

RAPPORT D'ACTIVITES

2020

SYNDICAT INTERCOMMUNAUTAIRE OUEST CORNOUAILLE AMENAGEMENT



17 rue Raymonde Folgoas Guillou / CS 82035 29 122 Pont l'Abbé Cedex 02 98 82 78 34 contact@sioca.fr www.sioca.fr

SOMMAIRE

7. Communication

vélo

8. Projet « VEL-OC » et le programme a 46

Le Syndicat 1. Présentation du territoire 2. Fonctionnement 2.1. Compétences 2.2. Instances 2.3. Ressources humaines 3. Finances 3.1. Evolution du Budget 3.2. Budget 2020 4. Temps forts	6 7 7 9 9 10 11	
Le SCoT ouest Cornouaille 1. Evolution et suivi du SCoT 1.1. Modification simplifiée du SCoT 1.2. Préfiguration de l'évaluation du SCoT ouest Cornouaille 2. Mise en œuvre du SCoT : accompagnement et sensibilisation 2.1. Suivi des documents d'urbanisme 2.2. Suivi des projets commerciaux 3. Actions transversales 3.1. Breizh COP et SRADDET 3.2. Réflexions sur les mobilités 3.2.1. La Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille (STRAMOC) 3.2.2. L'étude de réflexion sur la prise de compétence « Mobilité » 4. Interscot de Cornouaille	16 16 17 19 20 21 22 26 27 28	
Le Schéma Vélo ouest Cornouaille 1. Intégration du schéma directeur vélo dans le SCoT et dans les documents d'urbanisme 2. Coordination 3. Valorisation 4. Diffusion compétences 5. Suivi du projet VEL-OC par les instances du SIOCA 6. Suivi de l'existant	34 34 41 42 43	

45

EDITO

Ce rapport d'activités retrace le travail mené par le SIOCA durant une année 2020 marquée par un contexte exceptionnel. Face à la pandémie, élus et techniciens se sont adaptés pour limiter les conséquences des mesures sanitaires sur le fonctionnement du syndicat.

Suite aux élections municipales de mars et juin 2020, les instances du SIOCA ont été largement renouvelées. De nouveaux délégués titulaires, et désormais des suppléants, ont été désignés par les conseils communautaires. Je tiens d'abord à remercier les élus de la mandature précédente pour le travail conséquent mené par toutes et tous et saluer l'investissement des nouveaux délégués dans les différentes instances : commissions, groupes de travail et comités syndicaux.

Les différentes évolutions législatives renforcent constamment le rôle du SCoT dans la mise en cohérence des politiques publiques d'aménagement, d'habitat, de développement économique, de déplacements et d'environnement à l'échelle du bassin de vie. Pour accompagner au mieux les projets locaux, le SIOCA affirme sa volonté de poursuivre son dialogue régulier avec les élus du territoire afin de maintenir la complémentarité et la solidarité territoriale qui nous permettent de porter collectivement le développement futur de l'ouest Cornouaille.

Bonne lecture à toutes et tous.

Florence CROM (Présidente du SIOCA)



LE SYNDICAT INTERCOMMUNAUTAIRE OUEST CORNOUAILLE AMENAGEMENT

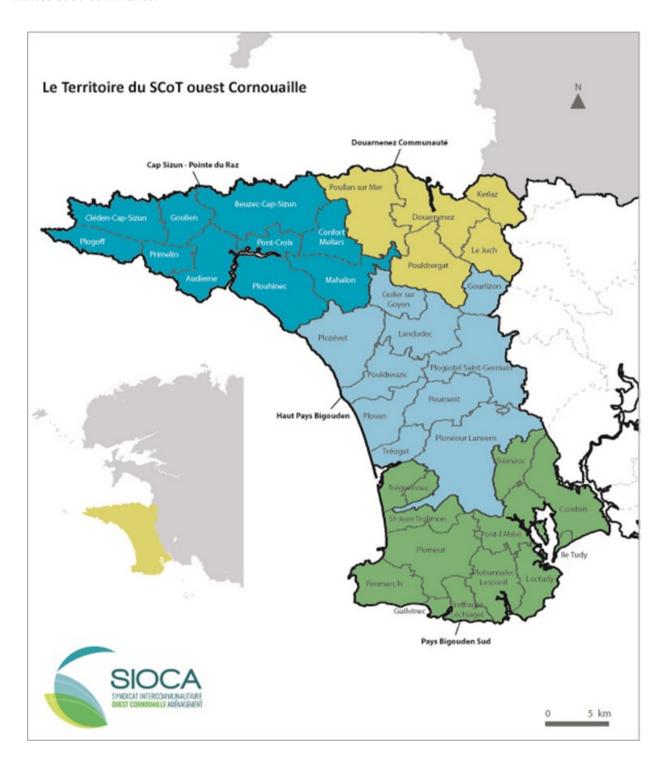


1. Présentation du territoire	6
2. Fonctionnement	7
2.1. Compétences	7
2.2. Instances	7
2.3. Ressources humaines	9
3. Finances	9
3.1. Evolution du Budget	9
3.2. Budget 2020	10
4. Temps forts	11

1. Présentation du territoire

L'ouest Cornouaille se situe à l'extrême pointe sud-ouest du Finistère. Il s'agit d'un territoire essentiellement maritime, bordé, telle une presqu'île, par trois côtes : au Nord, la baie de Douarnenez bordée par une côte de falaises très découpées ; à l'Ouest, la baie d'Audierne marquée par de grands espaces dégagés ; au Sud, un littoral très urbanisé, ponctué d'une succession de ports de pêche : Saint Guénolé/Penmarc'h, Le Guilvinec, Lesconil, Loctudy. L'arrière-pays demeure, quant à lui, très agricole, organisé autour de bourgs ruraux.

Le territoire de l'ouest Cornouaille s'étend sur 661 km² et compte environ 89 000 habitants sur 4 intercommunalités et 37 communes.



2. Fonctionnement

2.1. Compétences

Le Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement (SIOCA) est un syndicat mixte fermé créé par les 4 intercommunalités ci-dessus afin de lui déléguer la compétence « aménagement du territoire » pour élaborer, réviser et assurer le suivi du Schéma de Cohérence Territoriale ouest Cornouaille (SCoT).

Les champs de compétences du SIOCA ont évolués depuis sa création, il poursuit désormais **3 missions princi-** pales :

- Elaborer, suivre et mettre en œuvre le SCoT : assurer la maîtrise d'ouvrage des études, la gestion des procédures (juridiques, administratives, subventions...), association et mobilisation des acteurs, concertation...;
- Suivre les documents d'urbanisme et de planification des collectivités du territoire (PLU, PLH...) ;
- Suivre et mettre en œuvre le Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille : favoriser et développer la pratique utilitaire et récréative du vélo.

2.2. Instances

Le Comité Syndical

Le comité syndical est l'assemblée délibérante du SIOCA. Il est composé de délégués communautaires. Il délibère sur toutes les questions qui intéressent le fonctionnement du Syndicat. Il vote le budget, décide des études à mener, examine et approuve les comptes.

Suite aux élections municipales de juin 2020, les membres du Comité Syndical ont été renouvelés le 27 août 2020.

Composition du Comité Syndical:

Douarnenez Communauté	Cap Sizun Pointe du Raz	Haut Pays Bigouden	Pays Bigouden Sud
	Délégu	iés titulaires	
Philippe AUDURIER Florence CROM Jocelyne POITEVIN Patrick TANGUY	Alain DONNART Solène JULIEN LE MAO Gilles SERGENT	Josiane KERLOCH Yves LE GUELLEC Emmanuelle RASSENEUR Philippe RONARC'H	Jean-Edern AUBREE Christian BODERE Danielle BOURHIS Jean-Claude DUPRE Bruno JULLIEN Yannick LE MOIGNE Jocelyne LE RHUN Stéphane LE DOARE Christine ZAMUNER
	Délégué	és suppléants	
Anissa ANDASMAS	Angélique AUGRAIN	Jean-Louis CARADEC	Frédéric LE LOCH
Julie MANEVEAU	Nadine KERSAUDY	Jérôme LE GOFF	Daniel LE PRAT
			Lénaïg LOPERE
			Christian LOUSSOUARN
			Stéphane MOREL



Le Bureau Syndical

Il s'agit de l'organe exécutif du SIOCA. Il assure le pilotage de la structure : ambitions, orientations, concertations et communication.

Comme le Comité Syndical, les membres du Bureau ont été renouvelés le 27 août 2020.

Composition du Bureau Syndical:

Présidente : Florence CROM (Vice-Présidente à Douarnenez Communauté, Conseillère municipale à Douarnenez)

1^{er} Vice-Président : Yannick LE MOIGNE (Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud, Adjoint de Plobannalec LESCONIL)

2^{ème} Vice-Président : Gilles SERGENT (Président de la Communauté de Communes du Cap-Sizun Pointe du Raz, Maire de Beuzec Cap Sizun)

3^{ème} Vice-Président : Philippe RONARC'H (Vice-Président de la Communauté de Communes du Haut Pays Bigouden, Maire de Pouldreuzic)

4^{ème} Vice-Présidente : Jocelyne POITEVIN (Vice-Présidente de Douarnenez Communauté, Maire de Douarnenez)

Membre du Bureau : Philippe AUDURIER (Président à Douarnenez Communauté, Adjoint à la Mairie de Kerlaz) Membre du Bureau : Josiane KERLOCH (Présidente de la Communauté de Communes du Haut Pays Bigouden, Maire de Plonéour-Lanvern)

Membre du Bureau : Stéphane LE DOARE (Président de la Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud, Maire de Pont-l'Abbé)

Les commissions de travail

Le SIOCA a mis en place, depuis le 27 août, cinq commissions de travail thématiques pour suivre l'avancement des projets du SCoT et du Schéma Directeur Vélo.

La Commission Urbanisme et Habitat : elle traite tous les sujets liés à la mise en œuvre du SCoT qui portent sur ces deux thématiques, par exemple la démarche BIMBY, les formes urbaines ou encore la consommation de l'espace. Elle examine les documents d'urbanisme et de planification (PLU et PLH) des communes et des EPCI avant leur présentation au Comité Syndical.

La Commission Economie : elle traite les sujets liés à la mise en œuvre du volet urbanisme commercial du SCoT notamment la revitalisation des centralités. Elle examine et rend un avis sur les projets commerciaux soumis à l'avis de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC).

La Commission Littoral-Environnement : elle suit les projets liés à la mise en œuvre du volet environnemental et littoral du SCoT. Elle suit la modification du volet « Loi Littoral du SCoT » engagé en 2019.

La commission Réseaux et Déplacement : elle suit et rend son avis sur les étapes d'avancement du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille ainsi que sur les projets portant sur les mobilités.

La Commission « CDAC » : Elle examine et rend un avis sur les projets commerciaux soumis à l'avis de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC).

2.3. Ressources Humaines

Le SIOCA, pour assurer ses missions, s'appuie sur 2 agents :

Justine FONTAINE : Responsable du Syndicat, en charge de la mise en œuvre du SCoT ouest Cornouaille et du suivi administratif et financier de la structure.

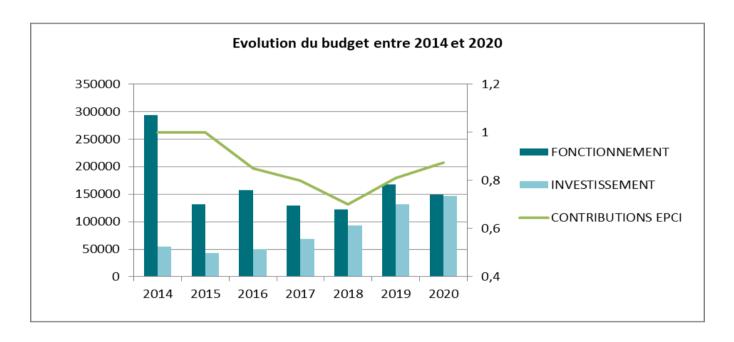
Michael HAUSLE : Chargé de mission de la mise en œuvre, du suivi et de l'animation du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille.

La Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud appuie le SIOCA pour la gestion administrative de la structure (suivi juridique et administratif, finance, marchés publics et ressources humaines).

3. Finances

3.1. Evolution du Budget

Depuis 2014, la section fonctionnement reste plutôt stable, la section investissement ne cesse d'augmenter depuis 2015.



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
FONCTIONNE- MENT	292 926,74 €	131 771,87 €	157 450,22€	128 954,86 €	122 670,25 €	167 764,80 €	149 512,05 €
INVESTISSE- MENT	55 182,49 €	43 363,57 €	50 559,98 €	69 227,89 €	92 670,33 €	131 840,40 €	147 152,17 €
CONTRIBU- TION EPCI	1€/hab	1 €/hab	0,85€/hab	0,8€/hab	0,7€/hab	0,81€/hab	0,873€/hab

3.2. Budget 2020

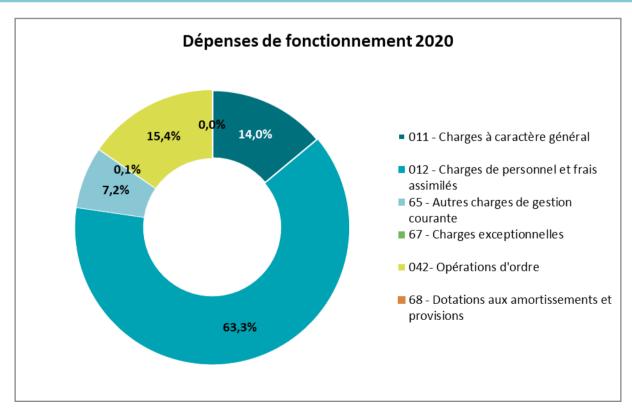
On note une évolution du Budget entre 2018 et 2020 qui s'explique par le portage, par le SIOCA, d'une nouvelle mission, celle de mettre en œuvre le Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille.

Les résultats de l'exercice 2020

La section de fonctionnement dégage un excédent en raison du report de l'excédent de l'exercice précédent. Cela s'explique en partie par la crise sanitaire, aucun frais de déplacements des agents du SIOCA n'ont été générés entre le mois de mars et le mois de juin 2020. De plus, les temps d'échanges envisagés n'ont pas pu être réalisés.

Les dépenses d'investissement portent sur les frais d'assistance juridique et la réalisation de l'évaluation environnementale relatifs à la modification simplifiée du SCoT. Sont également à prendre en compte les dépenses liées à l'étude opérationnelle du schéma vélo sur l'itinéraire du Youtar (Audierne-Beuzec-Cap-Sizun).

	Montant en €	Part des dépenses en %
Charges à caractère général	16 992,76 €	14 %
Charges de personnel et frais assimilés	77 130,62 €	63,3 %
Autres charges de gestion courante	8 812,14 €	7,2 %
Charges exceptionnelles	99,00 €	0,1 %
Opération d'ordre	18 730,00 €	15,4 %
Dotations aux amortissements	0,00€	0,0 %
Total des dépenses de fonctionne- ment	121 764,52 €	100 %



4. Temps forts

Quelques chiffres

Au cours de l'année 2020 se sont tenus :

- 8 Comités Syndicaux ;
- 3 Bureaux Syndicaux ;
- 2 Commission Réseaux et Déplacements dont 2 COPIL relatifs à l'étude de faisabilité « Youtar » ;
- 0 Commissions Economie;
- 5 Commissions Littoral/Environnement dont 5 COPIL modification du volet « Loi Littoral » du SCoT ;
- 2 Commissions Urbanisme et Habitat ;
- 5 réunions en tant que Personne Publique Associée dans le cadre du suivi des documents d'urbanisme locaux ;

Les faits marquants

16 janvier 2020: Journée d'échanges dans le cadre du Schéma Vélo à Pont-Croix sur les solutions pratiques à disposition des collectivités (sources de financements, jalonnement, cohabitation...)

29 juin 2020 : Dépôt du dossier de candidature de la stratégie mobilité ouest Cornouaille à l'Appel à Manifestation d'Intérêt « Territoire de Nouvelles Mobilités Durables » porté par l'ADEME

27 août 2020 : Installation du Comité Syndical suite aux élections municipales 2020

26 octobre 2020 : Le SIOCA fait parti des lauréats de l'AMI TENMOD 2020 de l'ADEME

6 novembre 2020 : Lancement de l'étude en partenariat avec le CEREMA pour accompagner les EPCI dans la prise de compétence mobilité

15 décembre 2020 : Validation du déploiement d'un Modèle d'Occupation des Sols à l'échelle de l'ouest Cornouaille.



Journée d'échanges dans le cadre du Schéma Vélo à Pont-Croix



Installation du Comité Syndical le 27 aôut 2020 suite aux élections municipales

Le Sioca lauréat d'un appel à projets sur les mobilités

Le Sioca (Syndicat intercommunautaire Ouest-Cornouaille aménagement) est lauréat de l'appel à projets lancé par l'Ademe dans le cadre des Tenmod (Territoires nouvelles mobilités durables 2020). Il a été retenu au plan national parmi 33 projets. Avec, à la clef, une aide financière et technique pour se lancer dans l'élaboration de sa stratégie mobilité (Stramoc) qui vise à sortir de la dépendance « tout voiture » sur tout le territoire de la Cornouaille.

Le Sioca, qui a préparé sa candidature durant le premier confinement, porte la réflexion sur la prise de compétence « Mobilité » dans le cadre de la loi LOM (loi d'orientation sur les mobilités) imposant aux territoires de se prononcer sur cette prise de compétence avant le 31 mars 2021. Aucun des quatre EPCI de l'Ouest-Cornouaille n'est actuellement « Autorité organisatrice de la mobilité » et aucun document ne permet de déployer des solutions de mobilités, hormis le volet déplacement du SCOT et le Schéma vélo.

Recenser les attentes de la population

Pour le Sioca, le premier pas sera de recenser l'offre existante, ses forces et faiblesses, les attentes et les besoins de la population et des acteurs, afin de mettre en œuvre une stratégie de mobilité au sein des collectivités de l'Ouest-Cornouaille. Cette stratégie devra permettre la mobilité de tous, pour tous les usages, de diminuer l'usage de la voiture individuelle au profit de solutions alternatives moins polluantes, d'améliorer l'organisation territoriale de la mobilité pour une meilleure complémentarité entre tous les modes de déplacement et de proposer un modèle de gouvernance de la mobilité cohérent et opérationnel.

Soixante mille euros seront dévolus à ce travail : 50 % viennent de l'Ademe, 30 % seront sollicités au Fonds Leader et 20 %, soit 12 000 €, reste à la charge du Sioca.



Le Sioca veut élaborer une stratégie mobilité permettant de sortir du « tout voiture ». Photo thématique

Le SIOCA est retenu parmi les lauréats de l'AMI TENMOD 2020 de l'ADEME pour réaliser une stratégie mobilité à l'échelle de l'ouest Cornouaille.







La compétence d'organisation de la mobilité en territoires peu denses

Mode d'emploi

Alexandre Strauss, Cerema



06/11/20 R

Réunion réflexion compétence mobilité - SIOC

Lancement de l'étude sur la prise de compétence « mobilité » en partenariat avec le CEREMA



LE SCOT OUEST CORNOUAILLE



1. Evolution et suivi du SCoT	16
1.1. Modification simplifiée du SCoT	16
1.2. Préfiguration de l'évaluation du SCoT ouest Cor- nouaille	17
2. Mise en œuvre du SCoT : accompagnement et sensibilisation	19
2.1. Suivi des documents d'urbanisme	20
2.2. Suivi des projets commerciaux	21
3. Actions transversales	22
3.1. Breizh COP et SRADDET	22
3.2. Réflexions sur les mobilités	26
3.2.1. La stratégie mobilité ouest Cornouaille	27
3.2.2. Etude de préfiguration sur la prise de compé- tence mobilité	28
4. Interscot de Cornouaille	30

1. Evolution et suivi du SCoT

1.1. Modification simplifiée du SCoT

La loi ELAN du 23 novembre 2018 renforce les compétences des SCoT en matière d'application de la loi Littoral. Ces derniers doivent désormais déterminer les critères d'identification des agglomérations, villages et des secteurs déjà urbanisés prévus à l'article L.121-8 du code de l'urbanisme, et en définir la localisation.

Pour permettre aux SCoT de mettre en oeuvre rapidement cette mesure, la loi ELAN autorise le recours à une procédure de modification simplifiée.

Le SIOCA peut décider de saisir cette possibilité offerte par la loi pour compléter le volet loi Littoral du SCoT ouest Cornouaille approuvé le 21 mai 2015.

Le projet de modification a été lancé en septembre 2019, un comité de pilotage ainsi que des groupes de travail ont été mis en place pour définir la méthode et les critères d'identification des agglomérations, villages et secteurs déjà urbanisés. Le 15 décembre 2019, le comité syndical a délibérer pour autoriser la Présidente du SIOCA à engager la procédure de modification simplifiée n°1 du SCoT ouest Cornouaille.

COPIL: 13/01/2020

- Validation des secteurs à vocation d'habitat ;
- Validation des critères et des secteurs à vocation économique ;
- Validation des critères et des secteurs à vocation touristique ;
- Présentation des modalités de réalisation de l'évaluation environnementale.

COPIL: 5/03/2020

- Présentation des résultats de l'évaluation environnementale ;
- Validation des secteurs à vocation résidentielle, économique et touristique pour la constitution du dossier de modification.

Réunion Personne Publique Associée (PPA): 16/06/2020

• Présentation et échanges sur le projet de modification (critères, secteurs localisés et évaluation environnementale)

Réunion d'explication de la modification aux nouveaux élus : 2/09/2020

- A destination de toutes les communes littorales du SCoT et des EPCI, techniciens et élus ;
- Présentation du contexte, des évolutions jurisprudentiels et des apports de la loi ELAN par l'assistance iuridique :
- Présentation de la gouvernance, de la méthodologie développée, des critères et des secteurs retenus.

COPIL: 11/09/2020

- Présentation du projet de modification et de ses étapes aux nouveaux élus du SIOCA;
- Echanges et appropriation du dossier par les membres du COPIL ;

Conclusions du COPIL : les élus du Comité de pilotage ont fait part de leur volonté que le SIOCA rencontre les communes littorales pour échanger sur le projet de modification suite au renouvellement des différentes équipes municipales.

COPIL: 12/10/2020

- Présentation de la synthèse des rencontres individuelles réalisées avec les communes littorales ;
- Présentation de nouvelles hypothèses de critères d'identification des agglomérations, villages et SDU.

Conclusions du COPIL : les élus du Comité de pilotage ont acté la modification du nombre de constructions nécessaires pour qualifier un village (40 constructions) et un SDU (25 constructions).

GROUPES DE TRAVAIL : 3/11/2020

- Présentation des secteurs identifiés suite à la modification des critères d'identification des villages et SDU;
- Analyse des secteurs remontés par les communes ;

COPIL: 24/11/2020

Validation des secteurs étudiés par les groupes de travail qui se sont réunis le 3/11;

La démarche se poursuit en 2021 pour aboutir à l'approbation de la modification simplifiée du volet « Loi Littoral » du SCoT. Restent à mener, la mise à jour de l'évaluation environnementale, l'arrêt du projet et le lancement de la procédure réglementaire (notification aux personnes publiques associées, mise à disposition du public...).

1.2. Préfiguration de l'évaluation du SCoT ouest Cornouaille

A l'occasion du Comité Syndical du 15 décembre 2020, le SIOCA a présenté la méthodologie envisagée pour mener l'évaluation à 6 ans du SCoT ouest Cornouaille.

Le SCoT ouest Cornouaille est en vigueur depuis 2015. Le SCoT n'a pas connu de changement et il est mis en œuvre sur le territoire depuis maintenant 6 ans. Le code de l'urbanisme impose un bilan du SCoT dans un délai précis. Depuis la loi Grenelle II, ce bilan doit être réalisé au terme des 6 premières années d'application. Il est réglementé et doit être conforme aux règles du code de l'urbanisme. Dans le cas contraire le SCoT devient caduc après cette date limite. Le Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement (structure porteuse du SCoT) doit dès lors procéder à la réalisation de cette évaluation et délibérer sur le maintien ou la révision du schéma au plus tard le 21 août 2021.

L'article L.143-28 du Code de l'Urbanisme explicite l'évaluation :

« Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.

Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 104-6. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc. »

Objectifs

L'évaluation du SCoT consiste à vérifier si les objectifs fixés lors de l'élaboration du document ont été atteints et d'en tirer les conséquences sur les besoins d'évolution. Les travaux d'analyse, réinterrogeront les politiques publiques, afin d'identifier clairement les éléments à maintenir ou à faire évoluer dans le document.

Enjeux

- Assurer le développement du territoire du SCoT en lien avec les objectifs du schéma en ayant un regard rétrospectif depuis l'élaboration ;
- Permettre le réajustement des politiques publiques en matière d'aménagement du territoire en fonction des dynamiques territoriales en cours sur le territoire.

Déroulement

Le SIOCA propose de mener l'évaluation du SCoT en trois étapes afin de dresser une analyse complète et objective du SCoT à 6 ans :

- Une analyse chiffrée et quantitative :

Cette analyse sera menée au regard des objectifs approuvés en 2015 et des indicateurs développés dans le cadre du Bilan à 3 ans du SCoT. Une première étape portera sur le choix des indicateurs à retenir pour l'analyse. Une fois les indicateurs validés, le travail statistique nourrira les premières réflexions et donnera lieu à un travail cartographique spécifique.

- Une analyse qualitative en deux phases :

Cette étape doit déterminer les moyens employés par la collectivité pour mettre en œuvre le SCoT ainsi que les freins et obstacles qui ont empêché, différé ou modifié la mise en œuvre des actions initialement prévues.

• Rencontre des communes du SCoT

Une série de rencontres avec les élus communaux et communautaires sera à envisager pour connaître et comprendre les difficultés d'appréhension du SCoT. Ces remarques permettront également d'analyser les difficultés de mise en œuvre du SCoT dans les documents d'urbanisme communaux.

Analyse au regard du PADD et du DOO du SCoT

Cette phase sera à mener en parallèle des rencontres avec les élus, une réappropriation des objectifs et des ambitions définis en 2015 est nécessaire pour évaluer leur prise en compte et mise en œuvre.

- <u>Une synthèse des analyses quantitatives et qualitative</u>

Au regard des bilans quantitatif et qualitatif, la troisième étape proposera une notation de la mise en œuvre et des effets de l'application des préconisations du SCoT. Cette notation, à définir, pourra s'observer au regard de plusieurs questionnements stratégiques (évolutions observées, difficulté de mise en œuvre, prise en compte globale de la préconisation, mise en œuvre des recommandations, respect global des objectifs à atteindre).

Ce travail permettra d'établir un rapport tenant lieu d'évaluation.

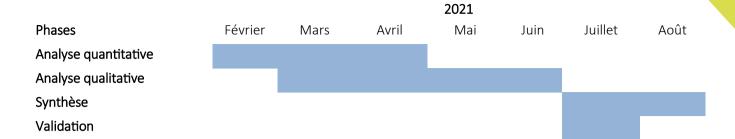
Calendrier prévisionnel

Il est proposé de mener ce travail sur une période de 6 à 7 mois ;

• Analyse quantitative : 3 mois ;

Analyse qualitative : 4 mois ;

• Synthèse : 1 à 2 mois

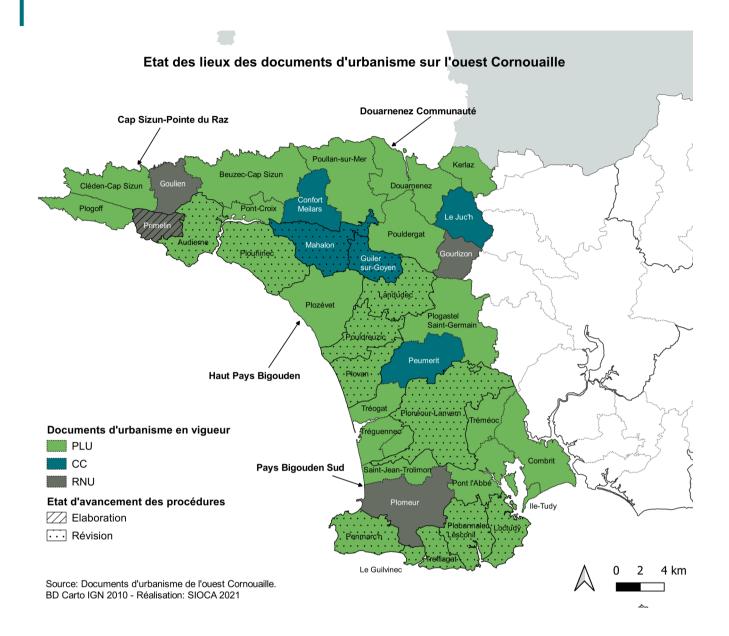


2. Mise en œuvre du SCoT : accompagnement et sensibilisation

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, le SIOCA assure le suivi des documents d'urbanisme (PLU, Cartes Communales) ainsi que les projets commerciaux soumis à l'avis de la CDAC afin de s'assurer de la bonne prise en compte des orientations du SCoT.

Pour s'assurer de l'appropriation des objectifs du Document d'Orientations et d'Objectifs par les partenaires, le SIOCA essaye d'organiser, chaque année, au moins un temps d'informations et d'échanges sur une des thématiques du SCoT. Cependant, le contexte de l'année 2020, marqué par la crise sanitaire n'a pas permis de rassembler les élus et les techniciens de l'ouest Cornouaille pour parler des grands enjeux de l'aménagement du territoire.

2.1. Suivi des documents d'urbanisme



Avis rendus sur les projets d'élaboration/révision des Plans Locaux d'Urbanisme

Commune	Nature de l'avis
Loctudy	Favorable sous-réserve sur le PLU soit compatible avec le volet commercial du SCoT
Primelin	Favorable assorti de remarques

L'ensemble des Plan Locaux d'Urbanisme soumis à l'analyse du SIOCA ont reçu un avis favorable. Cependant, on note, à chaque fois, que certaines orientations du SCoT ne sont pas complètement intégrées dans les PLU. Voici les principales observations qui ressortent des PLU analysés en 2020 :

- Mobilités et déplacements : de manière générale l'état des lieux réalisé dans le cadre du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille n'est pas systématiquement intégré au rapport de présentation du PLU. De plus, les Orientations d'Aménagements et de Programmation ne font que très peu souvent la distinction entre les liaisons douces existantes et les liaisons douces à créer.
- Développement résidentiel: on note globalement un manque de clarté dans la présentation des projections résidentielles (nombres de logements prévus). Il est parfois difficile de savoir le nombre exact de logements prévus par les documents d'urbanisme et leur répartition dans et en dehors de l'enveloppe urbaine.
- **Urbanisme commercial**: on observe que les communes ont des difficultés à définir leur périmètre de centralité (préservation du commerce de centralité). En effet, il est souvent trop large et englobe des zones résidentielles où l'implantation de commerce n'est pas recommandée.

Avis rendu sur les projets de modification des Plans Locaux d'Urbanisme

Le SIOCA n'a reçu aucun projet de modification de PLU en 2020.

Avis sur les permis d'aménager opposables au SCoT (surface de plancher > 5000m²)

Le SIOCA n'a reçu aucun projet de Permis d'Aménager en 2020.

2.2. Suivi des projets commerciaux

Les projets de création d'un magasin de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 1 000 m² résultant soit d'une construction nouvelle, soit de la transformation d'un immeuble existant, et l'extension de la surface de vente d'un magasin de commerce de détail ayant atteint le seuil de 1 000 m² ou devant le dépasser par la réalisation du projet sont soumis à une autorisation d'exploitation commerciale. Cela signifie que ces projets devront être soumis à l'avis de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), dans laquelle siège la Présidente du SIOCA.

Afin de définir l'avis à porter par le SIOCA lors de la CDAC, les projets d'aménagement commerciaux sont examinés par la commission économie.

Commune	Nature du projet	Nature de l'avis	Remarques
Combrit	Projet de création d'un DRIVE U	Favorable	Le projet ne prévoit pas les me- sures suffisantes pour avoir une intégration paysagère et archi- tecturale de qualité qui n'impac- tent pas l'environnement du site.
Combrit	Projet de création d'un supermarché BIOCOOP d'une surface de vente de 555,91 m².	Favorable	Le projet ne prévoit pas les me- sures suffisantes pour avoir une intégration paysagère et archi- tecturale de qualité, limiter l'ar- tificialisation du site. De plus, le projet ne précise pas suffisam- ment la nature des aménage- ments cyclables prévus.
Pont-l'Abbé	Projet d'extension d'un ensemble commercial par la création d'un espace culturel, technique et d'occasion et d'une régularisation de deux extensions du Leclerc.	Défavorable	Le projet ne permet pas de pré- server la vitalité des centres villes et bourgs au service de la proxi- mité. Les élus considèrent que ce projet par son ampleur et la di- versité des produits qu'il propose est de nature à mettre en diffi- culté un certain nombre de com- merces de proximité à Pont- l'Abbé et dans les communes environnantes.

3. Actions transversales

Le SIOCA mène, conjointement à la mise en œuvre du SCoT, des réflexions et des projets qui touchent aux thématiques de l'aménagement du territoire.

3.1. Breizh COP et SRADDET

Le SIOCA fait partit des Personnes Publiques Associés (PPA) à la démarche d'élaboration du SRADDET. Dans ce cadre, le syndicat a été consulté tout au long de la démarche et doit, au moment de l'arrêt du schéma régional, rendre un avis.

Le dossier arrêté du SRADDET de la Région Bretagne a été reçu le 12 décembre 2019.

Le document a été analysé et présenté aux élus au Comité Syndical du 5 mars 2020 afin de faire remonter l'avis au Conseil Régional au plus tard le 12 mars.

Les échanges sur les objectifs qui seront opposables aux documents d'urbanisme locaux ont permis de dégager les observations suivantes :

Objectifs	Remarques SIOCA		
	La planification évoquée par la Région prendra-t-elle la forme d'un SMVM (schéma de mise en valeur de la mer) ?		
8.2/ Assurer simultanément la préservation des écosystèmes marins et côtiers, le développement durable des activités maritimes et le libre accès de tous à la mer en mettant en œuvre une planification spatiale de la zone côtière	La Région entend-elle par cet objectif que soient réalisés des SMVM et/ou des démarches de GIZC pour permettre la cohabitation des différents usages sur les espaces littoraux ?		
	Cet objectif mentionne l'exercice de la planification en mer (dans les eaux territoriales) cependant il n'y a aucune règles (liés à cet objectif) qui fixent un cadre pour faire cohabiter les usages en mer, préserver la biodiversité marine		
	Au vu des regroupements intercommunaux (EPCI XXL) sur certains territoires, l'échelon communauté de communes peut sembler pertinent pour organiser les solutions de mobilités. Cependant, sur d'autres territoires, il est nécessaire de raisonner à une échelle supra -communautaire pour pouvoir interconnecter les pôles et créer des continuités.		
15.1/ Mettre en cohérence les projets urbains et les solutions de mobilité sur	L'échelon intercommunal est celui de l'opérationnalité, l'armature urbaine et de transports d'un territoire est définie par le SCoT et s'adosse à un projet politique. Ainsi, il est nécessaire que les solutions de mobilité soient issues de cette stratégie et ensuite déclinées au niveau local.		
mesure à l'échelle des EPCI	Le but recherché par cet objectif est de veiller à ce que les questions d'habitat et de mobilité ne soient pas déconnectées. Le développement de l'habitat est tout d'abord conditionné par le SCoT via l'armature urbaine, à laquelle est adossée une armature des déplacements qui permet de prendre en compte ces deux problématiques de manière concomitante.		
	Il serait donc pertinent que l'objectif ne se traduise pas seulement à l'échelle intercommunale. En effet, les EPCI pouvant être compétents en matière de PLUi, les SCoT n'ont plus vocation à s'établir à cette échelle mais plutôt à un niveau supra.		
9.2/ Viser la production de près de 25 000 logements à vocation de résidence	Les 25 000 logements prévus, sont-ils des nouveaux logements ? Quelle attention est portée sur le réinvestissement des logements vacants, des friches compte tenu de l'objectif affirmé de faire de la densification la priorité ?		
principale par an, et privilégier leur positionnement en vue de raccourcir les distances logement/emploi	Des leviers sont-ils prévus à destination des territoires ruraux, en termes de moyens et d'ingénierie, pour répondre aux exigences de renouvellement urbain ?		
	Comment est territorialisé cet objectif à l'échelle régionale compte tenu de la déprise démographique de certains territoires ?		

19.4/ Profiter de la priorité au renouvellement urbain pour inventer des nouveaux quartiers (conjuguant mixité sociale, architecturale, fonctionnelle, urbaine)	Sur le point de la mixité fonctionnelle, il est évidemment très intéressant de mêler par exemple habitat et commerces (en rez-de chaussées) sur des opérations d'aménagement en centre-bourg pour permettre leur revitalisation. Lorsqu'on s'éloigne des centres-bourgs il est important que la commune ou l'EPCI (PLU ou PLUi) se questionne sur la pertinence et le bien fondé d'autoriser l'implantation de nouveaux commerces en dehors des centralités et/ou ZACOM.
31. Mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels	La gestion de la consommation foncière par compensation à l'échelle régionale demande que la méthode de suivi soit très efficace. Par ailleurs, cette compensation induit une densification et un renouvellement urbain obligatoire pour les communes les moins attractives, ces opérations étant les plus coûteuses et nécessitant le plus d'ingénierie. Une autre forme de compensation serait donc peut être à envisagée des territoires consommateurs de foncier vers les autres.
32. Conforter une armature territo- riale au service d'un double enjeu d'attractivité et de solidarité	Qu'en est-il de l'agglomération Quimpéroise, est-elle classée dans la catégorie des villes moyennes ? Ne joue-t-elle pas un rôle central pour le sud Finistère entre Brest et Lorient, au même titre que Saint -Brieuc pour le nord breton.
32.1/ Parvenir à une couverture intégrale de la Bretagne en territoires de projets à l'échelle du bassin de vie	Quel est le cadre et la latitude donnés aux différents échelons territoriaux pour se regrouper en territoire de projets ? La région fait référence à un "pacte d'engagement territorial" pour mettre en oeuvre les engagements de la Breizh Cop à l'échelle des territoires de projets. Cependant aucune précision n'est apportée
33. Favoriser la mixité sociale et la fluidité des parcours individuels et collectifs par le logement	Contrairement aux autres objectifs portant sur l'habitat ou la consommation foncière, aucune territorialisation n'est indiquée ici. Au regard des différents contextes territoriaux il serait intéressant d'avoir une ventilation de cet objectif en fonction du niveau des pôles dans l'armature urbaine.

Les échanges sur les règles qui seront opposables aux documents d'urbanisme locaux ont permis de dégager les observations suivantes :

Intitulé de la règle	Remarque SIOCA		
Règle I-1 : Vitalité commerciale des centralités	La règle évoque que "hors des centralités, les documents d'urba- nisme déterminent les conditions d'implantation des constructions commerciales et de constructions logistiques commerciales en fonc- tion de leur surface, de leur impact sur les équilibres territoriaux, et de la fréquence d'achat du ou des flux générés par les personnes ou les marchandises". La question se pose, pour les SCoT, de la méthode à utiliser pour calculer la fréquence d'achat et des flux générés par différentes constructions commerciales.		

Règle I-2 : Production de logements locatifs abordables et mixité	Il faut davantage de précisions sur ce que l'on entend par "logement abordable". En effet, un logement abordable sur un territoire ne l'est pas forcément sur un autre. Si la règle est d'atteindre une production de 30% de logements abordables au sens large (logements en accession + locatifs), cela semble cohérent avec la réalité du territoire (objectif déjà inscrit aux PLH de notre territoire). Toutefois, cela ne garantit pas un parc de logements abordable sur le long terme, l'accession abordable entrant à terme dans le parc privé. Une part de logements locatifs est-elle alors à fixer en plus pour les territoires non soumis à la loi SRU? Si la règle est d'atteindre une production de 30% de logements locatifs abordables (PLUS/PLAIS/PLS et PLI), l'objectif semble plus difficile à atteindre, au regard de la difficulté de créer du logement locatif social sur certains territoires ruraux. Par ailleurs, sur les territoires ruraux les niveaux de loyers PLS ou PLI sont souvent proches des prix moyens du marché et ne permettent pas de diversifier l'offre comme sur les zones tendues. Une territorialisation de l'objectif de 30% de logements abordable serait intéressante. Sur la question de la mixité fonctionnelle, il faut se demander s'il est pertinent d'implanter des commerces et des services dans les nouveaux quartiers, au risque de fragiliser la centralité.
Règle I-5 : Itinéraires et sites touris- tiques	La règle dit que "les documents d'urbanisme identifient les principaux itinéraires et sites touristiques liés au patrimoine bâti ou naturel. Ils préservent les espaces naturels soumis à une forte fréquentation en encadrant les capacités d'accueil touristique en fonction, notamment, des fragilités et caractéristiques naturelles des sites. Quelle portée ont les documents d'urbanisme pour encadrer la capacité d'accueil d'un site touristique ?
Règle I-6 : Habitat des actifs du tou- risme	La règle dit que " les documents d'urbanisme analysent la capacité du territoire à loger et héberger les travailleurs dans le domaine du tourisme. Ils déterminent les secteurs concernés et prévoient les mesures permettant de garantir et développer une offre abordable à proximité des lieux de travail". Quels leviers ont les documents d'urbanisme pour mettre en place cette règle ?
Règle I-8 : Réduction de la consomma- tion foncière	L'optimisation du foncier doit être recherchée pour l'habitat mais aussi pour les activités économiques. L'objectif 31 présente des éléments chiffrés en terme de réduction de la consommation de l'espace et de densité minimale, ce qui n'est pas du tout repris dans la règle.
Règle II-2 : Protection et reconquête de la biodiversité	Il serait intéressant de faire le lien avec les SAGE et pas seulement les documents d'urbanisme
Règle II-3 : Espaces boisés et reboise- ment	Il serait intéressant de faire le lien avec les SAGE et pas seulement les documents d'urbanisme. La règle évoque que les mesures de végétalisation et de boisement sont déclinées en fonction de l'armature territoriale, quel est le but recherché ?

Règle II-5 : Projets de développement, ressource en eau et capacités de trai- tement	La règle dit que " les documents d'urbanisme proportionnent les projets de développement à la ressource en eau potable disponible actuelle et future pour les activités humaines, évaluée par une analyse prospective sur le territoire pour les 20 prochaines années, intégrant les scenarios liés au changement climatique". Sur quels scenarios s'appuie-t-on ? (les travaux du GIEC)
Règle III-6 Mesures d'adaptation au changement climatique	La règle dit que "les mesures d'adaptation au changement climatique sont déclinées en fonction des typologies d'espaces et en fonction du niveau de polarité dans l'armature territoriale". Pourquoi les mesures sont à moduler selon le niveau de polarité? Cela s'avère assez logique pour les aménagements futurs, en revanche ces mesures doivent être omniprésentes sur chaque niveau de l'armature lorsqu'on agit sur l'existant.
Règle IV-2 : Intégration des mobilités aux projets d'aménagement	La règle laisse penser qu'un pôle générateur doit s'implanter là où sont développés les transports existants. Dans les faits, la situation est plutôt l'inverse, il est rare de créer de nouveaux pôles générateurs. Ainsi il faudrait plutôt dire que les transports alternatifs à la voiture soient développés dans les pôles générateurs.

De manière générale parfois le PLH n'est pas intégré au PLU et il n'est pas mentionné comme document devant être compatible avec le SRADDET (règles I-2, III-4).

De plus, certaines orientations notamment sur la consommation foncière fixent des échéances pour atteindre des objectifs chiffrés mais ils ne sont pas traduits dans les règles dont le degré d'opposabilité est plus fort (compatibilité contre prise en compte). Ainsi on peut se questionner sur la volonté d'atteindre les objectifs affichés.

Le Comité Syndical a rendu un avis favorable assorti des remarques ci-dessus.

3.2 Réflexions sur les mobilités

Dans le cadre des missions menées par le SIOCA sur les mobilités, deux documents ont été réalisés à destination des élus en 2020 :

- Un SCoT Info : réflexions et projets « Mobilités en ouest Cornouaille ;
- Une fiche pratique : « réflexions mobilités : ressources documentaires ».

SCoT' Infos

RÉFLEXIONS ET PROJETS « MOBILITÉS » EN OUEST CORNOLIAILLE

Edito

Ce document est avant tout destiné, avant tout, aux élus, aux techniciens de l'ouest Cornouaille et à leurs partenaires.

Les élus et les habitants ont identifié la mobilité comme un enjeu crucial du territoire. La mobilité est un sujet récurrent et transversal qui se traduit dans les missions du SIOCA et celles des Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille.

Arec la poblication de la Lei O'Unietation sur les Mobilités, il est opportan de clarifier ce qui est attendu des territories. Ce document permet de mettre ne évidence les enjexe et les objectits poursaivis par la LOM, les échiances pour lesquelles les collectivités de l'euest formozalle devenu se positionner sur les questions de mobilités et enfis les projets mesée par le SIOCA en partenariat avec les 4 EPGI pour avancer sur ces réficioles.

Florence CROM

LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITÉS (LOM) DU 24 DÉCEMBRE 2019 : LA MOBILITÉ EN TERRITOIRES PEU DENSES

La LOM du 24 décembre 2019 a pour objeccif apporter de nouvelles solutions pour so déplace. A tous et dans tous les territaires. La LOM se vest comme un escenhible demserse. Évecis, permettant de renouveler l'approche des systèmes de mobilité et donner plus de capacités d'intervention sur les territaires à tous les acteurs. La les LOM vies à répendre à plusieurs des grands détie, de la mobilité :

- grands defits de la mobilité:

 De smobilités pour tous et partaut : L'onsemble du territaire sera couvert par des
 auturités organisatrions de la mobilité
 afin que des solitons soient apportées à
 tous les citiques et partout. Concrètement, la la laissera le choix aux momenses et intercommunités pour que
 ces dernières s'emparent de la compétence, et à défaut, les régions serant
- compétentes.

 Accompagne les nouvelles mobilités : La loi oblige l'ouverture des données relatives à l'offre de mobilité de 1-acqui opérationalle our tout le territaire : le développement du couvilrage comme solution de mobilité au goutidien et un nouveau cadre de régulation pour les offres en liber-service, dites en free floating.
- Réussir la transition écologique des mobilités : Ubjectif de neutralité carbone en 2050 est inscrit dans la loi, conformément au Plan climat. Un plan vélo inédit pour tripler sa part dans les déplacements et l'ablectif à multipliar aux 5 d'ile 2020.
- la lot.

 Investir plus et mieux dans les transports du quotidien: 13,4 MdC d'investissements de l'État dans les transports dans le quincipaennat. Une réprientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien plutôt que de nouveaux grands projets.
- Assurer le bon fenctionnement des tran ports: Un permis de conduire plus rapie et moins cher. Des mesures pour souten la compétitivité et la sécurité de nes por et des activités marritimes. Le monde mritime engagé dans la transition écol sique et énerpétique.



FICHE' 1

RÉFLEXIONS MOBILITÉS : RESSOURCES DOCUMENTAIRES

CUIDES RELATIES À LA LOI D'ORIENTATION SUR LES MORILITÉS



roupement des Autorités Responsables de Transport (GART), 2020 : ni d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions

Les principales thématiques de la loi sont successivement abordées dans ce guide, de manière à mettre en exergie les messeres les plus importantes. En fin de document, gaze une foire aux questions apportant des réponses aux principales questions, que GART a repres de la part de ses adhérents au sujet de l'interprétation de certaines dispositions de cettle de l'aux de l'aux de l'interprétation de certaines dispositions de cettle de l'aux de l'aux de l'interprétation de certaines des positions de cettle de l'aux de l'aux de l'aux de l'interprétation de certaines de positions de cettle de l'aux de l'aux de l'aux de l'interprétation de certaines de positions de cettle de l'aux de l

Disponible sur https://www.gart.org/publication/lom-decryptage-des-principale dispositions-version-2/



Association AGIR Transport, 2020 Guide sur la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : 110 questions/réponse

Dans le cadre du dispositif exceptionnel d'information sur la Loi d'Orientation des Mob lités (LOM) mis en place par AGIR, l'association publie un guide pratique sur la LOI destiné à tous les acteurs de la mobilité du quotidien, « 110 questions / réponses ».

Disponible sur https://www.agir-transport.org/agir-publie-le-guide-pratique-110



Association des Communautés de France (AdCF), 2020 Lei d'Orientation des Mobilités : transfert et modalités d'exercice de la compétence d'orcanisation de la mobilité dans les communautés de communes

n partenariat avec les directions des relations institutionnelles et des affaires juriliques de Transdev, l'AdCF publie un document synthétique sous forme de questionséponses visant à apporter les premiers éléments d'information sur les modalités de ransfert de la compétence et l'exercice de cette dernière.

Disponible sur https://www.adct.org/articles-loi-d-orientation-des-mobilites-transfert et-modalites-d-exercice-de-la-competence-d-organisation-de-la-mobilite-dans-lescommunautes-da-communes-SAFA



3.2.1. La stratégie mobilité ouest Cornouaille

La Loi d'Orientations sur les Mobilités (LOM), du 24 décembre 2019, impose aux territoires de se prononcer sur la prise de compétence mobilité avant le 31 mars 2021. Aujourd'hui, aucun des 4 EPCI de l'ouest Cornouaille n'est « Autorité Organisatrice de la Mobilité ». Le territoire ne dispose pas de documents permettant de fixer un cadre au déploiement de solutions de mobilités hormis le volet déplacement du SCoT et le Schéma vélo.

Le SIOCA et les 4 EPCI doivent être en mesure de connaître, en termes de mobilités, l'offre existante, les forces et les faiblesses de cette offre et celles du territoire, les attentes et les besoins de la population et des acteurs. En effet, il paraît inapproprié de vouloir développer des services de mobilités sans savoir s'il s'agit de la réponse adéquate aux difficultés de déplacements rencontrées par les habitants.

C'est dans ce cadre que le SIOCA, avec le soutien des 4 EPCI, a candidaté à l'AMI de l'ADEME dont l'objectif est d'accompagner, par une aide financière et technique, les territoires dans la définition d'une stratégie de mobilité (diagnostic, enjeux, plan d'actions).

L'enjeu, pour les Collectivités de l'ouest Cornouaille, est de se doter d'une stratégie mobilité qui permette :

- La mobilité de tous les habitants et acteurs du territoire ;
- De diminuer la part modale de la voiture individuelle au profit de solutions alternatives et/ou moins polluantes :
- D'améliorer l'organisation territoriale de la mobilité pour une meilleure complémentarité entre tous les modes de déplacement ;
- De proposer un modèle de gouvernance de la mobilité cohérent et opérationnel.
- Le SIOCA a été retenu parmi les lauréats de l'AMI « TENMOD » de l'ADEME le 26 octobre 2020. La consultation pour recruter le bureau d'études qui accompagnera le SIOCA a été lancée le 8 décembre.

Le travail d'élaboration de la stratégie commencera au 1^{er} trimestre 2021.

3.2.2. L'étude de réflexion sur la prise de compétence « Mobilité »

La loi LOM du 24 décembre 2019 a pour objectif d'apporter, à tous et dans tous les territoires, de nouvelles solutions pour se déplacer. En effet, la loi vise à doter rapidement tous les territoires d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour construire les solutions de mobilité adaptées aux enjeux locaux, y compris dans les territoires peu denses.

Une autorité organisatrice de la mobilité est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire, le ressort territorial.

Elle a un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire et contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et la lutte contre l'étalement urbain.

Elle intervient en organisant des services de mobilité mais aussi en concourant au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires.

Pour un territoire, prendre la compétence mobilité, c'est :

- Elaborer une stratégie de mobilité dans le cadre de son projet de territoire ;
- Devenir un acteur identifié et légitime de la mobilité ;
- Décider des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir ;
- Rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins.

Le rôle et les compétences des AOM sont :

- Organiser des services publics de transports réguliers qu'ils soient urbains ou non urbains. Elles n'ont toutefois pas l'obligation d'en mettre en place s'il n'y a pas de pertinence pour le territoire ;
- Organiser des services publics de transports à la demande ;
- Organiser des services publics de transports scolaires : lorsqu'un EPCI devient AOM, il pourra choisir de reprendre ou non en bloc les services de transport lourd que la région organise aujourd'hui intégralement sur son territoire;
- Organiser des services de mobilités actives et partagées ;
- Organiser des services de mobilités solidaires.

Les AOM ne sont pas tenue d'organiser l'ensemble de ces services, elles sont libres de mette en place ceux qui sont les plus adaptés aux territoires sur lesquels elles interviennent.

Les échéances :

La LOM prévoit le calendrier suivant pour que les communautés de communes se prononcent sur la prise de compétence d'organisation de la mobilité :

- Avant le 31 mars 2021, les communautés de communes qui ne sont pas AOM devront s'être prononcées sur la décision de prendre ou non la compétence d'organisation de la mobilité sur leur ressort territorial.
- Si les communautés de communes n'ont pas délibéré, la région, deviendra AOM locale à leur place et la région exercera cette compétence à partir du 1er juillet 2021.

Le Cerema propose d'accompagner quelques territoires partenaires dans leurs réflexions sur une éventuelle prise de compétence avant le 31 mars 2021 :

- Comprendre ce qui engage les collectivités qui deviennent AOM ;
- Répondre aux questions que les nouvelles dispositions de la LOM posent concrètement aux collectivités ;
- Répertorier les freins qui s'opposent à la prise de compétence locale et trouver des solutions pour les lever ;
- Recenser les leviers pour faciliter la mise en œuvre ultérieure d'une stratégie locale de mobilité adaptée aux besoins

À travers un accompagnement local de plusieurs territoires partenaires et une animation nationale, l'objectif est d'alimenter les connaissances sur cette prise de compétence au bénéfice de tous les territoires par le biais d'un document de synthèse qui constituera un outil méthodologique.

Le SIOCA, suite à la validation du Comité Syndical du 12 octobre, porte ce partenariat afin de profiter de l'accompagnement privilégié du CEREMA pour un faible coût. En effet, pour la réalisation du travail local avec les partenaires, le Cerema mettra à disposition de chaque territoire 10 à 20 jours d'expertise. Une contribution de la collectivité est demandée à hauteur de 50 % du coût de cette intervention, reste à charge un montant de l'ordre de 8 000 € à répartir entre les collectivités (SIOCA, DZCO, CCCSPR, CHHPB et CCPBS).

Le Cerema Ouest propose un séquencement du travail partenarial en trois phases :

Phase A: atelier d'acculturation à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019

Un atelier a été organisé le 6/11/2020 pour présenter les principales dispositions de la loi d'orientation des mobilités. Celui permettra de présenter :

- La définition d'une AOM au sens de la LOM;
- La cartographie des compétences mobilité ;
- Le calendrier réglementaire ;
- Les obligations réglementaires des AOM et les leviers de coopération prévus par la LOM.

Cet atelier a permis à l'ensemble des élus et techniciens des communautés de communes de poser toutes leurs questions sur les impacts de la LOM.

Phase B: entretiens auprès d'élus et techniciens des communautés de communes

Des entretiens seront organisés en deux temps :

- dans un premier temps avec les services des communautés de communes pour faire le point sur les compétences portées à l'échelle communautaire et à l'échelle communale et sur les documents de planification existants ou en projet;
- dans un deuxième temps avec des élus des quatre communautés de communes pour recueillir leur position sur la prise de compétence AOM et les éléments qu'ils identifient en faveur ou en défaveur de la prise de compétence, à la fois à l'échelle communautaire et à l'échelle syndicale.

Les ateliers avec chacune des Communautés de Communes se sont tenus :

- le 9/12/2020 pour la CCPBS;
- le 17/12/2020 pour DZCO

Les ateliers pour la CCHPB et la CCCSPR étaient programmés début 2021.

Phase C: atelier « prise de compétence AOM »

Un atelier sera organisé au mois de février autour de la prise de compétence AOM. Cet atelier permettra de faire le point, pour les guatre scénarios identifiés ci-dessus :

- la répartition des compétences en lien avec la mobilité entre communes, CC, SIOCA et conseil régional ;
- une analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, risques) générale et pour les différentes politiques mobilités qui pourraient être inscrites dans la stratégie à venir ;
- une estimation des incidences financières à la fois en terme de dépenses (moyens humains et financiers) et en terme de recettes (recette tarifaires des services mis en place, perception du versement mobilité).

4. INTERSCoT de Cornouaille

L'InterSCoT de Cornouaille a été constitué en 2010 afin de devenir le lieu d'échanges privilégié entre techniciens des SCoT cornouaillais (SCoT ouest Cornouaille, SCoT de l'Odet et SCoT de Concarneau Cornouaille Agglomération). Il a pour mission de porter un regard sur la cohérence des projets stratégiques d'aménagement et de développement des SCoT, ainsi que de vérifier la complémentarité de leurs objectifs.

La démarche InterSCoT permet de traiter des problématiques d'aménagement du territoire cornouaillais à une échelle plus pertinente, puisqu'elle dépasse souvent le cadre d'un SCoT pour interagir avec les SCoT voisins.

En 2020, plusieurs sujets ont été abordés dans le cadre de l'InterSCoT :

- Le lien terre/mer et son intégration dans les politiques locales et les documents de planification ;
- Les procédures d'évolution des SCoT : modification simplifiée.



LE SCHEMA VELO OUEST CORNOUAILLE



1. Intégration du schéma directeur vélo dans le SCoT et dans les documents d'urbanisme	34
2. Coordination	
2.1. Etude de faisabilité externalisée Youtar	34
2.2. Etudes détaillées et accompagnement	35
2.3. Recherches documentaires	40
2.4. Coordination entre gestionnaires	40
3. Valorisation	
3.1. Présentation du schéma directeur vélo et lancement du projet VEL-OC	41
3.2. Visite terrain « Double-sens cyclable »	41
4. Diffusion compétences	42
4.1. Présentation du schéma directeur vélo aux nouvelles équipes mu- nicipales et communautaires	42
4.2. Mise à jour fiches thématiques à disposition des collectivités	43
4.3. Liste d'échanges « Club des référents vélo »	43
5. Suivi du projet VEL-OC par les instances du SIOCA	
6. Suivi de l'existant	44
6.1. Mise à jour des données concernant l'infrastructure cyclable existante	44
6.2. Analyses thématiques	45
7. Communication	45
7.1. Sensibilisation acteurs du tourisme	45
7.2. Pages vélo sur le site du SIOCA	45
7.3. Communication presse	45
8. Projet « VEL-OC » et le programme a vélo	46

En 2020, le SIOCA continue d'accompagner les collectivités de l'Ouest Cornouaille dans la mise en œuvre du schéma directeur vélo élaboré à l'échelle du SCoT. Ce travail s'inscrit dans le projet « VEL-OC » qui bénéficie d'un soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre de l'appel à projets « Vélo et territoires ».

Les actions du SIOCA cherchent à préserver et à amplifier la dynamique pour le développement de la pratique du vélo. Le projet VEL-OC amplifie les actions menées par les différents acteurs publics et privés pour le développement du vélo en ouest Cornouaille.

1. <u>Intégration du schéma directeur vélo dans le SCoT et dans les documents d'urbanisme</u>

L'intégration du schéma directeur vélo dans le SCoT permettrait d'affiner les orientations d'ordre général au sujet du développement des modes actifs. Cette intégration passerait par une modification de droit commun du SCoT. Dans un souci de bonne gestion des finances publiques, les élus du SIOCA ont décidé de regrouper la modification « vélo » avec une autre modification de droit commun. En 2020 aucune modification de droit commun n'a été effectuée.

En attendant, le SIOCA met les livrables du schéma directeur à disposition du public intéressé, notamment le rapport final, le livret des itinéraires structurants et les livrables intermédiaires.



2. Coordination

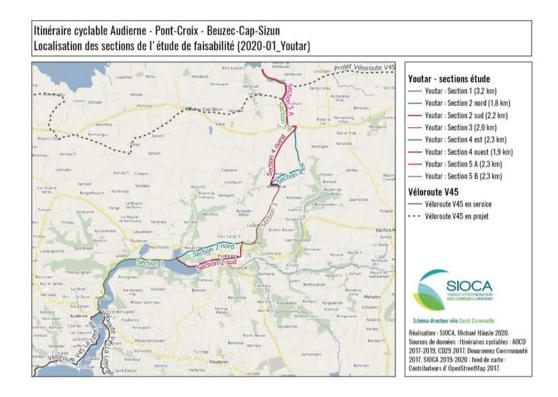
Le vélo est un sujet transversal par définition car il est à la fois un mode de déplacement, un loisir, une activité physique, un vecteur pour l'activité d'économie locale, un vecteur pour l'inclusion social etc. De ce fait, différentes collectivités et acteurs privés peuvent intervenir sur la thématique. Pour un déploiement optimal de la politique cyclable, la coopération de nombreux acteurs publics et privés est indispensable.

Le SIOCA vient en soutien des différents acteurs à travers le pilotage d'études pré-opérationnelles sur les itinéraires d'armature, un accompagnement sur des projets concrets des partenaires et à travers un conseil pour la prise en compte du vélo dans des projets divers.

2.1. Etude de faisabilité externalisée Youtar

L'itinéraire d'armature entre Audierne, Pont-Croix et Beuzec-Cap-Sizun (itinéraire K1 du schéma directeur vélo) a été retenu par les élus du SIOCA comme premier itinéraire dont l'étude de faisabilité est pilotée par le SIOCA. Cet itinéraire entre Audierne et Beuzec-Cap-Sizun a vocation à se connecter à la voie verte entre Douarnenez et Poullan-sur-Mer mise en service par Douarnenez Communauté. L'itinéraire se connecte à Au-

dierne à la Véloroute V45 (section Audierne – Penhors). Un deuxième point de connexion avec la Véloroute V45 est prévu à Pors Péron (section en projet entre la Pointe du Raz et Kerlaz).



Cette étude de faisabilité pré-opérationnelle porte sur la création d'un itinéraire d'environ 12 km. Il s'agit d'établir un diagnostic technique du tracé, d'associer tous les gestionnaires, d'identifier les procédures réglementaires à mener pour obtenir toutes les autorisations nécessaires aux futurs aménagements, et enfin d'établir un chiffrage de l'opération, par sections, ou par tranches, en visant un aménagement répondant aux exigences d'un itinéraire cyclable de type « voie verte » ou en voie partagée à faible circulation automobile selon les sections.

Les ouvrages d'art le long du Goyen font l'objet d'une étude spécifique qui sera pilotée par la communauté de communes Cap Sizun –Pointe du Raz. Ces études seront des outils d'aide à la décision qui doivent permettre aux collectivités d'engager la phase opérationnelle en toute connaissance de cause.

La liaison entre Audierne et Douarnenez par Pont-Croix et Beuzec-Cap-Sizun fait partie des itinéraires d'armature à l'échelle de l'ouest Cornouaille.

Cette étude a été confiée au bureau d'études DCI environnement. Elle a été lancée en septembre 2020 et se terminera en 2021. Les communes, communautés de communes concernées par l'itinéraire ainsi que les partenaires du projet ont été associés aux instances de gouvernance. Le suivi fin et le soutien au bureau d'études ont été assurés par les services du SIOCA, du CD29 et la communauté de communes.

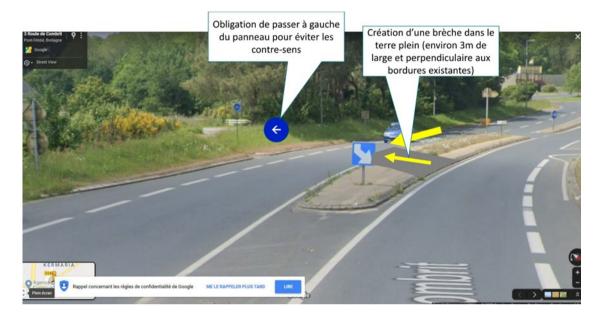
2.2. Etudes détaillées et accompagnement

Le SIOCA mène des études détaillées pour accompagner la mise en œuvre du schéma directeur vélo ouest Cornouaille. Ces études cherchent à affiner les connaissances de la pratique existante, à concrétiser les axes des futurs itinéraires et à répondre à des problématiques très concrètes – y compris sur sollicitation des partenaires.

Coronapistes – aménagements provisoires

La sortie du premier confinement en mai 2020 a eu un effet d'accélérateur pour la politique cyclable de beaucoup de territoires. Le SIOCA s'est inscrit dans cette démarche en participant aux webinaires sur les aménagements temporaires, en partageant cette information et en proposant des transpositions sur le terrain.

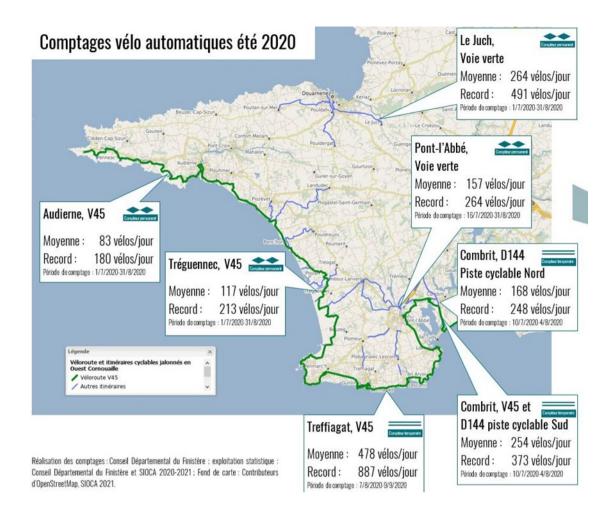
Ainsi, des aménagements concrets ont été proposés à Audierne, Plouhinec, Combrit, Douarnenez et Pont-l'Abbé. En mai/juin 2020, la mise en œuvre de tels aménagements n'était pas possible. Par la suite – et sans lien avec le confinement – des expérimentations ont été lancée à Audierne, Douarnenez et Pont-l'Abbé dont certaines avec une implication du SIOCA.



Comptages vélo automatiques et manuels

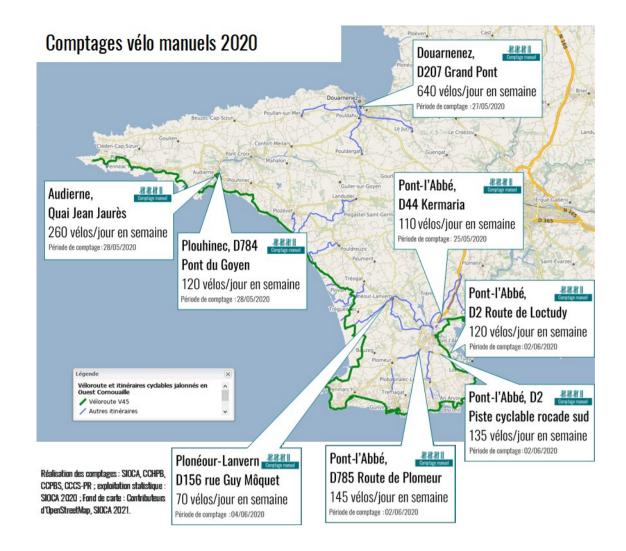
Avec le déconfinement les grandes villes ont accéléré leurs projets d'aménagements cyclables et les chiffres de fréquentation sont au rendez-vous. En dehors des grandes villes, les compteurs de diverses collectivités qui participent à la plateforme nationale des fréquentations ont enregistré une très bonne évolution. Les compteurs du Département affichent également une belle progression. L'ensemble des compteurs en service en ouest Cornouaille ont enregistré des records historiques en termes de fréquentation.

Durant l'été 2020, le Conseil Départemental du Finistère a réalisé des comptages sur trois aménagements cyclables départementaux. Ces comptages ont révélé une fréquentation très conséquente allant jusqu'à 887 vélos/jour sur la Véloroute V45 à Treffiagat.



Malgré ces bons résultats, il convient de noter que les compteurs automatiques en ouest Cornouaille se trouvent assez loin des habitations et enregistrent essentiellement une pratique loisirs. Pour étoffer la connaissance du terrain, le SIOCA a proposé plusieurs comptages manuels et les a réalisés avec ses partenaires.

Les comptages ont été réalisés à la fin du confinement dans les 4 communautés de communes de l'ouest Cornouaille. Sur 9 sites comptés, 7 comptages réalisés entre le 25/5 et le 4/6/2020 ont permis d'obtenir des données valides.



Marquage des trajectoires cyclistes (double chevrons, figurine vélo, numéro d'itinéraire)

La communauté de communes du Haut Pays Bigouden a exprimé le souhait d'améliorer la véloroute V45 La Littorale sur son territoire. Le choix s'est porté sur une matérialisation de la trajectoire des cyclistes en s'appuyant sur des marques règlementaires introduit dans le code de la route et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière par le plan d'action pour les modes actifs de 2015.

Ce marquage permet à la fois d'améliorer le jalonnement de la véloroute en complément avec les panneaux règlementaires et la sécurité des cyclistes en rendant leur présence plus visible.

Dans ce projet partenarial entre la CCHPB et le SIOCA, le SIOCA s'est chargé de la transposition des règles nationales vers



une proposition de marquage sur le terrain. La communauté de communes et le syndicat ont validé ensemble la proposition technique pour tenir compte des besoins de guidage, des visibilités et des croisements entre différents itinéraires cyclables. La mise en œuvre sur le terrain a été assurée en régie par les services de la CCHPB.

Les enseignements de cette réalisation pilote et les fichiers sources pour créer des pochoirs de marquage aux bonnes dimensions sont disponibles sous forme d'une fiche technique (N°9) sur le site du SIOCA.

Travail sur des projets des collectivités

Le SIOCA, la **CCHPB** et les communes de Plogastel-Saint-Germain, Landudec et Pouldreuzic ont mené un travail commun en 2020 ensemble sur les itinéraires cyclables intercommunaux issus du schéma vélo Ouest Cornouaille (G3', I3). Ce travail sera poursuivi en 2021 pour aboutir à une nouvelle liaison cyclable intégrée dans un réseau d'itinéraires.

Les principales études avec les communes du Haut Pays Bigouden sont :

- Plogastel-Saint-Germain: projet Briscoul Huella;
- Plovan : réaménagement du bourg ;
- Plozévet : projet d'une chaussée à voie centrale banalisée et propositions de mise en cohérence de la voirie ;
- Pouldreuzic : projets municipaux.

Les échanges avec la **CCPBS** ont porté en 2020 sur des aspects organisationnels et des projets à moyens termes. De façon opérationnelle, le SIOCA a accompagné la CCPBS dans le choix d'arceaux vélos amovibles qu'elle a installée elle-même, les communes de Combrit et Penmarc'h pour renforcer le stationnement vélo pendant l'été. Les communes ont bénéficié d'importants cofinancements dans le cadre du projet Alvéole.

Le SIOCA apporte son expertise auprès des communes lors de leur réflexion sur différents projets. Chaque commune restant ensuite maître de ses arbitrages. Ainsi, en 2020, le SIOCA a été sollicité par :

- Combrit : création d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de la D44 ;
- Combrit : idées d'action pour un travail sur le vélo dans la commune ;
- Combrit : Stationnement vélo ;
- Loctudy: piste cyclable Pont-l'Abbé Loctudy le long de la D2;
- Penmarc'h : doubles sens cyclables ;
- Penmarc'h : échanges sur le plan vélo ;
- Penmarc'h : intégration du vélo dans le PLU ;
- Plobannalec-Lesconil : déviation cyclable D2 par le Birinik et proposition de prolongement jusqu'à Lesconil ;
- Treffiagat : proposition d'aménagement Stang An Dour et échanges sur le réaménagement du bourg ;
- Tréguennec : projet de réaménagement du centre bourg.

Dans le **Cap Sizun** la signalisation directionnelle à destination des cyclistes a été améliorée sur le parking de la Pointe du Raz, Grand Site de France. Le marquage au sol permet d'améliorer la continuité du cheminement entre la véloroute V45 arrivant du bourg de Plogoff et le stationnement vélo réalisé en 2019 par la communauté de communes Cap Sizun – Pointe du Raz. Un temps de travail important a été consacré à l'étude sur le Youtar (voir plus haut)

Concernant le travail mené avec les communes , les principales études avec les communes du Cap Sizun portent sur :

- Confort-Meilars, Pont-Croix, Poullan-sur-Mer : deux itinéraires cyclables jalonnés entre Confort- et Pont-Croix puis entre Confort et Poullan-sur-Mer ;
- Plouhinec : Participation aux études sur la gestion du trait de côte ;
- Pont-Croix : Recommandations stationnement vélo Petit Séminaire.

La nouvelle voie verte de Menez Peulven entre le Drevers et la voie verte Quimper – Douarnenez constitue le principal sujet traité avec **Douarnenez Communauté** en 2020. Le travail commun portait sur la signalisation directionnelle, la signalisation de police et les dispositifs d'anti accès motorisé. Le projet se terminera en 2021. En complément de nombreux points ont été traité au fil de l'eau : fermeture au transit motorisé de la rue Ar Veret, site de la gare, indemnisation des frais de déplacements, signalisation, projet d'une chaussée à voie centrale banalisée et alternatives etc.

Le **Conseil Départemental** a de son côté sollicité le SIOCA sur son projet d'aménagement à l'Anse du Loc'h et sur les boucles cyclo-touristiques. D'autres échanges et collaborations sont comptabilisés au niveau des différents projets listés ci-dessous et ci-dessus (ex. aménagements provisoires ou voie verte de Menez Peulven) ainsi que dans la partie coordination entre gestionnaires (ex. priorités d'une piste cyclable à Audierne,).

2.3. Recherches documentaires

Certaines situations auxquelles le territoire n'est pas confronté régulièrement peuvent nécessiter une réflexion poussée pour arriver à une solution satisfaisante pour l'aménageur et les usagers. Il en est de même pour les sujets de fond visant l'amélioration d'une pratique existante. Le SIOCA peut alors venir en renfort et mener des recherches sur les thématiques soulevées. Ce travail peut se faire à l'initiative d'une collectivité membre ou à l'initiative du SIOCA.

En 2020, les sujets suivants ont fait l'objet de recherches documentaires :

- Chiffres clés du vélo en Ouest Cornouaille (fiche thématique n°8, disponible sur le site du SIOCA) ;
- Utilisations du marquage au sol « vélo » (fiche thématique n°9, disponible sur le site du SIOCA) ;
- Actualisation de plusieurs fiches thématiques (n° 0 sommaire, n°2 personnes ressources, n°7 accès aux données);
- Arrêtés de circulation sur voie verte en lien avec la pandémie de COVID-19.

Certaines questions peuvent par la suite faire l'objet d'une publication à destination de l'ensemble des partenaires (cf. communication).

2.4. Coordination entre gestionnaires

En Ouest Cornouaille, la voirie est essentiellement gérée par 35 collectivités territoriales (Département, 2 communautés de communes sur 4, 32 communes sur 37). Afin que le service rendu à l'usager soit d'une qualité continue, la coordination est un enjeu essentiel.

Ainsi, une bonne coopération entre gestionnaires de voire permet de maintenir la continuité des itinéraires – notamment dans le cadre de travaux réalisés sur le parcours de la Véloroute ou d'un autre itinéraire cyclable. En 2020, les principaux sujets traités dans ce cadre sont :

- Audierne / Département du Finistère : Améliorations piste cyclable au bord de la route départementale
 D784 ;
- Département du Finistère : Suivi des compteurs automatiques vélo ;
- Département du Finistère/QCD : Découpage de la véloroute V45 en plusieurs sections pour la promotion touristique et le suivi administratif ;
- Département du Finistère : Participation à l'évaluation de la politique cyclable et échanges sur le futur schéma vélo du Département.
- QCD : Participation aux projets pour la destination touristique.

3. Valorisation

3.1. Présentation du schéma directeur vélo & lancement du projet VEL-OC

Le SIOCA a invité les élus, techniciens et habitants intéressés par le développement du vélo à la deuxième journée vélo Ouest Cornouaille. Ce séminaire a eu lieu le 16 janvier 2020 à l'espace Louis Bolloré à Pont-Croix.

Le temps d'échange a permis de découvrir des solutions aux obstacles qui empêchent le développement du vélo sur notre territoire. Les solutions ont été présentées par des professionnels ayant déjà expérimentés ces difficultés sur leurs territoires. Leurs retours d'expériences ont permis d'en savoir plus sur les clés de réussite et les points de vigilance.

Les intervenants de la journée vélo 2020 :

- Cécile Rebout : Politique cyclable du Département et les dispositifs de cofinancements nationaux, régionaux et départementaux ;
- Loïc Segalen : Le jalonnement cyclable du réseau cyclable de Brest Métropole.
- Marc Linsig : Expériences alsaciennes concernant la cohabitation des usagers agricoles et cyclistes sur les chemins ruraux et les chemins d'exploitation.
- Michael Häusle: Retour d'expérience « Chaussées à voie centrale banalisée en ouest Cornouaille ».



La visite terrain prévue ce même jour sur l'ancien train carottes a dû être annulée à cause des fortes rafales. Une visite virtuelle de l'itinéraire a été proposée dans le cadre d'une exposition présentée sur place à travers un enregistrement du parcours.

L'ensemble des présentations de cette journée sont disponibles sur le site Internet du SIOCA.

3.2. Visite terrain « Doubles sens cyclables »

Les rues en double sens cyclable sont des rues à sens unique sauf pour les usagers à vélo. Dans ces rues, la circulation — à vélo — dans les deux sens est souvent facile à mettre en œuvre. L'état des lieux de l'infrastructure cyclable en ouest Cornouaille révèle un potentiel d'au moins 24 kilomètres supplémentaires. La règlementation est précisée par des recommandations techniques du Cerema.

Pour faciliter la mise en œuvre, le SIOCA a invité toutes les collectivités de l'ouest Cornouaille, à visiter plusieurs rues potentiellement concernées par une mise en double sens cyclable. La visite s'est déroulée le mardi 21 juillet 2020 à Douarnenez dans des rues représentatives de l'ouest Cornouaille. La visite a été animée par Thomas

Jouannot, directeur de projet au Cerema.



4. Diffusion compétences

Le schéma directeur vélo est une opportunité pour partager les connaissances et les bonnes pratiques entre acteurs du vélo. Sur le volet partage de connaissances, le SIOCA a rencontré les élus et techniciens de 18 communes, a mis à jour des fiches thématiques, crée une liste d'échanges et piloté une démarche sur les services à destination des cyclistes en 2019.

4.1. Présentation du schéma directeur vélo aux nouvelles équipes municipales et communautaires

Le SIOCA a proposé à toutes les communes de l'ouest Cornouaille une présentation des missions du syndicat en général et du schéma vélo en particulier pour tenir compte du renouvellement des élus suites aux élections municipales de 2020.

Cette proposition a été retenu par les communes suivantes :

- Audierne
- Combrit
- Confort-Meilars
- Kerlaz
- Le Guilvinec
- Loctudy
- Penmarc'h
- Plobannalec-Lesconil
- Plogastel-Saint-Germain
- Plomeur
- Plonéour-Lanvern
- Plouhinec
- Plovan
- Plozévet
- Pont-l'Abbé
- Saint-Jean-Trolimon

- Treffiagat
- Tréguennec

A l'échelle des communautés de communes une présentation du schéma directeur vélo, du programme VEL-OC et des actions concrètes sur le périmètre de la communauté ont été réalisée dans le Pays Bigouden Sud et à Douarnenez Communauté.

4.2. Mise à jour fiches thématiques à disposition des collectivités

L'AOCD a élaboré, entre 2017 et 2019, 9 fiches thématiques concernant le vélo. Ces documents permettent de traiter certains aspects particuliers du vélo ou du schéma directeur vélo de l'ouest Cornouaille.

A ces fiches s'ajoutent 2 nouvelles fiches élaborées par le SIOCA et les mises à jours des fiches préexistantes.

En 2020, le SIOCA a réalisé deux nouvelles fiches et procédé à quelques mises à jour :

- Fiche n°0: Récapitulatif des fiches thématiques (mise à jour 2020)
- Fiche n°1 : Présentation de la phase élaboration du schéma directeur vélo ouest Cornouaille
- Fiche n°2 : Documents ressources
- Fiche n°3: Personnes ressources (mise à jour 2020)
- Fiche n°4 : Stationnement vélo clés de réussites et aide au choix des modèles
- Fiche n°5 : Stationnement vélo obligations légales pour les constructions neuves
- Fiche n°6 : Limite d'agglomération : les incidences pour la circulation à vélo
- Fiche n°7 : Accès aux données cyclables de l'ouest Cornouaille (mise à jour 2020)
- Fiche n°8 : Le vélo en quelques chiffres clés (nouvelle fiche 2020)
- Fiche n°9: Marques vélo & pochoirs (nouvelle fiche 2020)
- SCoT'Info : Le vélo dans les documents d'urbanisme
 SCoT'Info fiche pratique : Le vélo du SCoT au PLU

Les fiches sont accessibles sur le site internet du SIOCA.

4.3. Liste d'échanges « Club des référents vélo »

La liste d'échanges par courriel "Club des référents vélo en ouest Cornouaille" a été créée pour faciliter les échanges d'informations techniques et favoriser le partage des retours d'expérience entre acteurs publics. Cette liste s'adresse aux techniciens et aux élus qui suivent des projets cyclables en ouest Cornouaille.

A l'occasion des rencontres dans les différentes communes, l'inscription a été proposée.

5. Suivi du projet VEL-OC par les instances du SIOCA

La commission réseaux et déplacements assure le suivi politique du schéma vélo. En 2020, les membres de la commission ont été convié à toutes les réunions du comité de pilotage de l'étude « Youtar ». Ils se sont également réunis en décembre 2020 pour identifier le deuxième itinéraire à faire l'objet d'une étude de faisabilité portée par le SIOCA et pour définir le fonctionnement pour l'année 2021.

En complément des instances politiques, un comité technique composés de techniciens des communautés de communes de l'ouest Cornouaille et du Département du Finistère échange sur les aspects plus techniques.

6. Suivi de l'existant

6.1. Mise à jour des données concernant l'infrastructure cyclable existante

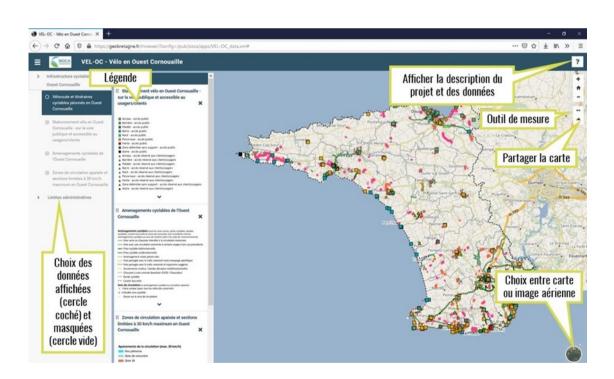
Le projet VEL-OC intègre la mise à jour des données sur les aménagements cyclables créées lors de l'élaboration du schéma vélo Ouest Cornouaille en date de 2018. Cette donnée contient :

- Les itinéraires cyclables jalonnés (Véloroute V45 La Littorale, les itinéraires par les voies vertes départementales, les liaisons bourg-plage du Haut Pays Bigouden, des itinéraires cyclables intercommunaux et locaux);
- Le stationnement vélo (sur la voie publique et certains équipements accessibles au public mais destinés aux usagers/clients);
- Les aménagements cyclables (voies vertes, bandes cyclables, pistes cyclables etc.);
- Les apaisements de la circulation à 30 km/h maximum (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30, limitations à 30 km/h etc.).



L'état des lieux des aménagements, des itinéraires jalonnés et des stationnements vélo existants est mis à disposition sous différents formats pour permettre au plus grand nombre d'en faire bon usage (cf. fiche thématique n°7). En 2020, une mise à jour complète de la donnée, des cartes imprimables, des cartes interactives et des exploitations statistiques a été réalisée.

Le nouveau site du SIOCA intègre également une carte interactive permettant un accès rapide aux données complémentaires présentes pour chaque tronçon.



6.2. .Analyses thématiques

Un recueil de chiffrés clés autour du vélo en ouest Cornouaille a été élaboré afin de disposer de repères concernant la pratique cycliste sur le territoire. A travers des indicateurs concernant la situation actuelle, des éléments de contexte, des projections et estimations trois grandes tendances se dégagent :

- Le potentiel pour développer la pratique du vélo en ouest Cornouaille est très important;
- L'infrastructure cyclable se développe, bien que des marges de manœuvres significatives existent encore ;
- Les effets positifs du vélo existent au niveau individuel et sociétal.

L'ensemble des indicateurs et les détails de calcul sont documentés dans la fiche vélo n°8 disponible sur le site du SIOCA.





En 2020, le SIOCA a également élaboré une méthode pour assurer un suivi plus poussé de la fréquentation des véloroutes et voies vertes. Les disponibilités des partenaires n'ont pas encore permis d'aboutir à une mise en œuvre opérationnelle de l'outil.

7. Communication

7.1. Sensibilisation acteurs du tourisme

En 2020, le travail avec les acteurs du tourisme s'inscrit dans la continuité de 2019. Le travail du SIOCA avec les communes et les communautés de communes volontaires sur les aires d'arrêt était à affiner avec certaines collectivités et à présenter à d'autres collectivités. A l'échelle régionale, le comité régional du tourisme souhaite développer une démarche similaire. Cela se manifeste localement par des audits et études réalisés par QCD. En collaboration avec le Département et QCD, le SIOCA a également participé à la mise à jour de la plaquette d'information pour le transport des vélos dans les cars et à l'amélioration du descriptif de la véloroute V45 sur le site de référence pour les grands itinéraires cyclables.

7.2. Pages vélo sur le site du SIOCA

Le nouveau site internet du SIOCA, en service depuis 2019, continue à diffuser les informations importantes du schéma directeur vélo. Le site contient les éléments suivants :

- Page schéma directeur ;
- Carte interactive ;
- Actualités en lien avec le schéma directeur vélo ;

Publication des livrables finaux et des fiches thématiques.

Ces informations sont enrichies à fur et à mesure par des actualités ou des nouvelles productions (fiches thématiques, notes, articles etc.).

7.3. Communication presse

L'information du grand public à travers le site internet du SIOCA est régulièrement complété par une communication dans la presse locale. En 2020, trois actions du schéma directeur ont retenu l'attention des journalistes :

- Journée d'échanges à Pont-Croix ;
- Point presse commun avec le Département sur la fréquentation record en été 2020;
- Chiffres clés du vélo en ouest Cornouaille ;

8. Projet « VEL-OC » et le programme AVELO

La mise en œuvre du schéma directeur vélo ouest Cornouaille est réalisée grâce à l'appel à projets « Vélo et Territoires ». Ce dispositif place le projet ouest cornouaillais dans un contexte et dans une dynamique nationale.

Participation aux échanges du réseau des lauréats

L'ADEME anime un réseau d'échanges entre les lauréats de l'appel à projets qui se caractérise notamment par une liste d'échanges numérique. Cette liste de diffusion, lancée en septembre 2019, monte régulièrement en puissance. Grâce à cet outil, le SIOCA a déjà bénéficié du retour d'expérience d'autres collectivités notamment sur des questions de revêtement.

Ces échanges dématérialisés ont été renforcés par une journée d'échanges organisée par l'ADEME en amont du congrès de la Fédération des Usagers de la Bicyclette à Bordeaux.



Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement 02 98 82 78 34 / contact@sioca.fr 17 rue Raymonde Folgoas Guillou / CS 82 035 29 122 Pont-l'Abbé Cedex