-restes ; au contact du flux des exploitants agricoles pour le Gouessant (nouvelle implantation en parcelle AE 279 ?). Par ailleurs, l'implantation actuelle du Gouessant contraint la reconfiguration des abords de la gare en parc urbain et prés salés (voir Orientation 1.1) et, à long terme, limite le redéploiement potentiel d'un faisceau ferroviaire vers le hub (voir Orientation 3.3).

Renforcer la mixité d'usages de la zone

Différentes hypothèses programmatiques peuvent être développées pour **favoriser la mixité d'usages au sein de la zone**, plus particulièrement sur ses franges :

- **De nouveaux locaux d'activités** (pour relocaliser les activités dont les implantations sont démolies, cf. ci-dessus) ou pour offrir des extensions aux activités en place.
- L'accueil d'**un espace de logistique urbaine** permettant d'envisager une évolution des livraisons de marchandises en ville réalisées par des véhicules faiblement émissifs, à proximité directe de la centralité commerciale de Paimpol.
- **Des commerces en rez-de-chaussée le long de l'avenue Chateaubriand**, prolongeant le linéaire commercial entre le centre-ville et le magasin Coco & Co.
- Une maison de santé et/ou des cabinets médicaux dans les étages, le long de l'Avenue Chateaubriand ou Raymond Pellier.
- Un espace de coworking, qui peut prendre place dans un immeuble emblématique en entrée du hub côté rue Raymond Pellier, des locaux de bureaux complémentaires le long de l'avenue Chateaubriand.

Toutefois, **un changement de zonage sera nécessaire** car la zone Uyi actuelle de la zone de conditionnement ne permet pas la création de bureaux, ou d'établissement de santé notamment. Dans la même logique, un changement de zonage sera à prévoir pour interdire la présence d'habitations en entrée de zone (zonage UHb actuellement sur les parcelles AE 280, 281 et 282).

2.3 | AXE 3 : UN HUB DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU RÉSEAU LOGISTIQUE BRETON

ENJEUX

1. L'optimisation du fonctionnement de la zone avec une meilleure gestion et organisation du foncier et du bâti
2. La sécurisation et la lisibilité des différents flux au sein de la zone (piétons, automobiles, poids-lourds, tracteurs)
3. La nécessaire adaptation du modèle logistique au service de la filière maraîchère dans un contexte de décarbonation



FOCUS

Densification et végétalisation

- A.** Structurer les lisières par un aménagement qualitatif des espaces publics (végétalisation des délaissés, plantation d'arbres, désimperméabilisation...)
- B.** Hiérarchiser les espaces au sein de la zone, le long de la rue du Marais : lieu d'activité mais aussi lieu de vie, d'échange et de circulation
- C.** Nouveaux locaux d'activités au cœur du hub de proximité (possible accueil d'Eureden, du Gouessant et de Libouban)



PROPOSITIONS DE PROGRAMMATION ET D'AMÉNAGEMENT

Surélévations potentielles

- ⊙ Déployer davantage d'espaces de stockage en hauteur (intégrer une détente des flux logistiques)
- ⊙ Situer de nouveaux locaux d'activités (activités d'emballage/cartons ? boîtes expéditeurs ? bureaux ?)
- ⊙ Surélever la plateforme de négociants/expéditeurs (stockage, bureaux)



Infrastructures : sols meubles (argile, anciens marais). Nécessité de fondations profondes. Confirmé par étude géotechnique de SNCF Immobilier réalisée sur les fonciers de la Corne de la gare (BET Solcap, en 2007)

Superstructures : renforcement nécessaire des structures des hangars d'activité existants avant surélévation

Pour en savoir +



Livre blanc : vers un changement de modèle pour l'immobilier productif, 2023.
Chambéry Grand Lac

2.3 | AXE 3 : UN HUB DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU RÉSEAU LOGISTIQUE BRETON



ZONE DE CONDITIONNEMENT
PAKASTIONS GROENTEN
GEMÜSEVERPACKUNGLAGER
PACKINGSTATIONS FOR
VEGETABLES

CENTRE VILLE

PARKINGS

Ile de BRÉHAT

Orientation 3.2 : clarifier les flux et espaces publics au sein du hub

Définir un point d'entrée unique pour les poids-lourds

La circulation de poids-lourds à Paimpol est relativement importante à l'échelle de la ville, entre les activités liées au maraîchage à destination de l'actuelle zone de conditionnement de Paimpol Union ou bien en lien avec les activités maritimes (chantier naval de Kerpallud et ostréiculture notamment). Les comptages routiers réalisés par le Département (2016) indiquent les flux journaliers suivants :

- Rue Raymond Pellier : 515 poids-lourds, soit 4,8 % du trafic de la rue.
- Rue de Penvern : 275 poids-lourds, soit 4 % du trafic.
- Avenue Chateaubriand : 167 poids-lourds, soit 3,6 % du trafic.
- Quai Morand (D15) : 329 poids-lourds, soit 3,6 % du trafic.

Deux points noirs apparaissent et sont à ajuster : la circulation de poids-lourds de transit sur **les quais de Paimpol** (actuelle départementale D15, où le trafic de tracteur est déjà interdit ainsi que celui des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes) ; et **la rue de Penvern** où de nombreuses maisons sont adressées sur cette rue, créant des conflits d'usage avec le trafic important de poids-lourds.

Pour mieux gérer ces flux, **le hub de proximité privilégie une entrée unique pour les poids-lourds côté rue Raymond Pellier**, beaucoup mieux dimensionnée et ne présentant pas de conflits d'usage avec le tissu résidentiel aussi important en entrée de ville via la zone commerciale de Malabry. La signalétique routière en entrée de ville est adaptée en conséquence pour orienter le trafic vers cette entrée unique. La sortie peut s'effectuer soit côté rue Raymond Pellier, soit côté avenue Chateaubriand, avec une interdiction de tourner à gauche pour les poids-lourds, réorientés ainsi directement vers la rue Raymond Pellier.

Les tracteurs, en revanche, peuvent accéder au hub de proximité dans les conditions actuelles, étant donné les implantations agricoles réparties tout autour de la ville. En ce qui concerne la reconfiguration de la circulation sur les quais (voir Orientation 2.3 « Reconfigurer les accès à la ville »).

Clarifier la circulation au sein de la zone

La circulation actuelle au sein du hub est efficace, le long de la rue du Marais, mais peut nécessiter **une meilleure lisibilité**. À cet effet, **une signalétique homogène est déployée**, avec des panneaux totems en entrée de zone, avec un

plan indiquant la localisation des différentes activités. Des marquages au sol sont systématisés pour davantage de sécurité (stationnement, cheminements piétons sur les aires de giration poids-lourds) et une harmonisation des signalétiques en façade peut être envisagée.

Aménager des cheminements piétons végétalisés

Le hub n'a pas vocation à être un axe de transit pour piétons et cyclistes. Des aménagements complémentaires à cet égard sont prévus par le Plan vélo de la Ville de Paimpol côté rue Raymond Pellier notamment, et sont complétés par les propositions de l'Orientation 1.2 « (Re)connecter la gare à son environnement proche ». Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'une voirie publique, contribuant à desservir notamment les entreprises de la zone mais aussi à être un lien de proximité (pour les quelques résidents des quartiers voisins de Lezouen par exemple), **une mise à distance des flux piétons et routiers est ménagée le long de la rue du Marais** pour permettre la traversée en toute sécurité.

Limiter le stationnement automobile aux seuls usagers et visiteurs de la zone

Enfin, pour garantir un bon fonctionnement de la zone, il s'agit de **réserver le stationnement au sein de la zone aux seuls usagers et visiteurs**. En effet, la forte proximité du centre-ville, et à plus forte raison les jours de marché (les mardis matins), génère parfois des stationnements gênants, contraignant l'activité du hub. De nombreux autres parkings, aux capacités importantes, sont voisins du centre-ville. L'offre existante de stationnement ne justifie pas le stationnement informel des non usagers de la zone à l'intérieur de celle-ci. Par ailleurs, **des aménagements complémentaires sont prévus pour faciliter l'accès au centre-ville, en compensation** notamment des suppressions projetées aux abords de la gare (voir notamment les propositions de l'Orientation 2.3).

Le stationnement est également repensé au cœur du hub en étant partiellement **mutualisé entre entreprises** et doté d'un nouveau revêtement poreux sur toutes les aires de stationnement de véhicules légers, favorisant ainsi l'infiltration des eaux de pluie à la parcelle dans cette zone sujette au risque inondation.

2.3 | AXE 3 : UN HUB DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU RÉSEAU LOGISTIQUE BRETON



Orientation 3.3 : améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub

La logistique évolue. Le contexte environnemental, économique et social l'y oblige (cf. le portrait composite). Elle sera **de plus en plus investie dans les documents de planification** et devra s'inscrire dans l'objectif du zéro artificialisation nette. Dans ce contexte, en accord avec l'adoption en avril 2023 par la Région Bretagne de sa nouvelle stratégie des transitions économiques et sociales (SRTES) et dans la perspective de sa prochaine stratégie « fret et logistique », le hub Paimpol Union prend toute sa part en améliorant ses connexions et la multimodalité au bénéfice de la compétitivité des entreprises locales.

Permettre un potentiel retour du fret ferroviaire à Paimpol

Tout d'abord, en **préservant les abords de la gare au sud des voies de toute construction** (voir Orientation 1.1), il s'agit de ne pas compromettre l'avenir pour le potentiel retour d'une plateforme de fret ferroviaire à Paimpol avec **un embranchement ferroviaire qui pourrait se redéployer au sein même de la zone de conditionnement**. Cette piste demeure aujourd'hui incertaine, à l'heure où la SNCF privilégie des stations de fret ferroviaire plutôt à l'échelle départementale et où la Région Bretagne mise actuellement plutôt sur une unique grande plateforme de fret ferroviaire à Rennes. Toutefois, des solutions logistiques comme les wagons isolés (abandonnés en 2008 en Bretagne) ou les trains combinés voyageur-fret pourraient redevenir d'actualité.

Par ailleurs, une vigilance doit être apportée par rapport à ce sujet du fret ferroviaire : **ce n'est pas l'infrastructure qui génère l'usage mais l'inverse**. Paimpol en a été la preuve par le passé, avec les voies ferrées qui se prolongeaient autrefois jusqu'aux quais du port : intention louable et prometteuse, mais qui n'a finalement pas rencontré son usage et ses flux. Il y eu très peu de passages sur ces voies portuaires qui ont, depuis lors, étaient abandonnées. Il en reste un vestige, témoin du passé, au début du quai de Kernea (voir photo p.30).

S'adapter aux évolutions de la logistique

Le hub de Paimpol devient davantage une plateforme de consolidation locale, développant des labélisations « transport propre ». Des acteurs comme Transports Mesquen s'inscrivent déjà dans cette dynamique en étant partenaire du [dispositif EVcom de l'Ademe](#). L'ensemble des acteurs sont encouragés à **développer le supply chain management¹ afin d'optimiser les flux et les**

1. Le *supply chain management* (en français, gestion des chaînes d'approvisionnement) est le métier consistant à gérer l'ensemble des flux, au-delà du simple transport de biens et marchandises (flux de transport, financiers, d'information et de gestion globale). Des métiers et logiciels dédiés permettent alors de gérer un flux continu, optimisé et performant.

coûts logistiques. En ce sens, les entreprises ont un rôle majeur en termes de formations et de partenariats avec les établissements d'enseignement.

Il s'agit également d'**anticiper le rôle nourricier du territoire national**, et plus particulièrement de la frange maraîchère costarmoricaine ici, au bénéfice de la France et de l'Europe, certes, mais aussi, de plus en plus vers les pays du sud (au poids démographique s'intensifiant, surtout à horizon 2050). À cet égard, le corridor Atlantique va devenir de plus en plus stratégique. C'est l'une des conclusions de la thèse de Soraya Saadi Cauvin soutenue en 2023 et portant sur **le fret alternatif au mode routier et le cas de la région Bretagne**. Cette thèse contribue à alimenter les objectifs de la Région, au sein de prochain Contrat de plan État-Région (CPER) qui va succéder à l'actuel CPER 2021-2027.

Et demain, quelle trajectoire pour le fret au sein de la filière maraîchère à Paimpol et en Bretagne ?

Grâce à la construction de solutions logistiques respectueuses de l'environnement, incluant la mise aux normes du réseau ferré Brest-Morlaix-Rennes-Nantes et l'inscription du port de Brest-Roscoff au réseau central transeuropéen de transport (RTE-T), **la filière maraîchère autour de Paimpol bénéficie d'interconnexions accrues à l'échelle régionale, par le rail et la mer**. Comme l'a indiqué en entretien Gérard Lahellec, sénateur des Côtes d'Armor et ancien vice-président en charge des Transports à la Région, « avant de créer une nouvelle installation terminale embranchée (ITE) en Bretagne, il faut d'abord capitaliser sur celle que nous avons. D'autant que celle de Rennes (transport Lahaye) peut encore être doublée en capacité². » Loïc Hénaff, conseiller régional au fret et à la relocalisation, avec Michel Quernez, vice-président à la Région Bretagne délégué au climat et aux mobilités, fixent comme **trajectoire régionale un objectif de 5 % de fret ferroviaire en 2030** (contre 1 % actuellement, part marginale aux côtés des 94,5 % de fret routier et des 4,5 % de fret maritime).

Demain, le fret routier n'a pas vocation à disparaître dans le système logistique mais plutôt à évoluer. Il deviendra davantage complémentaire de modes de transport plus décarbonés, notamment orientés vers la plateforme de massification de Rennes.

2. À présent, avec la norme de gabarit P400, il est possible d'installer des remorques directement sur les trains. Cette norme fixe la hauteur maximale à laquelle un semi-remorque peut être transporté par rail à 4 mètres.



Direction
GUINGAMP

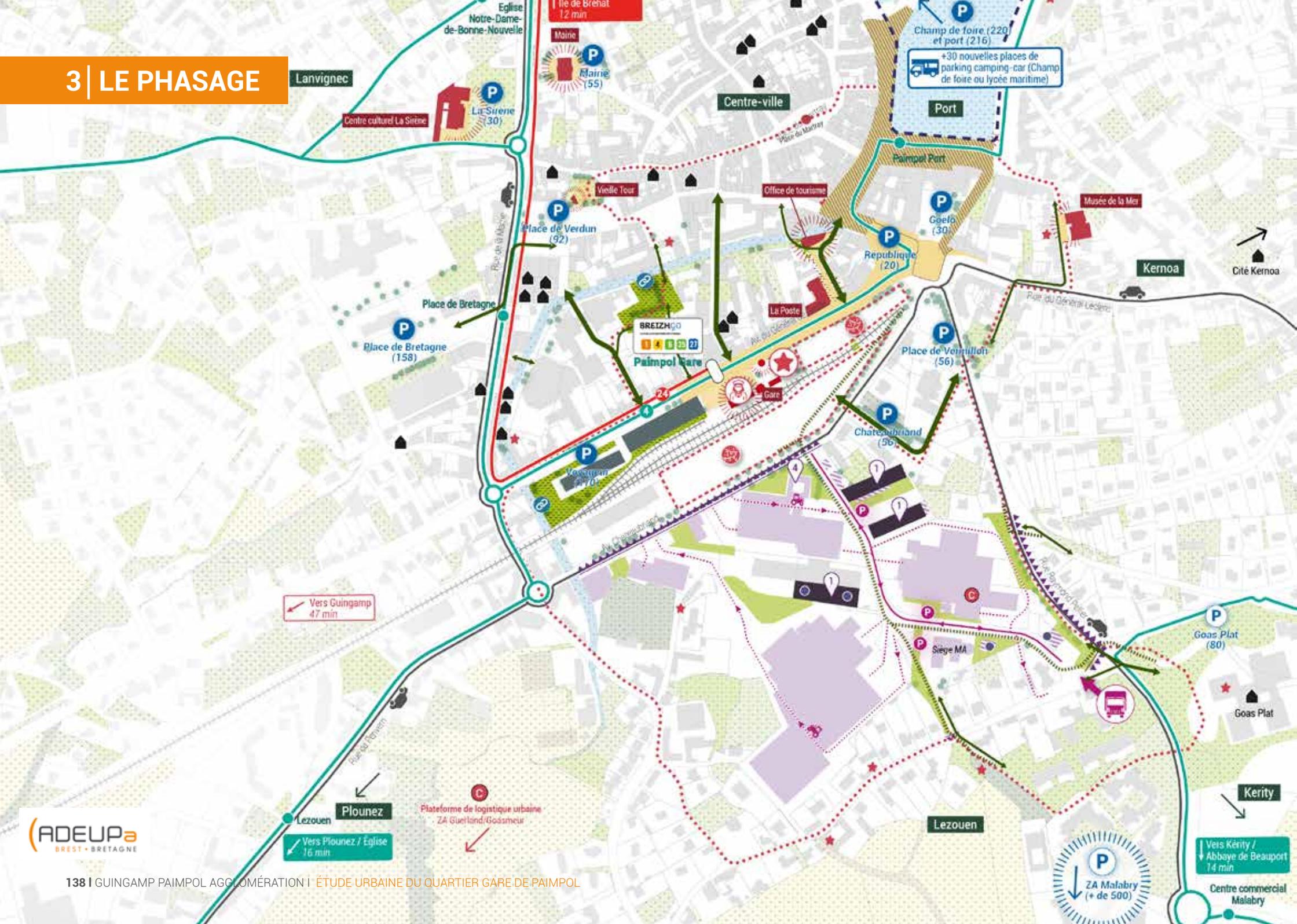


3

3 | LE PHASAGE



3 | LE PHASAGE



AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais retrouvé

Orientation 1.1 | Renouer avec les qualités naturelles du site

Révéler les qualités paysagères existantes

Préserver et valoriser les espaces de nature en ville :

 Parcs et jardins	 Espaces boisés
 Jardins de maison	 Chemins et sentiers
 Terres agricoles	 Plans d'eau et réseau hydrographique
 Espaces "naturels"	

Ménager une "coulée bleue"

Jardins inondables, zone d'expansion des crues (0,6 ha)



Des connexions au Quinic et à la mer, favorables à la gestion des crues et des marées

- ■ ■ Déploiement de barrières anti-inondations (localisation de principe)

Implanter une végétation adaptée et diversifiée

Prendre en compte les nouveaux milieux et prévenir les conditions climatiques à venir :



S'appuyer sur les alignements d'arbres existants



Favoriser la gestion intégrée de l'eau à la parcelle avec une végétation diversifiée (strates, espèces, gènes...)

Orientation 1.2 | (Re)connecter la gare à son environnement proche



Mettre en valeur les équipements structurants et le patrimoine ordinaire du paysage urbain

Retrouver un esprit de places et parvis devant les équipements, favoriser la découverte du patrimoine ordinaire par des cheminements



Affirmer l'échelle piétonne

S'appuyer sur les cheminements existants et prolonger les boucles piétonnes du centre-ville, "de la mer vers les terres"



Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Faciliter les cheminements pour modes actifs :



Liens principaux



Liens de proximité

AXE 2 | La polarité gare et ses abords intensifiés

Orientation 2.1 | Déployer une Aire de Mobilité



Établir un guichet unique "services Mobilités"

S'appuyer sur l'édifice gare existant



Renforcer l'offre de services autour de la gare

Édifier un bâtiment-passerelle, une halle active, pouvant accueillir :

- Un atelier d'entretien et de réparation de vélos
- Des espaces d'attente abrités
- Commerces (pop-up store...), espaces de restauration
- Services de conciergerie, livraison-consigne, bagagerie
- Équipements divers (café solidaire, tiers-lieu...)



Pérenniser la navette intra-urbaine (L4)

Connecter communes périphériques, parkings (voitures et camping-cars) avec le centre-ville



Rejoindre aisément l'île de Bréhat en bus (L24)

Éviter la traversée des quais pour en apaiser les usages

Orientation 2.2 | Renforcer la mixité d'usages entre la gare et le centre-ville



Poursuivre le renouvellement urbain à l'œuvre

Programmes de logements déjà engagés, en projet ou en réflexion (OPAH-RU, renouvellement urbain et densification)



Déployer des espaces polyvalents, éphémères et festifs

Aménagements transitoires avant renaturation du site

Orientation 2.3 | Reconfigurer les accès à la ville



Capitaliser sur l'importante offre de parkings existants

Principaux parkings proches du centre-ville (hors stationnements linéaires sur voiries)



Identifier des poches de stationnement complémentaires

S'associer avec les commerces de la ZA de Malabry pour autoriser un foisonnement des parkings, connectés avec la navette L4

Atténuer le trafic entre la gare, le port et le centre-ville :



Instaurer des zones de rencontre avec traitement de sol spécifique



Définir une zone de rencontre à l'année, transformable en zone piétonne exclusive en haute saison (avril à septembre)



Privilégier le contournement automobile du centre-ville par l'avenue Châteaubriand et la Rue de la Marne

AXE 3 | Un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton

Orientation 3.1 | Adapter la zone : vers un hub de proximité

Soigner les lisières de la zone
Ménager une ceinture végétale, structurer les espaces publics afin d'améliorer l'intégration urbaine et l'image de marque du hub

Optimiser le foncier au cœur de la zone
Favoriser l'intégration de l'ensemble en veillant à la qualité architecturale et urbaine :

 Démolition (en vue de renaturation, accès fret ferroviaire futur)

 Maintien du bâti existant (intérêt fonctionnel ou « patrimonial », proximité du tissu résidentiel)

 Renouvellement urbain (densification verticale)

 Végétalisation des délaissés

 **Relocaliser à la marge certaines entreprises dans le hub**
Maintenir les activités en place

 **Renforcer la mixité d'usages de la zone**
Hypothèses programmatiques :

1/ Nouveaux locaux d'activités au cœur du hub

4/ Aire d'accueil chauffeurs poids-lourds (vestiaires, foyer...)

Orientation 3.2 | Clarifier les flux et espaces publics au sein du hub

 **Définir un point d'entrée unique pour les poids-lourds**
Maintenir les accès multiples pour les tracteurs et véhicules légers

 **Clarifier la circulation au sein de la zone**
Améliorer la signalétique (panneaux totems en entrée de zone, signalétique interne, et marquage au sol pour davantage de sécurité et visibilité des activités)

 **Aménager des cheminements piétons végétalisés**
Mettre à distance les flux piétons et routiers, limiter le transit vélo mais permettre la desserte locale en vélo

 **Limiter et mutualiser le stationnement automobile pour les seuls usagers et visiteurs de la zone**
Maintenir la traversée publique de la zone

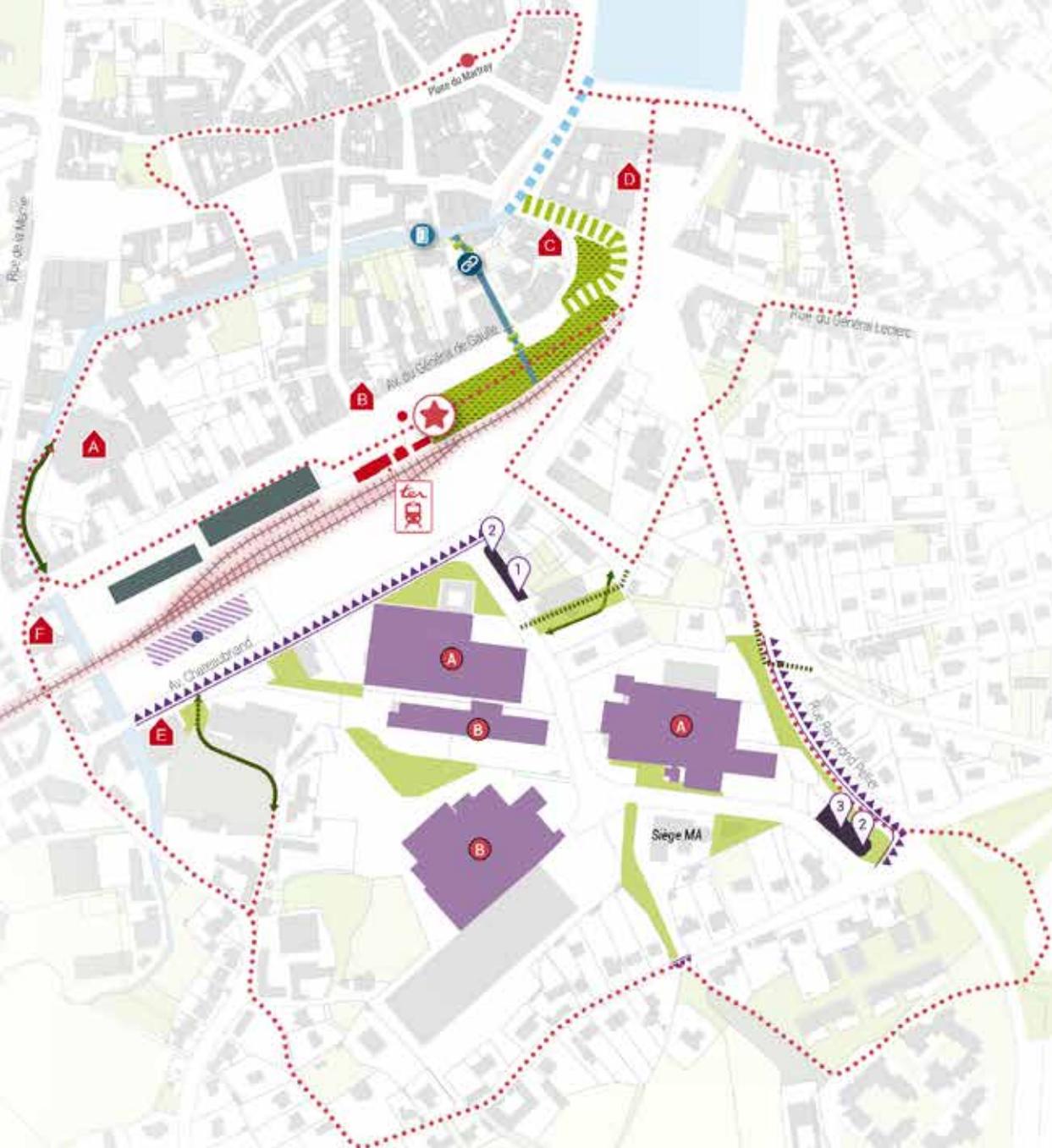
Orientation 3.3 | Améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub

 **S'adapter aux évolutions de la logistique**
Réduire les coûts logistiques, améliorer la performance et réduire l'empreinte carbone avec :

C. Une plateforme de logistique urbaine VUL/cyclologistique pour la ville de Paimpol

3 | LE PHASAGE

Vers Guingamp
47 min



AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais retrouvé

Orientation 1.1 | Renouer avec les qualités naturelles du site

Ménager une "coulée bleue"

Interconnecter le Quinic et la mer avec un réseau de zones humides :

 Un fil d'eau permanent, espace tampon complémentaire

 Jardins inondables, zone d'expansion des crues (0,6 ha)

 Connexions en infrastructure entre Quinic, prés salés et jardins inondables

 Des connexions au Quinic et à la mer, favorables à la gestion des crues et des marées

 Un clapet anti-retour déporté en amont du port

 Favoriser la gestion intégrée de l'eau à la parcelle avec une végétation diversifiée (strates, espèces, gènes...)

Orientation 1.2 | (Re)connecter la gare à son environnement proche

Affirmer l'échelle piédestre

S'appuyer sur les cheminements existants et prolonger les boucles piétonnes du centre-ville, "de la mer vers les terres"

Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Faciliter les cheminements pour modes actifs :

 Liens principaux

 Liens de proximité

AXE 2 | La polarité gare et ses abords intensifiés

Orientation 2.1 | Déployer une Aire de Mobilité



Renforcer l'offre de services autour de la gare

Édifier un bâtiment-passerelle, une halle active, pouvant accueillir :

- Un atelier d'entretien et de réparation de vélos
- Des espaces d'attente abrités
- Commerces (pop-up store...), espaces de restauration
- Services de conciergerie, livraison-consigne, bagagerie
- Equipements divers (café solidaire, tiers-lieu...)



Améliorer les services ferroviaires

Des tarifs maîtrisés, une intégration billettique simplifiée (Région, GPA, Bréhat), expérimenter le fret messagerie, harmoniser les horaires de correspondance train/bus/vedettes

Orientation 2.2 | Renforcer la mixité d'usages entre la gare et le centre-ville



Identifier des opportunités de renouvellement urbain

Des potentiels de densification (non exhaustifs), en faveur d'une offre de logements diversifiés et intégrés en centre-ville :

- A. 56, av. Général de Gaulle (Intermarché)
- B. 25, rue du 18 juin (Le Nelson Café)
- C. 2, av. Général de Gaulle (Boulangerie La Fourmée)
- D. Arcades commerciales de l'îlot Goëlo
- E. 23, avenue Chateaubriand (Comptoir des Vignes)
- F. 33 bis, rue de la Marne (Maisons Parloer)

AXE 3 | Un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton

Orientation 3.1 | Adapter la zone : vers un hub de proximité



Soigner les lisières de la zone

Ménager une ceinture végétale, structurer les espaces publics afin d'améliorer l'intégration urbaine et l'image de marque du hub

Optimiser le foncier au cœur de la zone

Favoriser l'intégration de l'ensemble en veillant à la qualité architecturale et urbaine :



Démolition (en vue de renaturation, accès fret ferroviaire futur)



Potential de surélévation du bâti existant (toitures végétalisées ou équipées de panneaux solaires)



Renouvellement urbain (densification verticale)



Végétalisation des délaissés



Relocaliser à la marge certaines entreprises dans le hub

Maintenir les activités en place



Renforcer la mixité d'usages de la zone

Hypothèses programmatiques :

1. Nouveaux locaux d'activités au cœur du hub
2. Commerces
3. Bureaux, coworking

Orientation 3.2 | Clarifier les flux et espaces publics au sein du hub



Aménager des cheminements piétons végétalisés

Mettre à distance les flux piétons et routiers, limiter le transit vélo mais permettre la desserte locale en vélo

Orientation 3.3 | Améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub

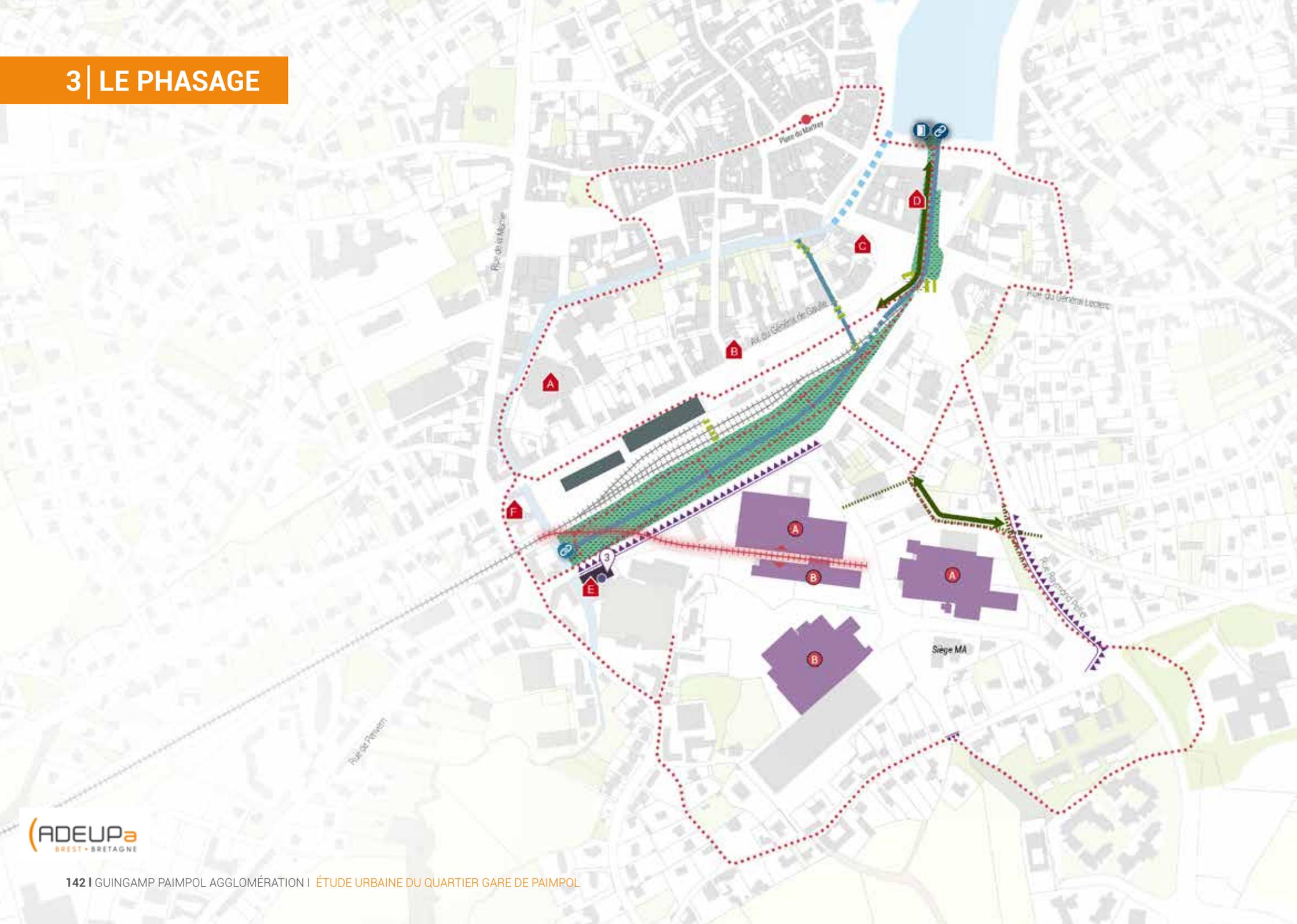


S'adapter aux évolutions de la logistique

Réduire les coûts logistiques, améliorer la performance et réduire l'empreinte carbone avec :

- A. Des stockages et locaux en hauteur
- B. Une plateforme de consolidation pour les Maraichers d'Armor

3 | LE PHASAGE



AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais retrouvé

Orientation 1.1 | Renouer avec les qualités naturelles du site

Ménager une "coulée bleue"

Interconnecter le Quinic et la mer avec un réseau de zones humides :

 Un fil d'eau permanent, espace tampon complémentaire

 Prés salés, gérés en écopâturage (2 ha)

 Connexions en infrastructure entre Quinic, prés salés et jardins inondables

 Des connexions au Quinic et à la mer, favorables à la gestion des crues et des marées

 Des portes à marées équipées de surverses (trop-pleins)

 Favoriser la gestion intégrée de l'eau à la parcelle avec une végétation diversifiée (strates, espèces, gènes...)

Orientation 1.2 | (Re)connecter la gare à son environnement proche

Affirmer l'échelle piédestre

S'appuyer sur les cheminements existants et prolonger les boucles piétonnes du centre-ville, "de la mer vers les terres"

Améliorer ou créer des liens entre quartiers

Faciliter les cheminements pour modes actifs :

 Liens principaux

 Liens de proximité

AXE 2 | La polarité gare et ses abords intensifiés

Orientation 2.2 | Renforcer la mixité d'usages entre la gare et le centre-ville

 **Identifier des opportunités de renouvellement urbain**
Des potentiels de densification (non exhaustifs), en faveur d'une offre de logements diversifiés et intégrés en centre-ville :

- A. 56, av. Général de Gaulle (Intermarché)
- B. 25, rue du 18 juin (Le Nelson Café)
- C. 2, av. Général de Gaulle (Boulangerie La Fournée)
- D. Arcades commerciales de l'îlot Goëlo
- E. 23, avenue Chateaubriand (Comptoir des Vignes)
- F. 33 bis, rue de la Marne (Maisons Parloer)

AXE 3 | Un hub de proximité au cœur du réseau logistique breton

Orientation 3.1 | Adapter la zone : vers un hub de proximité

Soigner les lisières de la zone

 Ménager une ceinture végétale, structurer les espaces publics afin d'améliorer l'intégration urbaine et l'image de marque du hub

Optimiser le foncier au cœur de la zone

Favoriser l'intégration de l'ensemble en veillant à la qualité architecturale et urbaine :

 Renouvellement urbain (densification verticale)

 Potentiel de surélévation du bâti existant (toitures végétalisées ou équipées de panneaux solaires)

 **Relocaliser à la marge certaines entreprises dans le hub**
Maintenir les activités en place

 **Renforcer la mixité d'usages de la zone**
Hypothèses programmatiques :

3/ Bureaux, coworking

Orientation 3.2 | Clarifier les flux et espaces publics au sein du hub

Aménager des cheminements piétons végétalisés

 Mettre à distance les flux piétons et routiers, limiter le transit vélo mais permettre la desserte locale en vélo

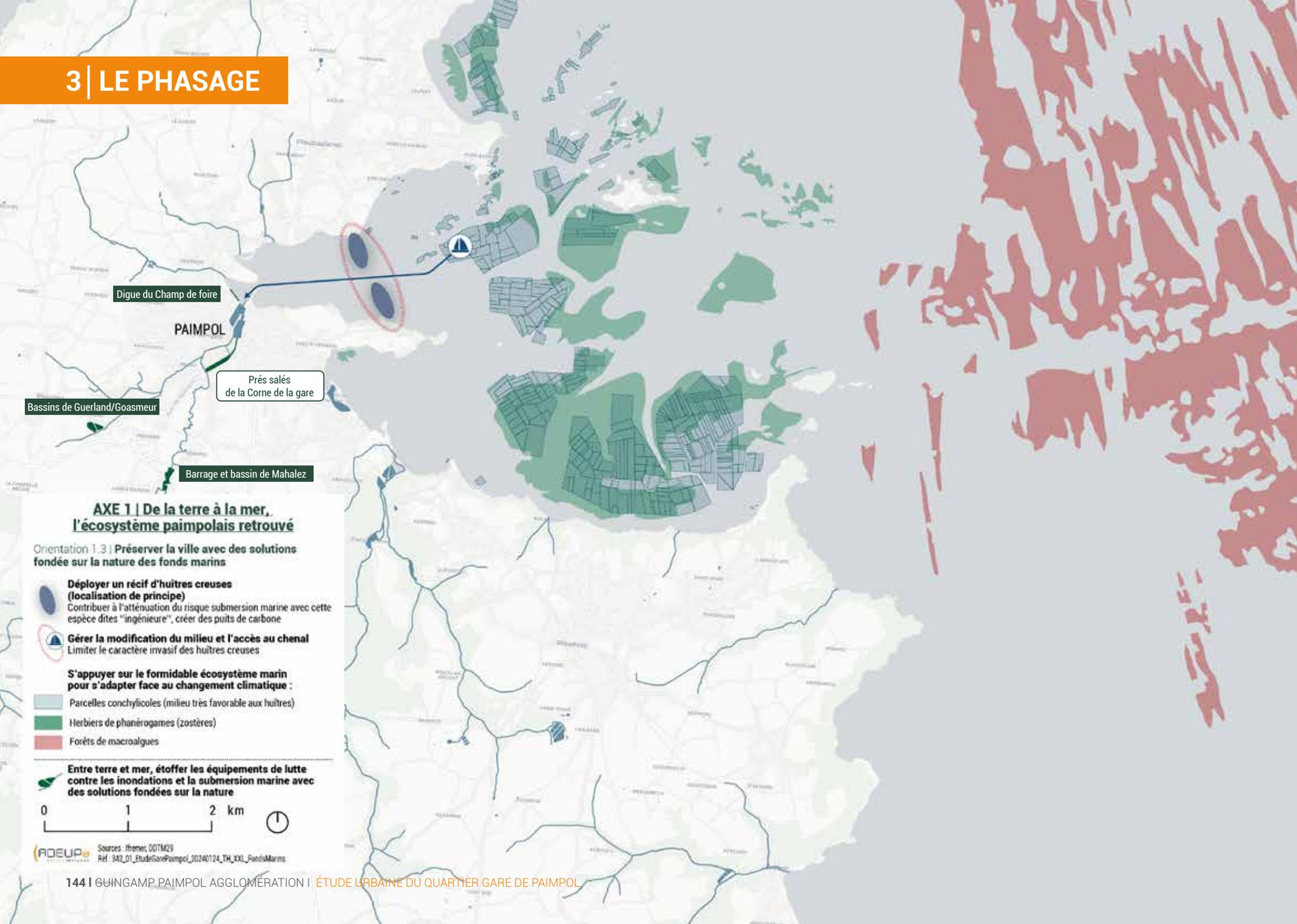
Orientation 3.3 | Améliorer les connexions logistiques et la multimodalité du hub

 **Permettre un potentiel retour du fret ferroviaire à Paimpol**
Préserver le foncier et les accès pour la réhabilitation d'une ITE (installation terminale embranchée)

 **S'adapter aux évolutions de la logistique**
Réduire les coûts logistiques, améliorer la performance et réduire l'empreinte carbone avec :

- A. Des stockages et locaux en hauteur
- B. Une plateforme de consolidation pour les Maraîchers d'Armor

3 | LE PHASAGE



AXE 1 | De la terre à la mer, l'écosystème paimpolais retrouvé

Orientation 1.3 | Préserver la ville avec des solutions fondées sur la nature des fonds marins

Déployer un récif d'huîtres creuses (localisation de principe)
Contribuer à l'atténuation du risque submersion marine avec cette espèce dites "ingénieure", créer des puits de carbone

Gérer la modification du milieu et l'accès au chenal
Limiter le caractère invasif des huîtres creuses

S'appuyer sur le formidable écosystème marin pour s'adapter face au changement climatique :

- Parcelles conchylicoles (milieu très favorable aux huîtres)
- Herbiers de phanérogames (zostères)
- Forêts de macroalgues

Entre terre et mer, étoffer les équipements de lutte contre les inondations et la submersion marine avec des solutions fondées sur la nature



Sources : thèmes DOTM29
Réf. 342_01_EtudeGarePaimpol_20240124_TH_XXI_FondsMarins

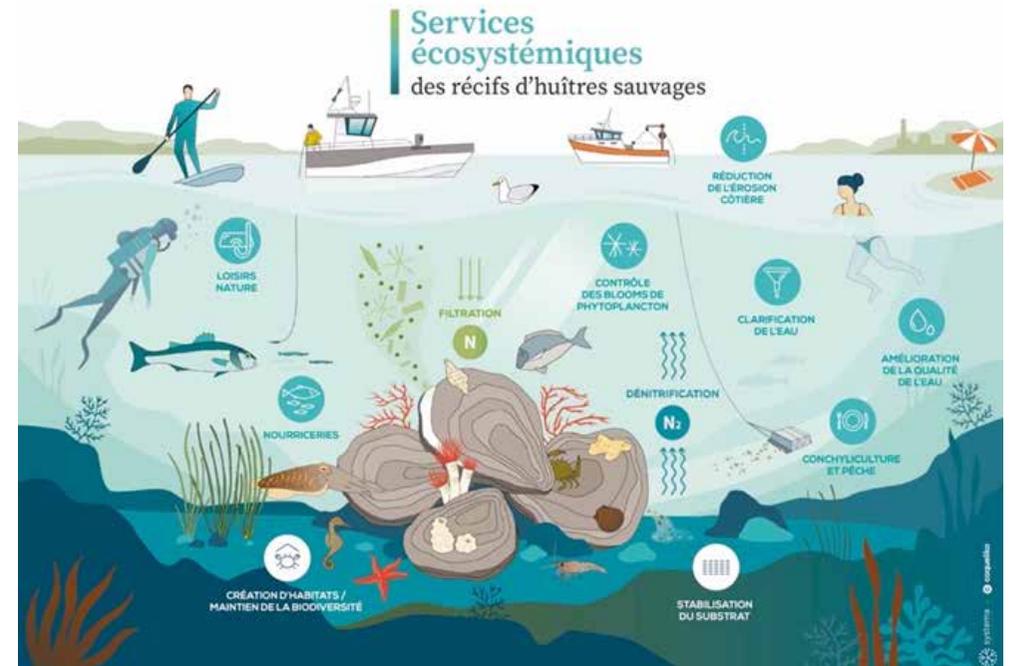
Long terme, échelle « Anse de Paimpol »



Crédit : Ifremer/Stéphane Pourreau

Les récifs d'huîtres : d'incroyables architectes des fonds marins...
Ici, en Baie de Saint-Brieuc

...rendant de nombreux services écosystémiques



Crédit : Systema/Stéphane Pourreau



Crédit : Agata Poniatowski/Billion Oyster Project

...et permettant de renouer avec les traditions séculaires
L'huître à la drague à main dans le Trégor-Goëlo



Crédit : Collection Océanide

...mobilisant politiques, scientifiques et citoyens
Des bénévoles du [Billion Oyster Project](#) replantant un récif d'huîtres aux abords de l'île de Manhattan à New-York
Vidéo : [Comment les huîtres peuvent arrêter une inondation, Vox](#)



Urbanisme - Architecture

Franck Boutté Consultants, *L'urbanisme, vecteur de transitions*, Grand prix de l'urbanisme 2022, 2022

Jean-Marc Offner, *Anachronismes urbains*, 2020

Philippe Bihoux, *La ville stationnaire : comment mettre fin à l'étalement urbain ?*, 2022

Ville de Paimpol/Ponant Stratégie urbaine, *Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (Avap), Annexes « diagnostic et recommandations »*, 2014

Dorothee Letessier, *Le voyage à Paimpol*, 1980

Environnement - Écologie

Giec, *Résumé pour décideurs du Rapport de synthèse du 6^e rapport d'évaluation du (IPCC AR6 SYR)*, 2023

Stéphane Pouvreau, *Les huîtres, ces architectes essentiels de nos milieux côtiers : écologie de deux espèces emblématiques, sentinelles du changement global*, Laboratoire des Sciences de l'Environnement Marin UMR 6539 Ifremer-CNRS-UBO-IRD, Mémoire HDR, 2023

Clara Villar, Michel David (Ademe), *La résilience, un outil pour les territoires ?*, 2014

Revue Sciences Eaux & Territoires, *Restauration et réhabilitation des zones humides : enjeux, contextes et évaluation*, n°24, 2017

Revue Sciences Eaux & Territoires, *Restauration et reconexion des marais littoraux - Regards croisés sur une solution d'adaptation aux changements globaux*, n°41, 2022

McAfee D, Reis-Santos P, Jones AR, Gillanders BM, Mellin C, Nagelkerken I, Nursey-Bray MJ, Baring R, da Silva GM, Tanner JE and Connell SD, *Multi-habitat seascape restoration : optimising marine restoration for coastal repair and social benefit*, 2022

Conservatoire du littoral/BRGM, *Projet Adapto - baie de Lancieux, Approche économique - rapport d'analyse coût-bénéfices (ACB)*, 2022

BIG Architects, *The Big U, rebuild by design - Promoting resilience post-Sandy through innovative planning, design & programming*, New York, 2017

Dreal 59 et 62, *Détermination de l'aléa de submersion marine intégrant les conséquences du changement climatique en région Nord - Pas-de-Calais - Modélisation des aléas littoraux actuels et à l'horizon 2100*, 2013

Économie - Agriculture

Rémi Janin, *La ville agricole*, Openfield, 2018

Rémi Janin, *Agriculture, la révolution urbaine*, Openfield, 2014

Les Maraîchers d'Armor, *Rapport d'activité et de responsabilité environnementale et sociétale*, 2020

Chambre d'agriculture de Bretagne, *Agriculture bretonnes 2040 - 5 scénarios d'avenir*, 2023

Soraya Saadi Cauvin, *Diagnostic et prospective du fret alternatif au mode routier - Le cas de la région Bretagne*, Thèse Région Bretagne, ESO Rennes-Cnrs, Université de Rennes 2, 2022

Chambéry Grand Lac, *Livre blanc : vers un changement de modèle pour l'immobilier productif*, 2023

Frugal research, *Comprendre les systèmes alimentaires urbains : flux alimentaires, systèmes d'acteurs et formes urbaines*, 2020

Gouvernement français, *Stratégie nationale logistique*, 2022

L'empire logistique - Comment le monde se fait rouler dessus, Socialter n°58, 2023

Jul, *Le fond de l'air est fret*, Alliance 4F (Fret Ferroviaire Français pour le Futur), 2022

Altermind, *Les co-bénéfices du fret ferroviaire - Éléments d'évaluation et propositions*, rapport pour l'Alliance 4F, 2020

Mobilités

Jean Coldefy (Terra Nova), *Mobilités : pour des solutions justes et décarbonées (et non juste décarbonées)*, 2023

Juliette Maulat, *Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires*, Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2015

Romain Douillard, *Analyse de différentes pratiques en matière de mutualisation et foisonnement des stationnements*, Sciences de l'ingénieur, 2017

UN ENSEMBLE DE DOCUMENTS- CADRES FIXANT LES ENJEUX ET AMBITIONS DU TERRITOIRE

Le projet de territoire 2020-2030 (janvier 2019)

Le projet de territoire a été adopté par le conseil communautaire le 27 août 2019. Il fixe les priorités politiques du territoire, les ambitions communes des élus de Guingamp-Paimpol Agglomération à horizon 2030.

Le projet de territoire de GPA retient 5 orientations :

- Viser l'excellence environnementale pour gagner en autonomie.
- Rendre l'agglomération accueillante et innovante pour bien y vivre.
- Agir au service d'un développement économique audacieux, créatif et innovant.
- Offrir un service équitable et de qualité à l'ensemble des habitantes et habitants du territoire.
- Favoriser un développement harmonieux et solidaire de notre territoire.

L'étude urbaine de requalification de la gare de Paimpol s'inscrit plus spécifiquement dans l'axe 3 du territoire « Agir au service d'un développement économique audacieux, créatif et innovant » en répondant à l'objectif de « Préserver et développer une économie de proximité et solidaire ». Au sein de cet axe, les mobilisations collectives qui font écho à l'étude de requalification de la gare de Paimpol sont :

- Adapter les centres-villes et centres-bourgs à une

économie de proximité.

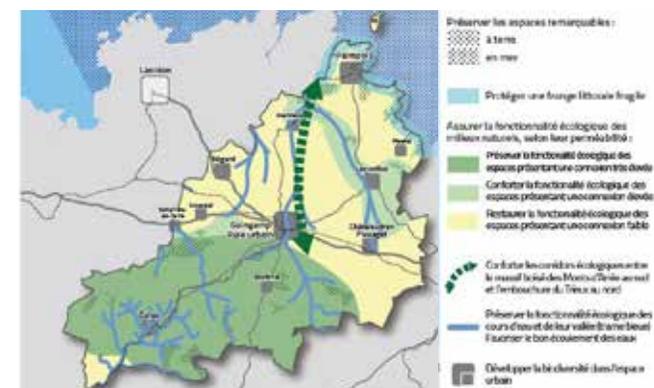
- Encourager un système agricole de qualité, respectueux de l'environnement et des consommateurs.
- Encourager la création de nouvelles chaînes de production et de circulation.
- Agir en faveur de l'activité locale.

Le schéma de cohérence territoriale du Pays de Guingamp 2021-2041 (Scot, janvier 2019)

Le Scot est un document d'urbanisme qui fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement à l'horizon 2040, il coordonne les politiques publiques sur un ensemble de thématiques et est porté par les élus et concerté avec les habitant·es et les acteurs socio-économiques et institutionnels. Le Scot du Pays de Guingamp couvre les deux EPCI voisins de GPA et Leff Armor Communauté, ainsi que la commune de Bréhat. Il a été approuvé le 8 juillet 2021. La future révision du Scot est prévue à partir de fin 2024, avec pour évolution notable l'intégration d'un volet Mer.

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), expression du projet politique des élus, affirme la volonté de conforter le fonctionnement du territoire par le renforcement des centralités dont celle de Paimpol. Afin de renforcer l'armature urbaine, le Scot fixe des objectifs de production de logements dans les pôles urbains comme Paimpol afin de conforter leur poids démographique et permettre le maintien et le développement de leur offre de services et d'équipements. Par ailleurs, s'appuyant sur la spécificité du territoire « entre ruralité et maritimité », l'ambition de miser sur les facteurs clés de développement économique et d'attractivité est inscrite également. L'une des ambitions est de garantir la préservation

de l'agriculture en veillant particulièrement à son foncier. Par ailleurs, il s'agit de renforcer la vocation et la dynamique touristique du territoire, ainsi que d'affirmer la vocation des espaces urbanisés, dense, protégeant les espaces agricoles et naturels, préservant l'ambiance maritime (notamment en application des lois littoral et SRU). De façon générale, l'excellence environnementale est à promouvoir « pour mieux préparer l'avenir ».



L'armature verte et bleue - PADD du Scot, Axe 1 « Promouvoir l'excellence environnementale pour mieux préparer l'avenir »

À Paimpol, l'objectif est de développer la biodiversité dans l'espace urbain. Concernant les risques naturels, le Scot demande aux documents locaux d'urbanisme de préserver les zones d'expansion des crues, les zones de submersion marine ainsi que les zones inondables non urbanisées aujourd'hui (cf. le Plan de prévention des risques inondations et submersion marine, PPRI-sm, de 2017). Le secteur de la gare et de la zone de conditionnement revêt aussi un intérêt majeur en faveur de l'intensification des centralités, en renouvellement urbain. L'offre

fonction de stationnements en précisant que « le nombre de stationnement doit être maintenu ». Quelques marges de manœuvre sont proposées sur la pointe nord du site, en regard du rond-point du Goëlo, avec une vocation habitat identifiée. Le périmètre de l'OAP se limite au foncier jouxtant directement la gare. Une évolution de cette OAP pourra être proposée à l'appui des conclusions développées dans la présente étude.

Site patrimonial remarquable (SPR, 2014)

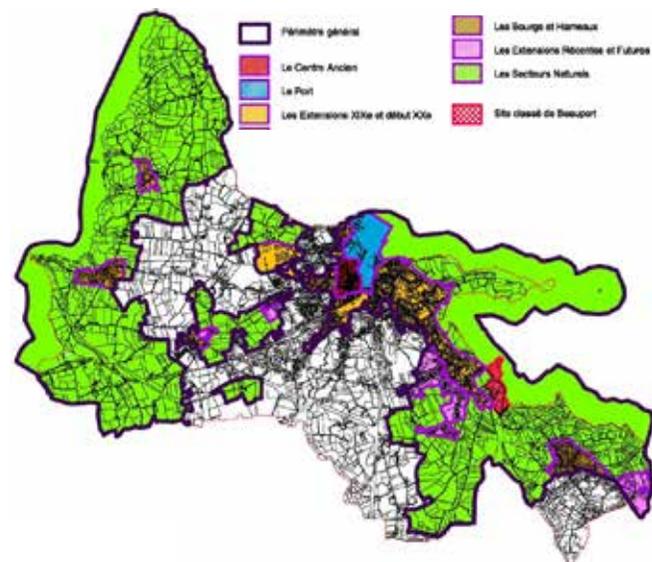
Par délibération du conseil municipal de la Ville de Paimpol du 03 février 2014, l'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (Avap) de Paimpol a été approuvée. La loi LCAP (relative à la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine) de 2016 a transformé les Avap en sites patrimoniaux remarquables (SPR). Le SPR paimpolais est une servitude d'utilité publique annexée aux documents d'urbanisme, visant à promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces dans le respect du développement durable. L'Avap de Paimpol répond aux objectifs suivants :

1. La préservation du milieu.
2. La qualité de l'urbanisme et la reconquête quotidienne de la ville existante.
3. La réhabilitation et construction neuve au regard de l'utilisation des appareillages liés aux énergies renouvelables.
4. La gestion responsable des espaces publics.

Les objectifs de protection et de mise en valeur du patrimoine sont de mettre en valeur la commune de Paimpol dans son ensemble : les hameaux et les bourgs comme le centre ancien et son port. Les secteurs naturels sont également pris en compte en tant que réserves écologiques et socles du paysage

communal.

Le SPR liste les différents bâtiments historiques classés et inscrits de la ville, ainsi que les éléments paysagers et environnementaux remarquables. La classification évalue la valeur patrimoniale selon plusieurs niveaux : monuments historiques, immeubles remarquables, de qualité, de faible intérêt ; espaces publics remarquables, espaces naturels remarquables, éléments remarquables, alignements d'arbres, arbres isolés et chemins creux.



Périmètres de l'Avap : périmètre général, les différents secteurs bâtis et les secteurs naturels

Les objectifs de développement durable comprennent la prise en compte de l'environnement naturel et des espaces, mais

aussi le patrimoine bâti ancien.

Le bâti traditionnel, issu d'une société de pénurie aux ressources limitées doit être considéré comme une référence en termes de développement durable. Les actions menées privilégient la conservation du bâti plutôt que la démolition coûteuse en énergie et en déchets produits, la réutilisation d'espaces en désuétude, la conservation des savoir-faire traditionnels et des matériaux locaux.

Les constructions neuves et extensions sont encouragées à promouvoir une architecture et un urbanisme contemporain de qualité, respectueux du patrimoine existant. La recherche d'économie d'énergie ne doit pas nuire aux dispositions patrimoniales des éléments repérés. L'émergence d'une architecture contemporaine adaptée n'est pas proscrite. Les espaces publics doivent limiter l'imperméabilisation des sols et la plantation d'arbres. Les rues devront s'orienter vers la mise en œuvre de matériaux naturels.

Plan climat-air-énergie territorial 2021-2027 (PCAET, 2021)

Le PCAET est un document-cadre de la politique énergétique et climatique du territoire. Il est obligatoire pour tout EPCI de plus de 20 000 habitants. Le code de l'environnement précise qu'il doit être révisé tous les 6 ans. Le PCAET de l'Agglomération a été validé le 21 avril 2021.

Sur la thématique des mobilités, il définit des objectifs de réduction des émissions de polluants (-28 % dans les transports) et d'augmentation de la part modale des actifs (de 5 à 15 %). Il inscrit le développement des alternatives à l'autosolisme comme priorité pour la période 2021-2027.

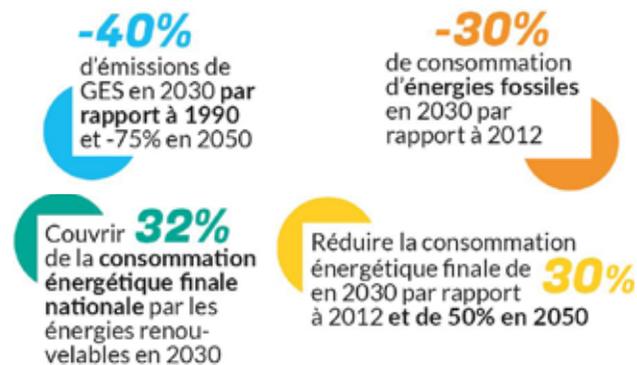
La stratégie du PCAET décline en données chiffrées les principes « Éviter – Réduire – Compenser – Adapter » (ERC-A).

Le PCAET vise deux finalités essentielles :

- Réduire l'impact du territoire en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de réchauffement climatique.
- Adapter et anticiper les effets de ce changement climatique.

Les deux principaux risques de vulnérabilité du territoire à horizon 2050 concernent :

- La diminution des ressources en eau et les sécheresses, impactant directement le secteur agricole fortement consommateur.
- Ainsi que les risques inondation et submersion marine. Un risque de rupture de digue est identifié sur la commune de Paimpol.



Rappel des objectifs nationaux à horizon 2030 et 2050 issus de la Loi Climat et Résilience du 22/08/2021 (PCAET de GPA, 2021)

Le plan d'action du PCAET de GPA retient un scénario reposant sur 5 axes :

- Axe 1 : développer l'exemplarité du service public comme moteur de transition.
- Axe 2 : renforcer la résilience du territoire aux effets du changement climatique.
- Axe 3 : bien vivre dans un territoire sobre en énergie.
- Axe 4 : conforter une économie en transition, durable et locale.
- Axe 5 : optimiser les ressources énergétiques locales dans le respect de la qualité de vie des habitant-es.

Les grands enjeux du territoire comprennent notamment :

- Favoriser le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Accompagner l'agriculture dans l'anticipation des évolutions climatiques et dans l'évolution de son modèle économique.
- Rapprocher les producteurs agricoles et les consommateurs.
- Favoriser l'autoconsommation afin de limiter la dépendance aux réseaux de transport de l'énergie.

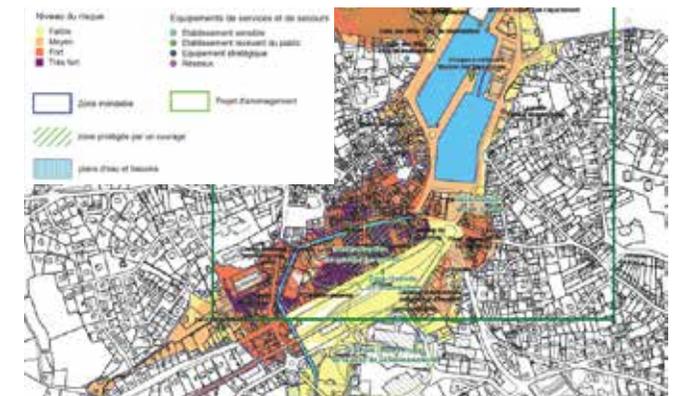
Plan de prévention des risques inondations et submersion marine (PPRI-sm, 2017)

Le PPRI-sm révisé en 2017 s'inscrit dans le contexte de prise en compte des effets du changement climatique et des incertitudes sur les niveaux marins conformément à la circulaire du 27 juillet 2011. Les seuils de montée des eaux à prendre en compte sur le périmètre sont les suivants :

- Anticipation du changement climatique à effet immédiat : niveau marin de référence +0,20 mètre (soit un niveau marin de référence de 7,25 m NGF pour le port et la ville).
- Projection à l'horizon 2100 : niveau marin de référence +0,60 mètre (soit un niveau marin de référence de 7,65 m NGF pour le port et la ville).

Il est précisé que ces seuils sont à réévaluer selon les avancées de l'état de l'art dans le domaine des risques littoraux pour la détermination du niveau marin de référence.

La cartographie des risques correspond au croisement des enjeux (urbanisation très forte, forte, moyenne, faible ou zone naturelle) et des aléas (une montée des eaux liée à des inondations, de faible niveau, inférieure à 0,5 m, jusqu'à très fort niveau, supérieur à 2 m). À date, des risques de niveaux faible à moyen sont identifiés sur les secteurs d'étude. Le quartier du Quinic, en revanche est sujet à des risques fort à très fort.



Carte des risques, Plan de prévention des risques inondation et submersion marine de Paimpol (PPRI-sm, 2017)

Le règlement local de publicité (RLP, 2017)

La commune de Paimpol souhaite préserver son environnement architectural et maîtriser l'évolution de son parc publicitaire. Ce règlement vise à améliorer le paysage urbain de la commune. Un recensement non exhaustif des dispositifs a été réalisé en 2006. Celui-ci a constaté des dispositifs non conformes avec le Code de l'environnement. Le règlement interdit autour des Monuments historiques, des bâtiments remarquables et dans la bande des 100 mètres du littoral, les dispositifs publicitaires. Les flux routiers de circulation en agglomération sont pris en compte dans les prescriptions développées.

Le schéma d'aménagement et de gestion durable Argoat-Trégor-Goëlo (Sage, 2017)

Le Sage est un outil de planification et de déclinaison du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage), défini au niveau d'un grand district hydrographique, ici, celui de Loire-Bretagne.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) fixe, plus localement au niveau d'un bassin versant des objectifs généraux d'utilisation, de protection et de mise en valeur de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques. Il est élaboré par les membres de la commission locale de l'eau (CLE) et se compose de deux documents principaux :

- Le plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD) de la ressource en eau et des milieux aquatiques : il expose les enjeux, définit les objectifs généraux, ainsi que les conditions et les mesures prioritaires retenues par la CLE pour les atteindre. Il est opposable à l'administration et aux collectivités locales (dossier IOTA « Installation, ouvrages,

travaux, activités », documents d'urbanisme, ...).

- Le règlement renforce et complète certaines mesures prioritaires du PAGD par des règles opposables aux tiers et à l'administration.

Le Sage est complété par un rapport de présentation et une évaluation environnementale. Cette dernière identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du Sage sur l'environnement.

Le Sage Argoat-Trégor-Goëlo retient 6 enjeux principaux : la fierté d'un territoire, la gouvernance, la qualité des eaux, la qualité des milieux aquatiques, les inondations et submersions marines et la gestion quantitative (avec une ressource en eau fortement sollicitée, notamment sur la frange littorale où le phénomène de biseau salé est avéré).

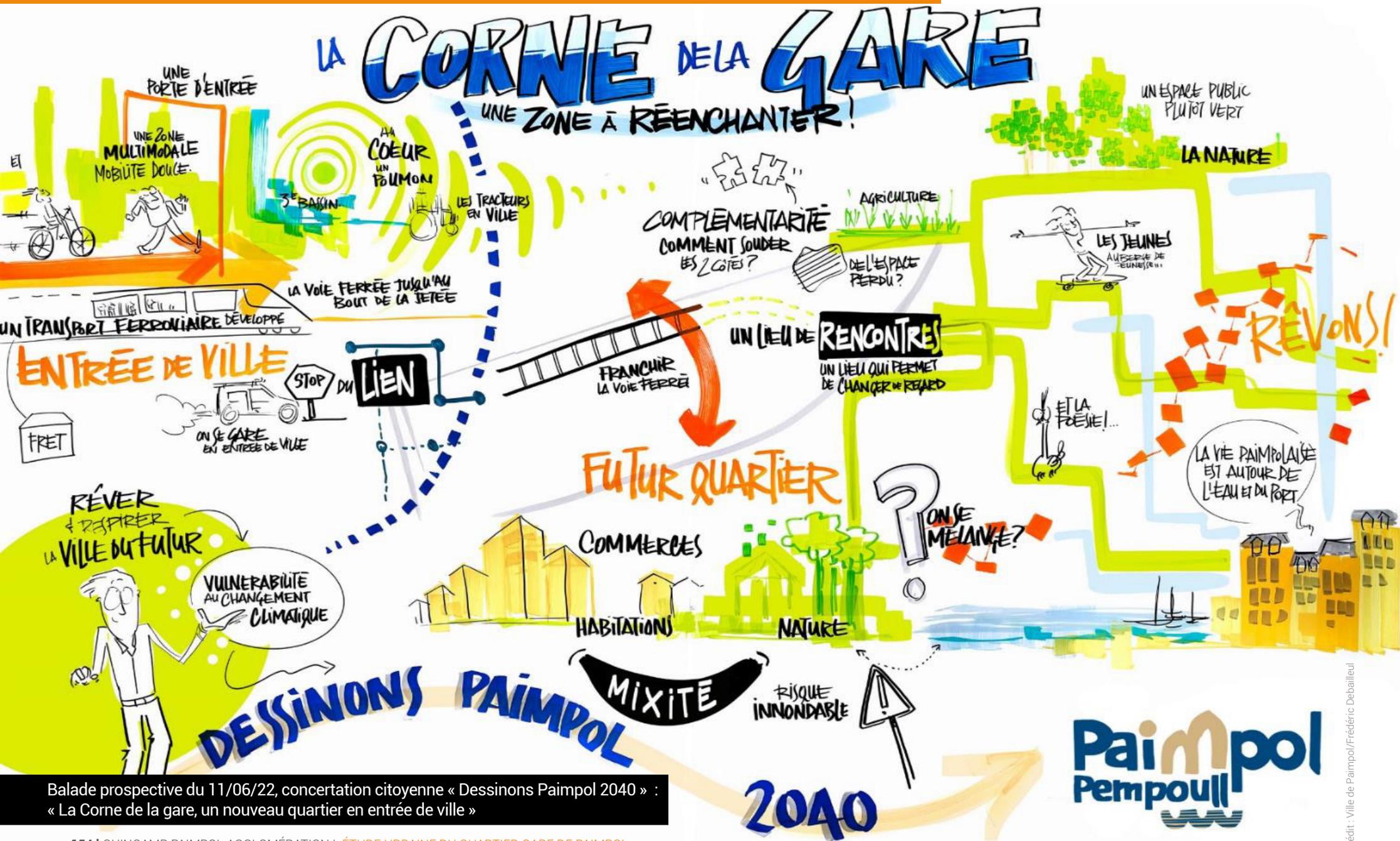
Une étude prospective « besoins / ressources » (de type HMUC, hydrologie-milieux-usage-climat) est en cours.

Le règlement du Sage Argoat-Trégor-Goëlo édicte 5 grandes règles :

- Règle 1 : interdire les rejets directs d'eaux traitées au milieu superficiel pour les dispositifs d'assainissement non collectif des bâtiments.
- Règle 2 : interdire le carénage hors des lieux équipés de système de collecte et de traitement des effluents de lavage.
- Règle 3 : interdire la dégradation des cours d'eau par le bétail.
- Règle 4 : encadrer les projets conduisant à la destruction des zones humides (cf. cartographie ci-dessus pour Paimpol).
- Règle 5 : protéger les zones naturelles d'expansion des crues (voir cartographies du PPRI-sm de Paimpol).



Inventaire des zones humides et vue des bassins écrêteurs de Guerland-Goasmeur le long du Quinic (Contrat territorial volet milieux aquatiques et zones humides, 2014)



Balade prospective du 11/06/22, concertation citoyenne « Dessinons Paimpol 2040 » :
« La Corne de la gare, un nouveau quartier en entrée de ville »

Documents spécifiques à la centralité

Concertation citoyenne « Dessinons Paimpol 2040 » (2022)



Dessinons Paimpol 2040 est une démarche de concertation menée par Auxilia en 2022 pour la Ville autour du projet urbain de Paimpol à horizon 2040.

Elle a réuni habitants, écoliers, élus, usagers et acteurs du territoire dans la définition des futurs souhaitables quant à la transformation de l'espace public, à la valorisation du patrimoine naturel, architectural et culturel et au prototypage de projets d'intérêt général. Ces futurs souhaitables ainsi exprimés contribuent à définir l'identité de la commune.

Cette concertation s'est déployée sur 3 sites à enjeux : la Corne de la gare, la façade portuaire et le parc de Poulafret.

Les principaux objectifs ont été :

- De mobiliser les habitant-es autour des projets de revitalisation du centre-ville en sollicitant leur expertise d'usage et leurs projections.
- De nourrir les études de programmation des opérations de revitalisation avec un cahier d'inspirations citoyennes (cf. synthèse du site Corne de la gare ci-contre).
- Faire émerger des projets, des envies, des idées pour (ré)activer des lieux et sites, tant dans l'espace public qu'au sein de bâtiments vacants.

Le bilan de la concertation est décliné sous forme d'une feuille

de route répondant aux objectifs suivants :

- Adapter le projet urbain au changement climatique.
- Accompagner les filières économiques locales à s'engager dans des projets de développement qui répondent aux enjeux de la transition écologique (circuits courts, valorisation des savoir-faire...).
- Faire émerger des projets nouveaux correspondant aux priorités politiques et adaptés aux besoins de la population (services de proximité, projets culturels, artistiques, lieux de convivialité).

Programme Petites ville de demain (PVD, 2021) / Convention d'opération de revitalisation du territoire (ORT, 2022)

Le programme PVD a pour objectif de renforcer les moyens des élus des villes et leurs intercommunalités de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralité pour bâtir et concrétiser leurs projets de territoire afin de conforter leur statut de villes dynamiques, respectueuses de l'environnement, où il fait bon vivre. Le programme soutient et facilite les dynamiques de transition déjà engagées, comme c'est le cas à Paimpol au travers de l'AMI « Revitalisation des centres-villes et centres-bourgs de Bretagne ».

La signature de la convention-cadre PVD a eu lieu le 22 février 2021. Le projet définitif, valant convention d'Opération de revitalisation du territoire (ORT), a été signé le 20 octobre 2022 par l'État, ses partenaires et services associés, la Région, l'Agglomération et les communes concernées. Les actions du programme Petites Villes de Demain entrent en phase opérationnelle entre août 2022 et 2027. La requalification

du quartier de Corne de la gare constitue l'une des actions identifiées dans ce cadre.

L'ORT est un outil à disposition des collectivités locales créé par la loi Elan de novembre 2018 (loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique) qui a pour objectif de faciliter le portage et la mise en œuvre d'un projet de territoire dans les domaines urbain, économique et social, pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes. L'ORT est également créatrice de droits et s'accompagne de mesures :

- Favorisant la rénovation de l'habitat, en particulier le parc ancien, via l'intervention de l'Anah et des aides fiscales à l'investissement locatif, comme le dispositif Denormandie voté dans le cadre de la loi de finances 2019.
- Facilitant les procédures comme l'intervention sur les immeubles en état d'abandon manifeste ou la préemption des locaux et fonds commerciaux en centre-ville.
- Autorisant les expérimentations en matière d'aménagement urbain.
- Renforçant l'activité commerciale en centre-ville, en dispensant d'autorisation d'exploitation commerciale (AEC), l'implantation de surfaces commerciales en centre-ville et permettant la suspension des autorisations d'implantation en périphérie.
- Encourageant l'innovation par le permis d'innover.

L'ORT se décline en un plan d'action, traduction opérationnelle du projet de territoire. À la signature, 53 fiches actions sont listées, sur divers thèmes comme le logement, les mobilités ou encore l'espace public... Son contenu peut évoluer, sans avenant au contrat. Il est simplement transmis à l'ANCT (délégation territoriale et direction de programme) pour suivi et validé par le comité de projet. Les actions PVD font partie intégrante de ce contenu.

Opération programmée d'amélioration de l'habitat et renouvellement urbain (OPAH-RU, 2023)

Afin de reconquérir le parc privé vacant et dégradé des centralités du territoire, une OPAH-RU est mise en place. Elle figure en action du PLH 2020-2025. Celle-ci a démarré en juin 2023. L'ensemble des outils d'intervention sur le parc privé sont mis en place, allant du préventif au curatif pour les situations nécessitant le recours à la maîtrise foncière publique. L'OPAH-RU va traiter la réhabilitation de 96 logements et la création de 25 logements avec des interventions à l'îlot.

Les objectifs opérationnels de cette OPAH-RU multisites sont :

- La poursuite du traitement de l'habitat dégradé et vacant avec notamment la mise en œuvre d'une opération de restauration immobilière (ORI) et d'opérations de résorption de l'habitat insalubre (RHI).
- Le maintien et l'amélioration des conditions de vie des populations en centralité en favorisant notamment l'adaptation de leur logement et en améliorant leur confort thermique.
- La création d'une offre nouvelle et diversifiée de logements par le recyclage du foncier bâti mutable identifié dans l'étude.
- Le développement d'une offre locative abordable dans les centralités notamment pour répondre aux besoins des jeunes actifs et travailleurs saisonniers du territoire.
- Le traitement des copropriétés en difficulté.
- L'accompagnement au redressement et à la structuration des petites copropriétés.

- L'amélioration du cadre de vie et la préservation du patrimoine par la mise en œuvre d'une opération de ravalement des façades.

Les orientations retenues à l'issue du diagnostic sont :

1. Mobiliser le parc de logements vacants et dégradés

- Prévenir et anticiper les situations de mal logement.
- Repérer et traiter les situations de mal logement.
- Lutter contre le phénomène de vacance.
- Remettre en état d'habitabilité les immeubles les plus dégradés en situation de blocage.
- Anticiper la poursuite de la dégradation des copropriétés et les assister dans leur structuration.

2. Diversifier le peuplement du centre-ville et répondre à la demande locative

- Diversifier l'offre en logement.
- Maintenir les propriétaires en place.
- Préserver le patrimoine bâti et contribuer à l'embellissement du cadre de vie.



Exemple d'intervention projetée sur un des îlots prioritaires du centre-ville (OPAH-RU, 2023)

Analyse environnementale de l'urbanisme (AEU, 2011)

L'analyse environnementale de l'urbanisme (AEU) réalisée par l'agence d'architectes-urbanistes Meristem fait ressortir les grands enjeux du territoire de Paimpol et dessine la commune à l'horizon 2020. Elle préconise, à travers de grandes orientations et un schéma directeur, des actions à mettre en œuvre selon un programme évolutif.

L'étude propose des zooms opérationnels sur 10 secteurs clés propices au renforcement de l'attractivité et au dynamisme de Paimpol. La Corne de la gare ainsi que la reconfiguration du rond-point du Goëlo en une place y sont traitées (projets non réalisés).



Proposition d'aménagements de la Corne de la gare et du rond-point du Goëlo (AEU, 2011)

La Corne de la gare est aménagée de nouveaux bâtiments, aux normes du PPRI (sans habitations au rez-de-chaussée). La proposition repose principalement sur de l'habitat, complété d'un jardin public au profil en creux pour servir de bassin de

Documents thématiques ou sectoriels

rétenion et d'infiltration aux eaux pluviales. En complément, du stationnement public est maintenu.

Le rond-point du Goëlo est déjà identifié comme « un nœud de circulation à fluidifier », devant être « moins routier ». Dans la proposition, le rond-point est entièrement transformé en une grande place avec un « anneau » plus large pour les voitures, et praticable en son centre par les piétons, notamment vers le port.

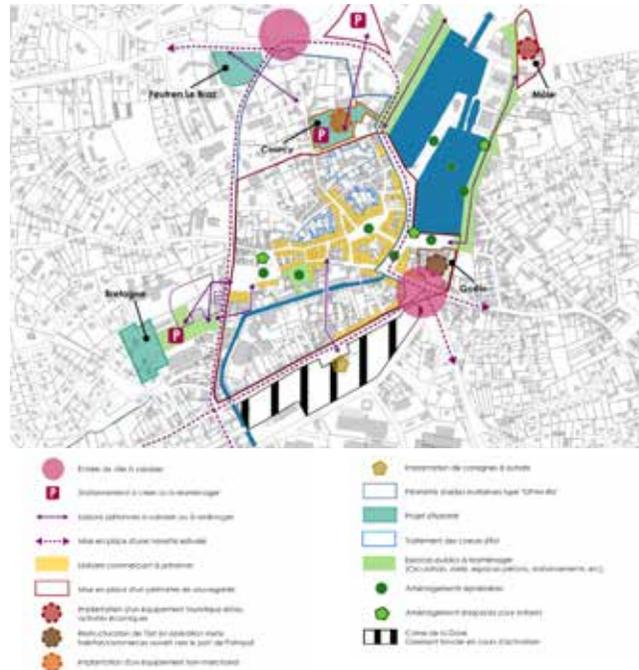
Stratégie d'attractivité du centre-ville (2017)

L'étude de Cibles et Stratégie, à l'appui d'un diagnostic, propose un plan de référence qui s'articule autour de 4 volets :

- Un volet accessibilité et déplacement proposant de réaménager les deux principales entrées de ville (rond-point du Goëlo et Champ de foire), d'améliorer les cheminements piétons dissociés de la circulation automobile et enfin de mettre en place une navette estivale connectant les quartiers périphériques ainsi que les stationnements les plus éloignés du centre-ville.
- Un volet commerces et services proposant de limiter l'implantation en périphérie des commerces et de favoriser l'implantation de nouveaux équipements en centre-ville, à l'appui d'une convention ORT et de ses outils associés.
- Un volet habitat qui suggère la mise en place d'une OPAH-RU pour rénover le bâti ancien et désencombrer les cœurs d'îlot ou le lancement de projet d'habitat en cœur de ville ou à proximité.
- Un volet convivialité spécifiant le réaménagement et la mise en valeur des espaces publics du centre-ville. Le site de la Corne de la gare est la dernière « pièce urbaine » qui reste à traiter dans le plan de référence. Celui-ci est indiqué

comme « un gisement foncier en cours d'activation ».

Le site de la gare est identifié comme « un espace qui fonctionne bien et qui est attractif en termes d'aménagement ». À propos de la Corne de la gare, il est indiqué qu'elle « représente aujourd'hui un potentiel foncier où il convient de préserver du stationnement mais également d'implanter à l'avenir un nouvel équipement (maison médicale). » Enfin, l'îlot Goëlo doit être traité de façons à créer une nouvelle perspective vers le port.



Plan de référence du centre-ville (Stratégie d'attractivité du centre-ville, 2017)

DE NOMBREUX DOCUMENTS THÉMATIQUES OU SECTORIELS ILLUSTRANT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE

Projet alimentaire territorial (PAT, en cours)

Guingamp-Paimpol Agglomération souhaite se doter d'une stratégie alimentaire favorisant la relocalisation des filières alimentaires de proximité. Cette stratégie sera le cadre commun aux actions portées par les différents acteurs locaux agissant dans le domaine de l'agriculture et de l'alimentation sur le territoire. L'objectif est de contribuer au bien manger de tous dans le respect du producteur et du consommateur. La collectivité soutiendra les projets agricoles et agroalimentaires permettant une production agricole équilibrée et respectueuse de l'environnement. GPA assurera ainsi un rôle d'animation du territoire en s'engageant dans cette démarche PAT.

Le calendrier fixe une restitution du diagnostic pour octobre 2023. La stratégie finale permettra de définir les orientations de développement au regard des enjeux agricoles et alimentaires à l'horizon 2050, complétée d'une feuille de route opérationnelle pour atteindre les objectifs fixés, dans le respect de la trajectoire fixée pour l'agriculture par le PCAET.

De premières pistes de réflexion ont été énoncées avec les élus. Le diagnostic viendra préciser, confirmer ou infirmer celles-ci, basées sur la perception que le territoire a de lui-même :

1. De nouvelles valeurs ajoutées comme levier d'attractivité, s'appuyant sur les produits phares du territoire (AOC Coco de Paimpol, huîtres) ou ses paysages, l'agglomération

ANNEXES | LES RÉFLEXIONS ET ENGAGEMENTS EXISTANTS

souhaite renforcer ses filières à forte valeur ajoutée et renforcer la notoriété du patrimoine culinaire.

2. L'innovation vecteur d'acceptabilité et d'accessibilité, en identifiant les freins à la consommation de produits locaux de qualité et en responsabilisant le consommateur en faveur d'une alimentation saine.
3. De la formation à l'innovation, une nouvelle génération pour imaginer la valeur ajoutée de demain, en s'appuyant sur la diversité d'établissements de formation supérieure dans les domaines de l'agriculture, du maritime, de la biotechnologie (cosmétique et agroalimentaire) et du commerce.

Stratégie d'attractivité économique de GPA (2021)

La stratégie de développement économique réalisée par le cabinet Lestoux & Associés en juin 2021 dresse un bilan du territoire qui est dans une phase de transition économique majeure. Il connaît à la fois un net affaiblissement de la sphère productive, des difficultés de recrutement liées à l'attractivité territoriale (habitat, mobilités, attrait des centres et du littoral) tout en bénéficiant de filières à potentiel, en particulier les biotechnologies de l'alimentation de demain.

Les enjeux pour le développement économique mis en avant ne sont pas uniquement liés à des questions foncières. Il s'agit surtout d'inventer une nouvelle structuration du développement économique avec :

- Un volet animation territorial à renforcer (en lien avec Anticipa, technopôle, agence de développement industriel et coordinateur local de la French Tech Brest Plus Lannion/Morlaix/Quimper).
- Un volet soutien aux nouvelles formes entrepreneuriales

(incubateurs, atelier-relais : diversifier l'offre économique vers des solutions immobilières clés en main adaptées à chaque typologie de territoire...).

- Un volet attractivité globale du territoire pour capter les actifs en se dotant d'une identité territoriale pour être lisible hors territoire, notamment tournée vers Rennes (et créer des liens avec les pôles d'enseignement : UCO, IAA, maritimes...).

Pour Paimpol, les axes de travail prioritaires sont :

- Le développement de tiers lieux, espaces de coworking pour capitaliser sur l'attractivité résidentielle du littoral.
- Renforcer le positionnement du littoral sur les filières aquaculture, énergies marines, biotechnologies marines...
- L'hébergement temporaire des saisonniers.
- La Mobilité (liaisons ferroviaires depuis et vers Guingamp), transport pour les saisonniers.
- Freiner la transformation des logements en locations touristiques.
- Affirmer le rôle du commerce comme levier de développement.

Stratégie mobilité de GPA : portrait de la mobilité du territoire (en cours)

Le portrait de la mobilité du territoire de GPA, réalisé par le Cerema en novembre 2021 et coconstruit avec l'Agglomération, s'inscrit dans une démarche plus large d'élaboration de la stratégie mobilité du territoire. À ce stade, le premier volet de la stratégie a été réalisé : le portrait mobilité. Il a pour objectif d'identifier les principaux enjeux de mobilité à l'échelle de l'Agglomération pour dégager les priorités d'actions que ce soit

du point de vue géographique, démographique ou modal.

La seconde étape à venir consistera à hiérarchiser les périmètres d'action et à définir des objectifs pour chacun d'eux. Enfin, la troisième et dernière étape dressera le programme d'actions et le financement pour atteindre les objectifs définis.



L'offre de mobilité sur le territoire de GPA

Par catégories de population, une série d'enjeux et d'actions actuellement en vigueur est énumérée :

- Pour la mobilité liée au travail, on retient l'utilisation importante de la voiture : 84 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture (contre 81 % en moyenne régionale). Une part très importante des actifs travaillent sur leur commune de résidence (ex : 63,5 % à Paimpol, 81 % à Magoar) et le taux de chômage est assez élevé

Documents thématiques ou sectoriels

chez les jeunes de 18 à 25 ans (près de 30 %). Ces derniers rencontrent, à 68 %, des problèmes de mobilité pour leur formation ou leur recherche d'emploi.

- La mobilité des populations « empêchées », ne disposant pas de voiture, ne pouvant ou ne voulant pas ou plus conduire (notamment personnes âgées isolées ou personnes en situation de handicap), est un paramètre spécifique à prendre en compte dans le futur dans un contexte de fort vieillissement de la population, principalement concentré sur le littoral (autour de Paimpol) et autour de Callac, au sud. Plus d'un habitant sur 3 a 65 ans et plus à Paimpol, Ploubazlanec, Plouézec ou Lézardrieux. La solution du transport à la demande semble la plus adaptée, ainsi que la mise en place d'un transport d'utilité solidaire (bénévoles conduisant la population dans le besoin) ou bien une mobilité inversée, avec des services itinérants.
- Pour la mobilité des personnes en insertion sociale : principalement située dans les pôles urbains, la cible étant variée (personnes âgées précaires, jeunes en formation ou recherche d'emploi, mères célibataires, ménages sans emploi...), les besoins le sont également. Les réponses déjà apportées sont le transport à la demande ou une tarification volontairement basse (1 € par trajet quelle que soit la distance). Une plateforme de mobilité pourrait être mise en place (structure d'accompagnement des populations fragiles).
- Pour la mobilité saisonnière touristique, les touristes représentent l'un des principaux flux saisonniers, surtout sur le littoral très attractif avec la navette maritime vers l'île de Bréhat. 87 % des touristes déclarent être venus en voiture et 78 % des déplacements durant leur séjour sont réalisés en voiture. Seuls 3 % des déplacements sur place sont réalisés en transport en commun. La possibilité de réaliser

aisément davantage de déplacements en modes actifs est une demande forte des touristes sur le territoire (source : enquête tourisme « Reflets » 2016, Région Bretagne).

- Pour la mobilité des travailleurs saisonniers, les difficultés proviennent de la hausse des coûts de l'immobilier en pleine saison mais aussi de la saturation des modes de déplacement à cette période. Il est à noter que des activités saisonnières existent à l'année sur l'ensemble du territoire (maraîchage, ostréiculture, pêche, en plus des activités touristiques). Les solutions actuellement proposées pour ce public sont la mise à disposition de scooters (de 15 jours à 2 mois) ou des vélos à assistance électrique, en location longue durée (de 1 à 12 mois), ainsi que le covoiturage.

Schéma directeur des modes actifs de la Ville de Paimpol (2020)

Paimpol est la ville la plus avancée du territoire de GPA en termes de stratégie vélo. Le schéma directeur des modes actifs de la Ville de Paimpol, réalisé en 2020 par le cabinet d'ingénieurs Vizea, vise à :

- Diminuer la place de la voiture individuelle dans les déplacements et à favoriser les modes actifs autour d'une stratégie d'aménagement de l'espace public et du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire.
- Faire du vélo un mode de déplacement à part entière pour les déplacements du quotidien et de loisirs.
- Assurer l'intermodalité vélo/transports collectifs/piéton/voiture pour favoriser le report modal.
- Favoriser la mobilité active chez les jeunes et favoriser la mobilité des seniors.

- Agir à différentes échelles : cœur de ville et port avec des liaisons fines vers les polarités urbaines ; la ville et ses quartiers ; intercommunale, en lien avec la stratégie vélo en cours de GPA notamment.



Schéma de principe général
(Stratégie modes actifs de Paimpol, 2020)

Les orientations stratégiques retenues sont :

1. Poursuivre la mise en œuvre d'un hypercentre favorable aux déplacements à pied et à vélo en améliorant la lisibilité des cheminements piéton, en jalonnant les polarités, en rendant accessible le centre-ville aux vélos et en développant du stationnement vélo qualitatif.
2. Engager une politique d'aménagement des axes structurants du centre-ville de Paimpol en favorisant la sécurisation des traversées piétonnes et en proposant des dispositifs d'apaisement innovants des flux aux heures de pointes devant les établissements scolaires.

3. Ancrer les services vélo sur la commune de Paimpol que ce soient les services vélo-touristiques ou utilitaires.
4. Réaliser les grands itinéraires en étoile autour de l'hypercentre en améliorant et sécurisant la desserte des établissements scolaires, en sécurisant la circulation des piétons et cyclistes en entrée de ville et dans les quartiers, en valorisant la présence de la Vélomaritime via des aménagements en site propre, en organisant la circulation des piétons et des vélos sur les quais, et en amorçant des réflexions pour connecter le centre de Paimpol à l'embarcadère de Bréhat.

Plan vélo communautaire de GPA (en cours d'élaboration, prévu pour 2024)

Le plan vélo communautaire de GPA est en cours d'élaboration par les cabinets d'ingénieurs Exid et Extia Ingénierie. Après une phase de diagnostic et une phase de définition du maillage, le plan d'action devrait aboutir fin 2023, début 2024. Son objectif est simple : développer la pratique du vélo sur le territoire. Pour ce faire, il est prévu de :

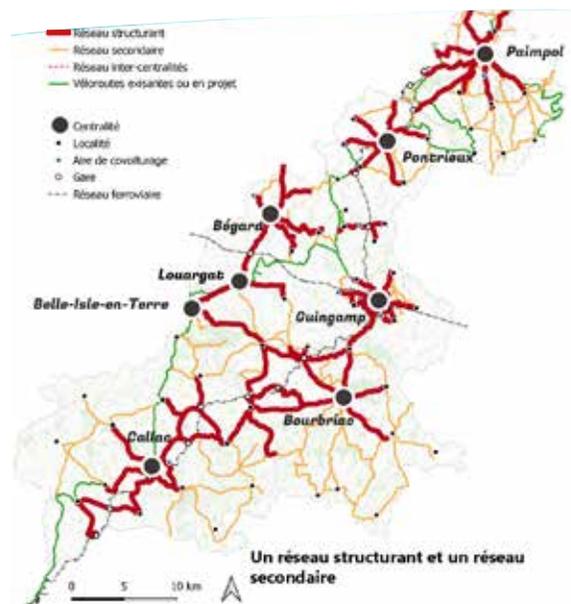
- Constituer un réseau d'itinéraires cyclables autour des centralités et pôles générateurs.
- Compléter le maillage d'itinéraires entre chaque centralité.
- Renforcer l'accessibilité cyclable des sites et itinéraires touristiques sur le territoire.
- Proposer des itinéraires en rabattement vers les pôles de mobilité pour favoriser l'intermodalité.
- Proposer des équipements de services aux usagers cyclistes.
- Sensibiliser le public potentiellement captable.

Le maillage retenu englobe 705 km d'itinéraire, dont :

- 281,7 km en réseau structurant.
- 337 km en réseau secondaire.
- Et 87 km en réseau d'interconnexions, entre centralités.

Paimpol bénéficie ainsi de 135,6 km de liaisons cyclables identifiés.

Ce plan vélo communautaire intègre les conclusions du schéma directeur des modes actifs de la Ville de Paimpol, le plus avancé sur le territoire de GPA.



Maillage général du schéma directeur vélo de GPA (2023) : un réseau structurant et un réseau secondaire

Stratégie mer et littoral 2030 de GPA (en cours)

L'agglomération souhaite faire de la mer un levier de développement durable pour l'économie et l'emploi. Au travers du projet de territoire de GPA, les élus s'engagent à soutenir l'économie productive, en priorité l'économie de la mer et l'agriculture, en confortant la sphère productive maritime. À l'issue du diagnostic Mer et littoral réalisé en 2020, une stratégie Mer et littoral de l'agglomération sera définie. Celle-ci sera un document d'aide à la décision et à la planification pour répondre aux enjeux identifiés à l'horizon 2030 dans le diagnostic.

À l'issue du diagnostic, un groupe de travail constitué d'élus communautaires a défini les 6 orientations stratégiques :

- Participer à la gouvernance de la mer et du littoral en mettant en œuvre une stratégie Mer et Littoral qui pourra s'intégrer dans la future politique maritime de la région et donc du territoire (conférence régionale de la mer et du littoral, CRML).
- Contribuer à une meilleure valorisation de l'économie maritime, touristique et sociale de la mer et du littoral en développant des partenariats avec les entreprises agro-alimentaires et les établissements de formation aux métiers de la mer ; en engageant également une politique de valorisation du foncier et en le fléchant pour les activités maritimes.
- Développer une vision prospective et stratégiques autour des enjeux de la mer et du littoral avec une attention particulière portée sur les filières nautisme, énergies marines renouvelables, la recherche et développement, ainsi que sur les infrastructures portuaires.
- Consolider et développer l'économie bleue productive en valorisant les métiers de la mer, en aidant à la création de zones de travail à terre pour la conchyliculture, en

Documents thématiques ou sectoriels

soutenant les innovations et projets, l'installation de jeunes pêcheurs ainsi que les infrastructures liées à la plaisance et au tourisme.

- Contribuer à la conservation, à la préservation et à la reconquête de la qualité des écosystèmes marins et littoraux en poursuivant les actions de l'agglomération en faveur de la reconquête de la qualité de l'eau, en préservant les terres agricoles littorales de bonne qualité et en éduquant à l'environnement maritime.
- Construire un aménagement équilibré et solidaire prenant en compte les enjeux de l'interface terre/mer en engageant une politique d'aménagement permettant de planifier les espaces et les activités pour permettre leur développement (la production proche du littoral, la transformation en rétro-littoral) et l'émergence de nouvelles activités, tout en respectant les contraintes environnementales et sociétales.

Étude de requalification de la façade portuaire (en cours)

L'étude en cours réalisée par l'agence AIA Territoires s'intéresse à la façade maritime du port de Paimpol, du secteur du môle jusqu'à la zone économique du chantier naval de Kerpallud, avec une attention particulière sur les interfaces entre ville et port, sur le Champ de choux ainsi que sur le Champ de foire.

Les objectifs visés au travers de cette étude sont de :

- Renforcer la vocation portuaire ainsi que les différentes filières productives (pêche, ostréiculture, plaisance, réparation navale).
- Mettre en valeur l'identité portuaire (activités

professionnelles, culturelles, commerces et tourisme).

- Mieux intégrer le port dans la ville.

Il est attendu de l'étude qu'elle prenne en compte la vulnérabilité face aux enjeux d'inondation et de submersion marine.

Réaménagement du quai de Kerno (2020)

Dans le cadre du projet de requalification de la façade portuaire de Paimpol, une première phase de travaux a d'ores et déjà été engagée avec le réaménagement d'une première portion du quai de Kerno (voir photo p.30).

Les objectifs des travaux engagés par la Ville de Paimpol sur cette façade du port sont de :

- Améliorer la coexistence des activités portuaires et urbaines.
- Améliorer l'accessibilité et sécuriser la circulation piétonne autour du port.
- Apaiser la circulation par la reprise du tracé de la voirie.
- Aménager des espaces de convivialité accessibles à tous et vivants toute l'année.
- Rénover la voie technique et moderniser le réseau d'éclairage public.
- Harmoniser la qualité architecturale du port en poursuivant les aménagements des quais Morand et Duguay Trouin.

Rénovation de la Cité Kerno (en cours)

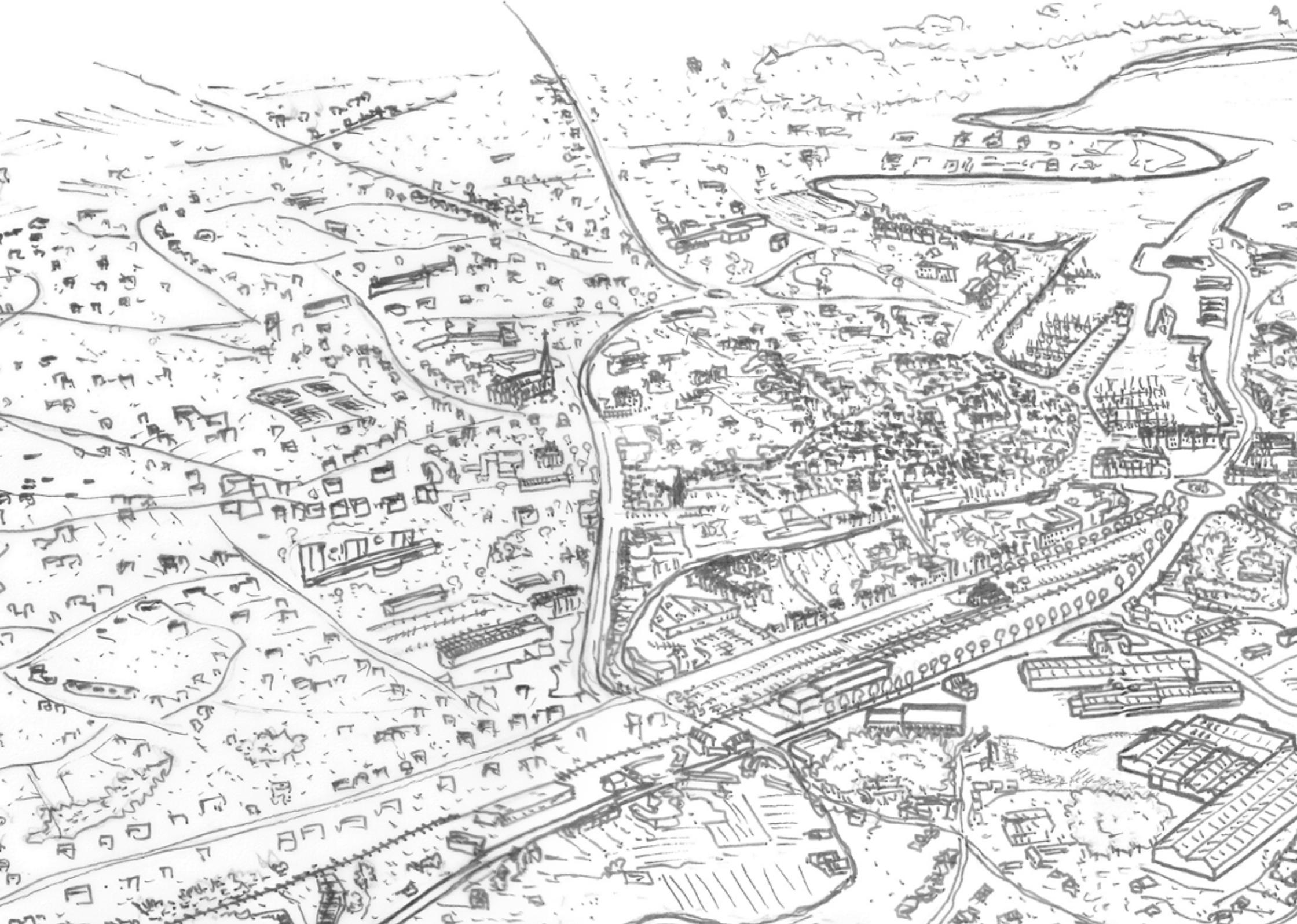
Depuis la mise en place de l'actuelle équipe municipale, le projet de rénovation de la Cité de Kerno a bénéficié de phases de concertation menées par l'agence TLPA et Armoen pour le

compte de Terres d'Armor Habitat, l'Office public de l'habitat gestionnaire du quartier.

La rénovation de la cité de Kerno permettra à terme la réhabilitation de 178 logements, la restructuration et la réhabilitation de 16 logements réorganisés en 24, la démolition de 39 logements et la construction de 19 logements sur site. Le coût du projet est estimé à 15 135 000 € HT. La répartition à terme en matière de typologies est ventilée comme suit : 29 % de T2, 41 % de T3, 21 % de T4, 7 % de T5 et 2 % de T6. Le marché de conception-réalisation devrait être notifié pour fin 2023, d'après Terres d'Armor Habitat, et le démarrage des travaux est prévu pour fin 2024. À ce jour, une cinquantaine de logements sont inoccupés dans la Cité. En complément, la Ville de Paimpol indique avoir engagé un travail avec Terres d'Armor Habitat et Sillage (association agissant en faveur du logement pour les jeunes de 16 à 30 ans) pour développer 10 logements sociaux à destination des travailleurs saisonniers sur le site.



Première phase de concertation : synthèse des échanges sur plan (Rénovation de la Cité Kerno, 2021)





PAIMPOL, RÉSILIENCE(S)
ÉTUDE URBAINE DU
QUARTIER DE LA GARE DE PAIMPOL

Directeur de la publication

Yves Cléach

Directeur d'étude

François Rivoal

Réalisation

Julien Gingembre

Thomas Hubert

Nadine Le Hir

Mise en page

Thomas Hubert - Jeanne Lefer

Relecture

Magali Can

Crédits photographiques

Adeupa Brest Bretagne

Sauf mention contraire

Tirage

100 exemplaires

Dépôt légal

4^e trimestre 2024

Référence

24-175



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE

18, rue Jean Jaurès, 29200 Brest | 02 98 33 51 71 | www.adeupa-brest.fr