

Elaboration d'un schéma directeur
« mobilités actives » sur le territoire de la
Communauté de Communes de Pleyben
Châteaulin Porzay

Diagnostic – Mai 2021



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

LES BÉNÉFICES DU VÉLO

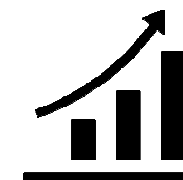
Des bénéfices sociaux

- Un allié pour votre santé (moins de stress, accidents cardiovasculaires, ...)
- Réduction des temps de déplacement pour les courtes distances
- Réduction des inégalités sociales : un moyen de déplacement accessible à tous



Des bénéfices économiques

- Un système de déplacement qui fait vivre l'économie locale
- Diminution des frais liés aux déplacements et augmentation du pouvoir d'achat
- Exemplarité et communication du territoire



Des bénéfices environnementaux

- Réduction de la part modale de la voiture
- Réduction des polluants (bruit, émissions de Gaz à Effet de Serre)
- Evolution sociétale vers économie locale et circulaire



L'ÉMERGENCE POLITIQUE DU VÉLO

L'article 20 de la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie 1996** prévoit l'obligation de la mise au point d'itinéraires cyclables

La **loi de Solidarité et Renouvellement Urbains 2000** reconnaît l'importance d'aménagement pour la mobilité durable

La **loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015** encourage les modes actifs en instaurant une indemnité kilométrique vélo versée par l'employeur.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE pour la
CRÉATION VERTE



le **Plan « Vélo et mobilités actives » du 14 septembre 2018** avait pour objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %

la **Loi d'Orientation des Mobilités du 19/11/2019**, permet la mise en place du forfait mobilité durable et contraint les entreprises de plus de 50 salariés à identifier des axes d'optimisations de leur mobilité par la rédaction de plans de mobilités d'entreprise

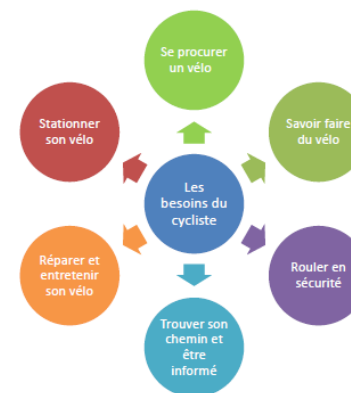
Le **contexte sanitaire du déconfinement de la Covid-19** a permis un développement exponentiel d'une politique cyclable nationale (aménagements provisoires, explosion des ventes de vélos, etc.)

QU'EST CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES ?

Le schéma directeur des mobilités actives est un document cadre sur la politique de mobilité du territoire visant à donner une réelle place aux piétons et aux cyclistes à une échelle intercommunale.

Il contribue à promouvoir de manière concertée l'usage des modes actifs (modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire tels que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.) en développant notamment :

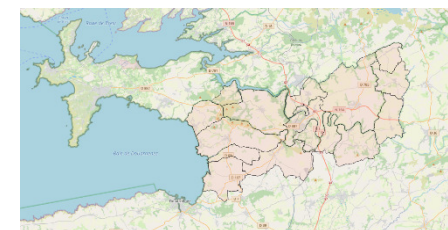
- Un réseau d'itinéraires adaptés, continus et sécurisés
- Un ensemble de services dédiés
- Une communication autour des bienfaits des modes et du partage de la route



PÉRIMÈTRES ET OBJECTIFS DE LA MISSION

Le périmètre géographique

- Les 17 communes de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay (CCPCP)



Les objectifs attendus

- Un audit des aménagements et des pratiques de déplacement actuelles
- Des scénarios permettant l'émergence des modes actifs
- Une stratégie de mise en œuvre du scénario retenu



Les points d'attention

- La sécurité et continuité des aménagements préconisés
- La cohérence des services préconisés et des besoins de la population
- L'existence de connexions entre les modes de transports



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

LA POLITIQUE MOBILITÉ DE LA CC DU PAYS DE CHÂTEAULIN ET DU PORZAY INSCRITE DANS LE SCOT

► Une orientation du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) visant à **développer les modes doux pour retrouver une mobilité de proximité** :

- Définir des secteurs prioritaires d'aménagements en faveur du piéton aux abords des bourgs, favorisant ainsi les déplacements doux pour l'accès aux services et équipements de proximité et entre les bourgs littoraux et la frange littorale.
- Promouvoir l'usage des modes doux auprès des touristes, en envisageant la définition d'un schéma modes doux qui s'appuiera notamment sur les deux artères que constituent l'Aulne et le GR 34.

► Un objectif du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) visant à **valoriser l'accès aux patrimoines** :

- Etudier l'aménagement des abords des sites patrimoniaux pour favoriser la mise en place d'espaces publics conviviaux, propices à la rencontre et facilitant les changements de modes de déplacement (motorisés/voies douces) :
 - Favoriser les liens entre les abords des sites patrimoniaux et les voies douces.
 - Organiser le stationnement important et le changement de mode de déplacement en amont des sites patrimoniaux.



DÉVELOPPER LES MODES DOUX POUR RETROUVER UNE MOBILITÉ DE PROXIMITÉ ET VALORISER L'ACCÈS AUX SITES PATRIMONIAUX



SCoT de la communauté de communes du Pays de Châteaulin et du Porzay

Un maillage doux à développer, pour renforcer l'accès au paysage et les liens internes au territoire...

- Principe de liaisons douces à créer/valoriser
- Sentier de halage à valoriser
- Itinéraires existants ou en projet sur lesquels prendre appui :
 - Sentier de Grande Randonnée (GR)
 - Projet régional de véloroute
 - Projet départemental de véloroute littorale

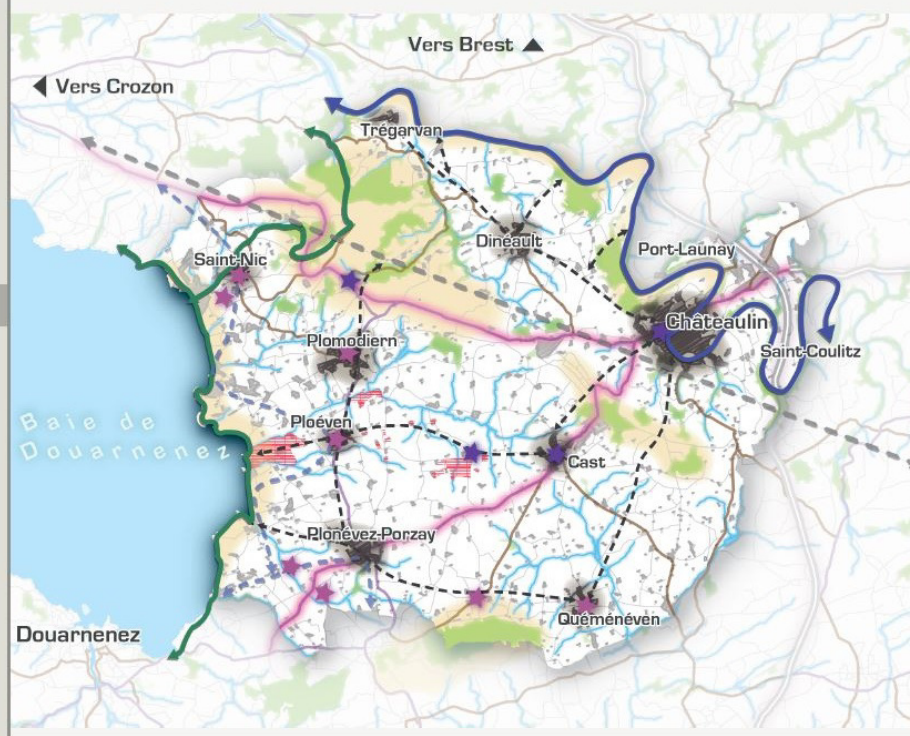
... et l'accès à ses richesses patrimoniales

- Monuments classés
- Monuments inscrits
- ZPPAUP
- Des bourgs vivants mis en réseau

Les projets d'aménagements pour valoriser l'accès aux patrimoines seront étudiés en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de leurs éventuelles incidences, afin de garantir l'acceptabilité environnementale des projets au regard de la sensibilité des sites (notamment dans le cadre des procédures réglementaire en vigueur et de la gestion des zones natura 2000).

Document d'Orientation et d'Objectifs – Pièce n° 3

Le renforcement de l'accès au paysage et aux richesses patrimoniales, dans le cadre du renforcement du lien littoral – arrière-Pays



72

Extrait du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT

Schéma directeur mobilités actives de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay

DÉVELOPPER LES MODES DOUX POUR RETROUVER UNE MOBILITÉ DE PROXIMITÉ ET VALORISER L'ACCÈS AUX SITES PATRIMONIAUX

- ▶ Cet objectif du DOO est complété par une annexe cartographique mettant en avant une volonté d'articuler l'armature urbaine avec le développement d'une offre en transport qui accroît l'accessibilité locale et globale du territoire.
- ▶ Deux objectifs visés en matière de mobilités actives :
 - ▶ Secteurs prioritaires de développement des liaisons douces pour les **mobilités quotidiennes et touristiques de proximité**.
 - ▶ Favoriser les mobilités douces, de loisirs et touristiques, par un réseau maillant l'ensemble du SCoT et **se connectant aux territoires voisins** (principe de réseau).



LA PRISE EN COMPTE DES MOBILITÉ ACTIVES DANS LE PLUi DE LA CC DU PAYS DE CHÂTEAULIN ET DU PORZAY

Evolution des documents d'orientation

- ☒ Seul le diagnostic territorial est aujourd'hui finalisé.
- ☐ PLUi en cours d'élaboration.
- ☐ PADD en cours d'élaboration.

Synthèse de l'analyse

- ▶ Un diagnostic évoquant **des modes doux très peu représentés dans les déplacements du quotidien** :
 - ▶ Enquête proposée aux habitants de la CCPCP dans le cadre de l'élaboration du PLUi, organisée en décembre 2019. Environ 300 réponses apportées.
Résultats :
 - ▶ Le vélo et la marche représentent une part très faible des moyens de transport utilisés pour les déplacements autres que domicile-travail : environ **4 % pour la marche à pied** et **0,5 % pour le vélo**.
 - ▶ La voiture reste le moyen de transport largement dominant, d'autant que les bourgs restent prioritairement conçus pour elle.
 - ▶ Près de **80 % des répondants indiquent ne pas avoir d'autres choix**.
 - ▶ Malgré l'existence d'itinéraires touristiques cyclables, le vélo peine à s'imposer sur le territoire.
 - ▶ Les usages du vélo sont très divers et l'offre touristique et de loisirs ne correspond pas toujours aux aménagements dédiés à une pratique utilitaire du vélo, d'autant que le territoire présente un relief relativement marqué.
 - ▶ La réalisation d'un **réseau cyclable sans rupture ni discontinuité consacré** à une vocation utilitaire constitue un levier d'action pour favoriser sa pratique.

L'ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES EN FAVEUR DU VÉLO

- Un **guide de la mobilité**, réalisé avec la Métropole et l'ensemble des **Communautés de communes du Pays de Brest**, vise à sensibiliser aux solutions alternatives de déplacement à la voiture individuelle (vélo, marche, transports en commun, covoiturage).



- Communication autour du dispositif national « **Coup de pouce vélo** » offrant un forfait de 50€ pour la réparation d'un ancien vélo.

(Source: [CCPCP](#))



Autres actions développées aux sein des communes :

- Le service de location de vélo longue durée déployé par le Parc Naturel Régional d'Armorique est actuellement suspendu mais une **réflexion autour d'un partenariat avec des communes volontaires** est en cours.
- La *Communauté de Communes* accueille régulièrement des **courses cyclistes** (étapes du Tour de France, Championnat de France, Critérium des as, Boucles de l'Aulne) et compte de nombreuses **associations pour la pratique du vélo** (loisirs ou sportif).
- Pleyben* a entrepris depuis récemment un ensemble de travaux et d'actions en faveur du vélo :
 - ❖ espaces de **stationnement**
 - ❖ création d'un parcours inclusif pour l'**apprentissage des plus jeunes**
 - ❖ sécurisation d'une voie de circulation(source : [mairie de Pleyben](#))



UN RÉSEAU D'ASSOCIATIONS LOCALES CONSÉQUENT EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

► La pratique du vélo pour le loisir

- Cast VTT
- Les randonneurs de la roche du feu – Gouezec
- Les cyclos pleybennois – Pleyben
- Cyclos de l'Aulne – Châteaulin



► Des clubs pour une pratique mixte loisirs/compétition

- Véloce Club Châteaulinois (affilié FFC) - Châteaulin
- L'odet racers BMX – Châteaulin



► L'organisation de courses cyclistes

- Les Boucles de l'Aulne – Châteaulin



► La pratique de la marche / course à pied

- Courir à Châteaulin
- Rederien Bro Kastellin (Randonnées) - Châteaulin
- Triathlon Châteaulin
- Organisation de marches du soir en été - Châteaulin

- La **Maison du vélo**, située à Châteaulin, accueille nombreuses de ces associations en un seul lieu bien identifié. (Rue Raoul Anthony, 29150 Châteaulin)



SOMMAIRE

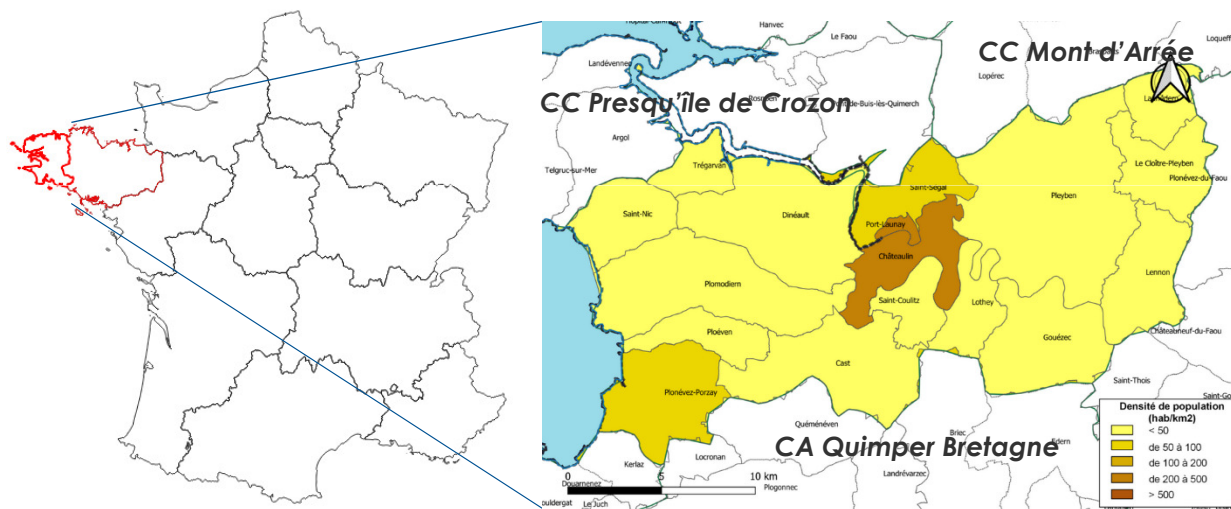
- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 **Analyse territoriale de la CCPCP**
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

UN TERRITOIRE DIVERSIFIÉ QUI PROFITE DE LA PROXIMITÉ DU LITTORAL ET DE PLUSIEURS COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATIONS

Située à mi-chemin entre **Brest** (45 km) et de **Quimper** (25 km), la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay (CCPCP) regroupe **17 communes du département du Finistère** (région Bretagne).

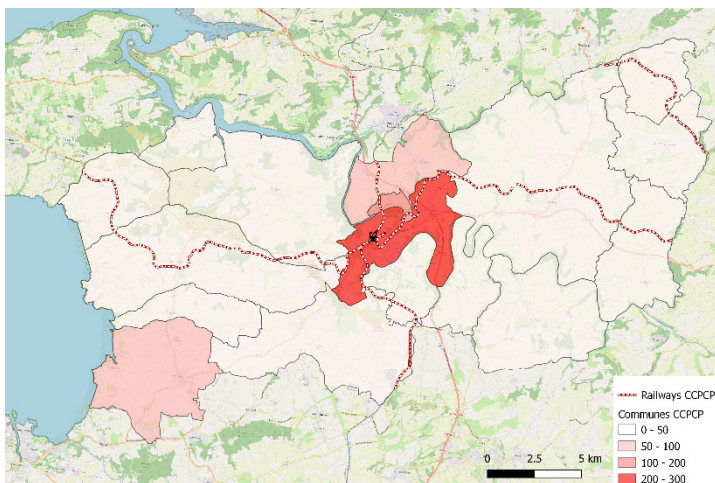
Elle est composée :

- d'un **pôle urbain structurant**
 - Châteaulin
 - Port-Launay
- d'un **pôle intermédiaire**
 - Pleyben
- de quatre **communes littorales**
 - Saint-Nic
 - Plomodiern
 - Ploéven
 - Plonévez-Porzay
- de onze **communes rurales**
 - Cast
 - Dinéault
 - Gouézec
 - Lannédern
 - Le Cloître-Pleyben
 - Lennon
 - Lothey
 - Saint-Coulitz
 - Saint-Ségal
 - Trégarvan

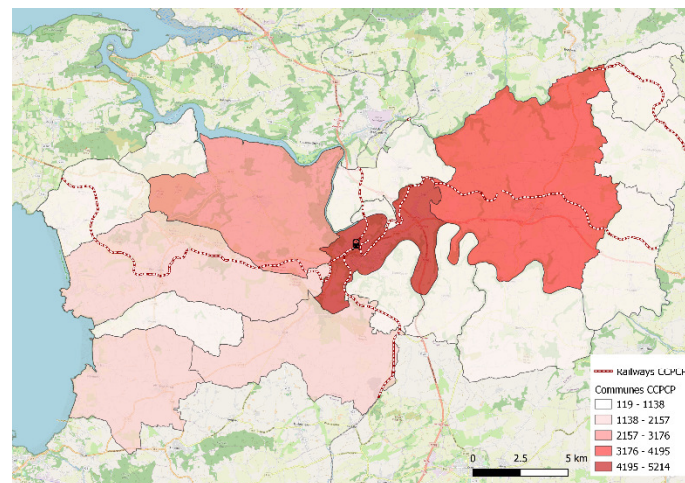


Localisation du territoire de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay (CCPCP)

UN TERRITOIRE PRINCIPALEMENT RURAL POLARISÉ PAR LE PÔLE URBAIN DE CHÂTEAULIN ET LA COMMUNE DE PLEYBEN



Répartition de densité de population de la CCPCP
(habitants/km²) (INSEE, 2017)



Répartition de la population de la CCPCP
(habitants/commune) (INSEE, 2017)

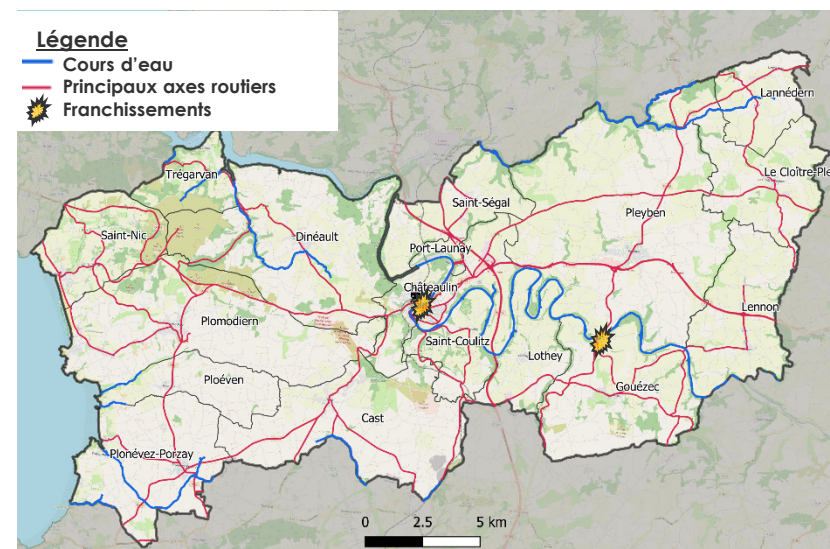
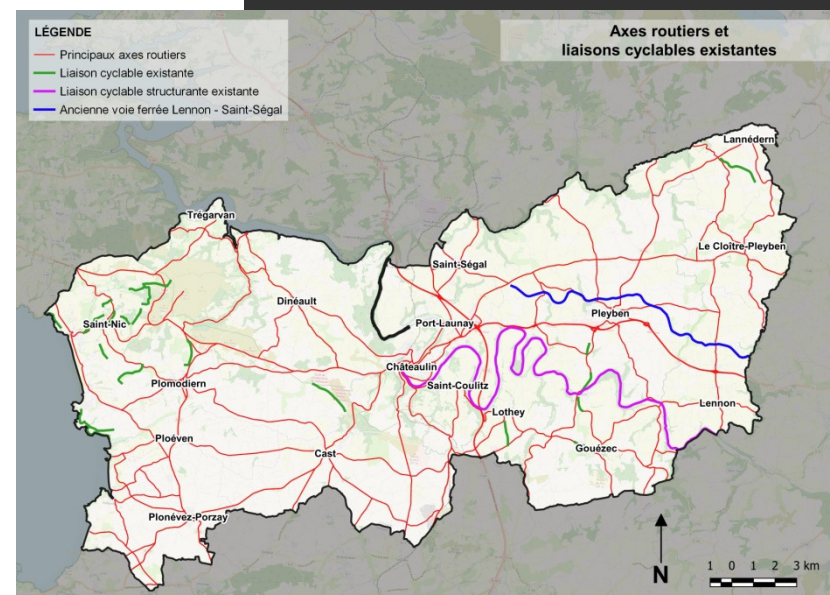
La Communauté de Communes de Pleyben-Châteaulin-Porzay (CCPCP) regroupe 17 communes et compte **22 949 habitants*** principalement concentrés sur les communes de :

- ▶ Châteaulin, Port-Launay, Saint-Ségal et Plonévez-Porzay (**densité de population > 50 hab./km²**)
- ▶ Pleyben, Dinéault, Plomodiern et Cast (**population communale > 1 100 hab.**)

(Insee 2017)

UN RÉSEAU CYCLABLE CONCURRENT COMPARÉ RÉSEAU ROUTIER AU

- ▶ Le territoire de la CC PCP est traversé par plusieurs axes viaires importants dont des routes nationales :
 - ▶ N164 /D887 (Lennon – Saint-Nic)
 - ▶ N165 (Saint-Ségal - Lothey)
- ▶ Peu de liaisons cyclables existent aujourd'hui sur le territoire intercommunal.
 - ▶ Le **canal de Nantes à Brest**, dans la partie amont de Châteaulin, constitue la principale liaison structurante.
 - ▶ La voie verte constituée par l'**ancienne voie ferrée** forme également une liaison structurante, mais pas toujours cyclable par tous types de vélos.
- ▶ L'Aulne traverse et délimite le territoire :
 - ▶ Créant des zones de **franchissements obligatoires** pour traverser le territoire non sécurisées et parfois séparées de plusieurs kilomètres ;
 - ▶ Des connexions entre communes limitrophes nécessitent des détours de plusieurs kilomètres



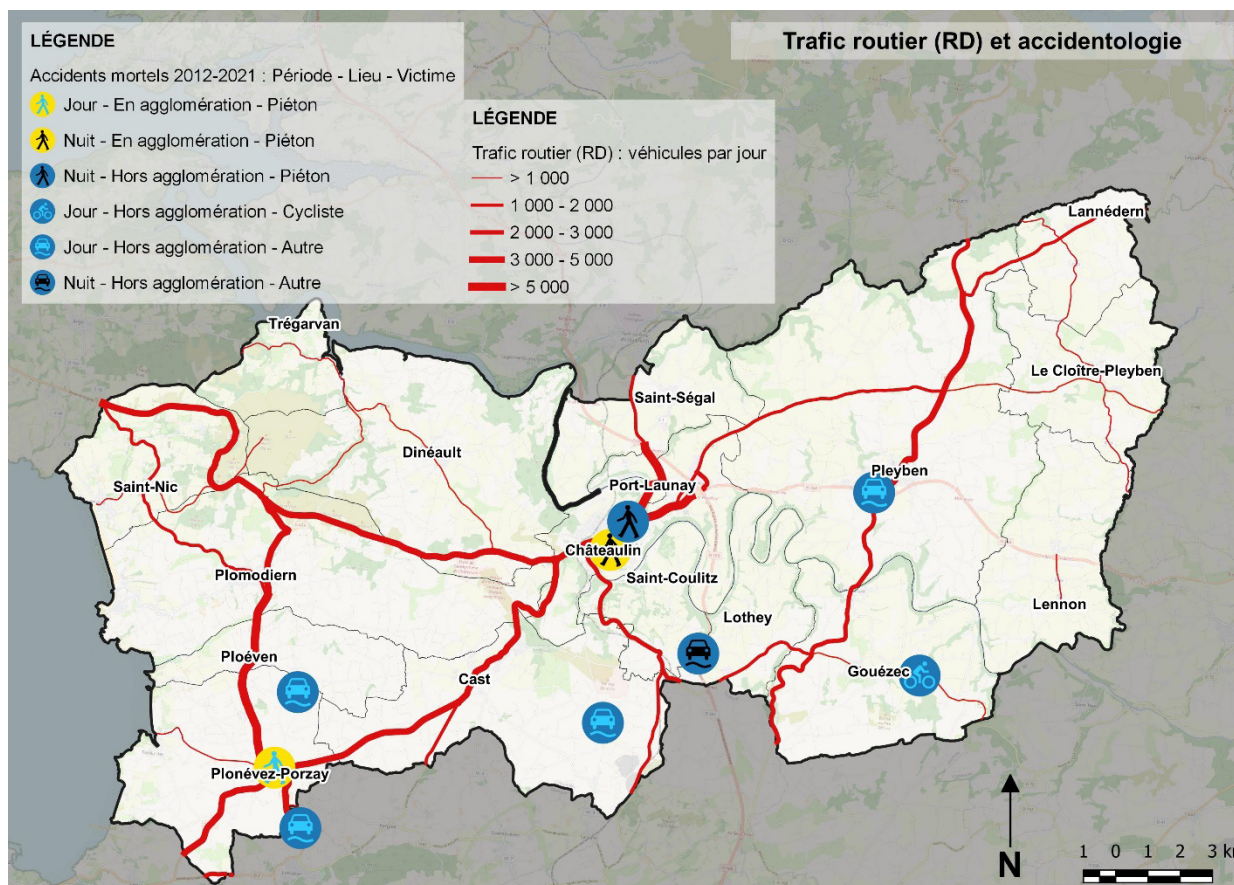
Localisation de franchissements de cours d'eau de la CCPCP
(Source : OpenStreetMap)

LES CONTRAINTES TERRITORIALES ACCIDENTOLOGIE / TRAFIC

Globalement, le trafic routier est limité. **Seules quelques RD affichent plus de 5 000 véhicules/jour.**

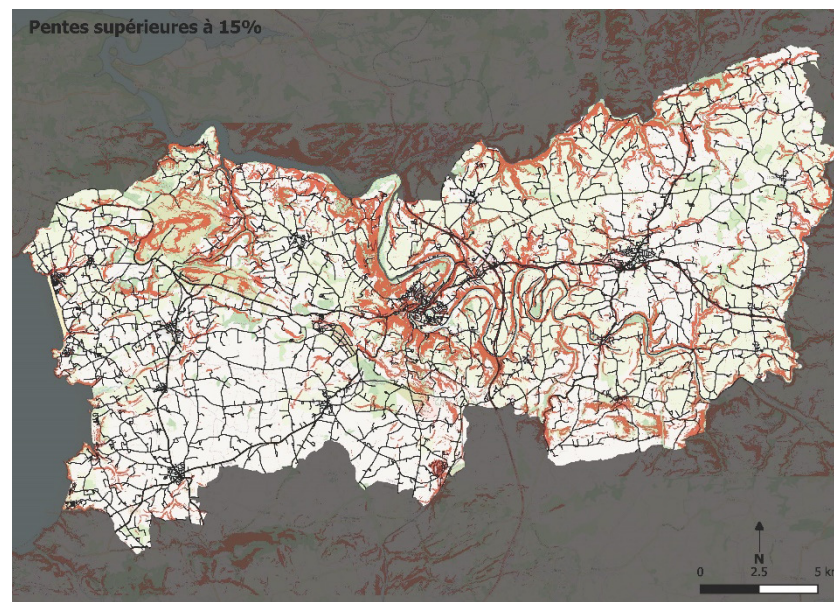
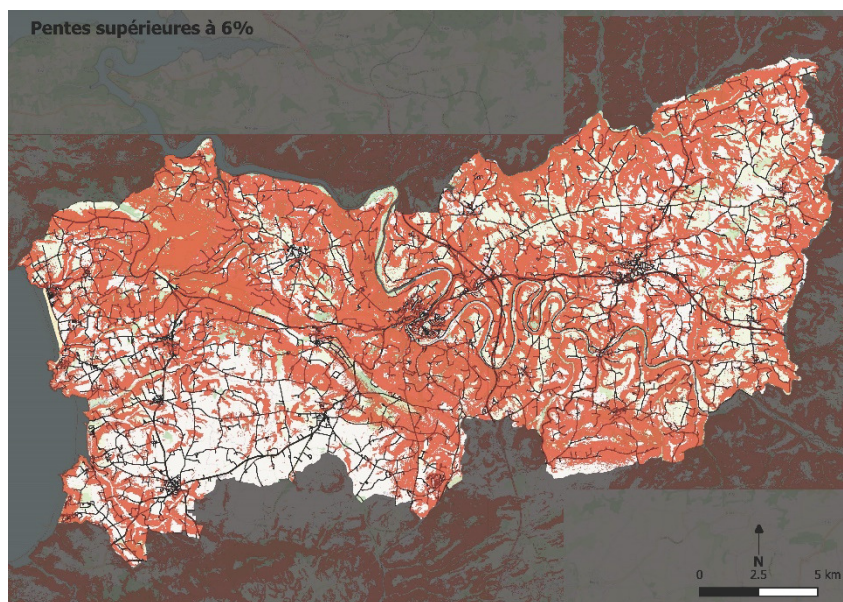
Lors des 10 dernières années :

- **Trois accidents** mortels impliquant des **piétons** se sont produits sur les communes de Châteaulin et Plonévez - Porzay.
- **Un accident** mortel impliquant un **cycliste** s'est produit sur la commune de Gouézec.



LES CONTRAINTES TERRITORIALES

LE RELIEF : UN FREIN À LA PRATIQUE DU VÉLO



- ▶ Les pentes supérieures à 6% concernent quasiment l'ensemble du territoire intercommunal, excepté sa partie sud-ouest où le relief est un peu moins marqué.
 - ▶ Les routes départementales suivent les lignes de crêtes afin de limiter leur déclivité
 - ▶ Les préconisations d'aménagements devront tenter de limiter la déclivité des itinéraires à parcourir
- ▶ On recense également des pentes supérieures à 15%, très défavorables à la pratique du vélo sans assistance, notamment **aux abords de la zone agglomérée de Châteaulin** qui concentre la majorité des équipements.

SYNTHÈSE DES CONTRAINTES TERRITORIALES

- ▶ **Un territoire principalement rural** polarisé par les communes de Châteaulin et Pleyben
 - Quelques communes regroupent la quasi-totalité de la population de la Communauté de Communes.
 - Les connexions avec les communes du pôle Châteaulin/Port-Launay et des communes de Pleyben, Saint-Ségal, Plonévez-Porzay, Dinéault, Plomodiern et Cast semblent pouvoir être fréquentées par un flux de cyclistes important
- ▶ **Un réseau cyclable peu concurrent comparé au réseau routier**
 - L'aménagement du territoire est initialement articulé pour l'automobile. La différence d'importance entre le réseau cyclable et routier ne facilite pas un report modal vers les mobilités actives
- ▶ **L'Aulne traverse et délimite le territoire** créant des zones de franchissements obligatoires peu sécurisées pour les mobilités actives et parfois séparés de plusieurs kilomètres
Les **pentcs supérieures à 6%** concernent quasiment l'ensemble du territoire intercommunal
- ▶ Le trafic routier est principalement concentré sur **quelques routes départementales qui accueillent plus de 5 000 véhicules/jour.**
 - Certaines de ces départementales suivent les lignes de crêtes afin de limiter leur déclivité.
 - Les itinéraires les plus directs et les moins pentus sont aussi les itinéraires à privilégier pour favoriser l'émergence des mobilités actives



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 **Population et déplacements**
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

UNE RÉPARTITION MODALE DOMINÉE PAR LA VOITURE

- ▶ Le Plan « Vélo et mobilités actives » du 14 septembre 2018 définit l'objectif de tripler la **part modale nationale du vélo dans les déplacements quotidiens** d'ici 2024, passant de 3 à 9 %. Même si l'importance du vélo augmente dans les territoires denses et urbains, les déplacements restent principalement effectués en voiture.
- ▶ La CCPCP n'échappe pas à la règle et le **caractère rural d'une grande partie du territoire** se retrouve dans des parts modales du vélo plus faibles que la moyenne.
- ▶ Pour autant, la CCPCP présente des parts modales de la marche importantes permettant d'imaginer le développement de la pratique du vélo

MODE DE DEPLACEMENT	CCPCP	CHÂTEAULIN	PLEYBEN	DINEAULT	PLOMODIERN	PLONEVER-PORZAY	CAST	GOUEZEC	SAINT-SEGAL	LANNEDERN
POPULATION TOTALE	22 949	5 214	3 627	2 168	2 136	1 758	1 556	1 100	1 081	293
PAS DE DEPLACEMENT	14,5	4,8	7,4	63,5	5,8	10,4	6,6	7	6,1	7,9
MARCHE	4,5	9	5,6	2	3,5	3,2	3,3	1,6	1,7	4,3
VELO	0,4	0,6	0,9	0,2	0,1	0,3	0,3	2	0	2,7
DEUX-ROUES MOTORISES	0,7	1,1	0,9	0,4	0,5	0,1	0,6	0,4	1,5	0,9
TRANSPORTS EN COMMUN	1	1,7	0,9	0,2	1,5	0,8	0,3	0,8	1,3	0
VOITURE	78,9	82,8	84,3	33,9	88,5	85,1	88,9	90	89,4	84,2

Parts modales des déplacements domicile-travail sur le territoire de la CCPCP (en %)
(INSEE, dossiers complets 2017)

Sélection des 8 communes les plus peuplées de la Communauté de communes avec une population > 1000 habitants + Lannédern du fait d'une forte part modale du vélo.

ETUDE DE LA POPULATION DE LA CCPCP

- ▶ La Communauté de communes compte **22 949 habitants** (INSEE 2017).
- ▶ En dehors de la tranche d'âge de plus de 75 ans, chaque catégorie de la population est également représentée (entre 17 et 21%). Toutes les tranches d'âges sont donc des cibles potentielles à la pratique des modes actifs.

Caractéristiques inhérentes à la population

- ▶ **0 à 14 ans** : les distances quotidiennes sont restreintes du fait des secteurs d'affectation dans les groupes scolaires et collègues.
- ▶ **11 à 18 ans** : les mineurs qui n'ont pas encore le permis de conduire, sont une population prédisposée à la pratique du vélo pour leurs déplacements quotidiens.
- ▶ **Population sans activité professionnelle** : 12,9 % de la population de la CCPCP est sans activité professionnelle et donc particulièrement sensible à l'impact économique de ses déplacements. En effet, le coût kilométrique d'une voiture est à minima 3 fois supérieur à celui d'une voiture (ADEME).

Population par tranche d'âge	CCPCP 2012		CCPCP 2017	
	Nombre	%	Nombre	%
0 à 14 ans	4192	18,4%	3848	16,8%
15 à 29 ans	3385	14,9%	3831	16,7%
30 à 44 ans	4371	19,2%	4022	17,5%
45 à 59 ans	4752	20,9%	4808	21%
60 à 74 ans	3427	15,1%	3942	17,2%
75 ans et plus	2630	11,6%	2498	10,9%
Total	22757	100%	22949	100%

Evolution de la répartition de la population de la CCPCP par tranches d'âge (Source : INSEE, 2017)

Catégorie socioprofessionnelle	CCPCP 2017
	%
Agriculteurs exploitants	2,8
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3,3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	4,2
Professions intermédiaires	13,1
Employés	17,2
Ouvriers	15,6
Retraités	30,9
Autres personnes sans activité professionnelle	12,9

Population par catégories socioprofessionnelles (Source : INSEE, 2017)

LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

L'étude des pôles générateurs de déplacements a été réalisée par types de déplacements :

Utilitaires

- ▶ Emplois publics / privés *
- ▶ Scolaires
- ▶ Services communaux **

Services de mobilité

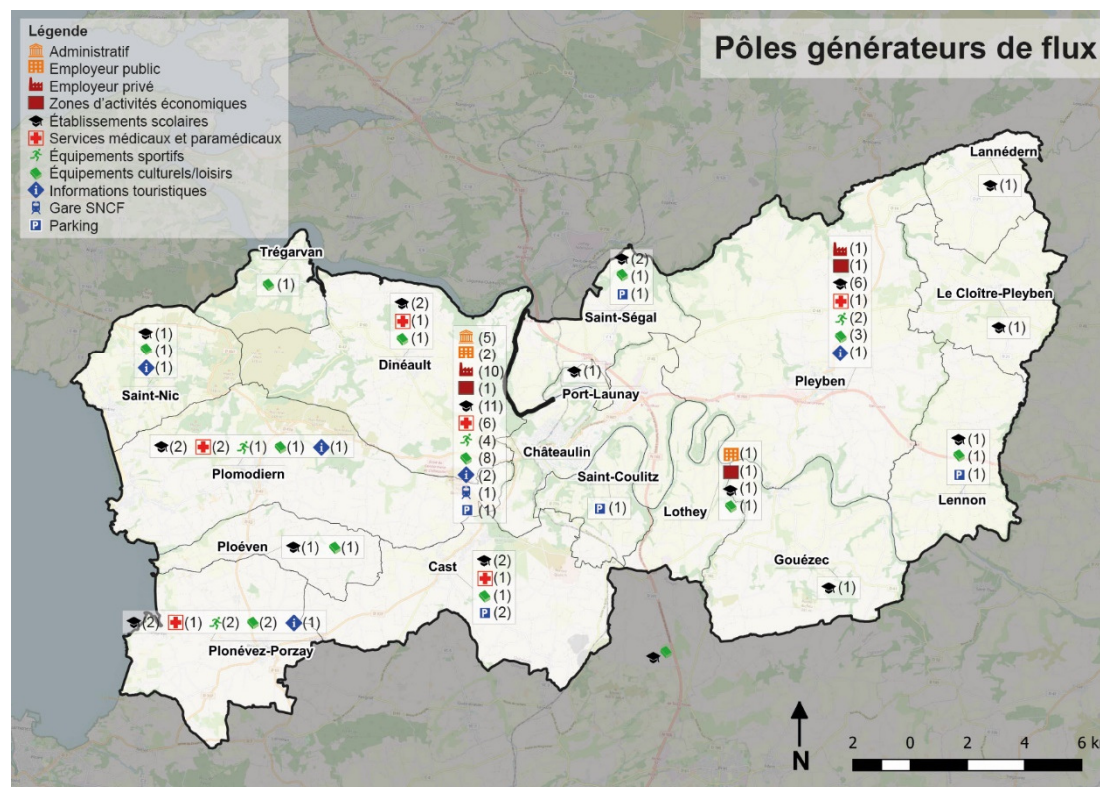
- ▶ Espaces d'information
- ▶ Facilités d'intermodalité

Loisirs

- ▶ Centres sportifs et culturels

▶ **Châteaulin regroupe la majeure partie des pôles générateurs de déplacements**, qu'ils soient économiques, scolaires, médicaux, culturels ou de loisirs.

▶ Dans une moindre mesure, on recense également quelques équipements structurants à Pleyben et Plonévez-Porzay.



Localisation des pôles générateurs de flux de la CCPCP
(Sources : CCPCP, CCI, AJBD/Atelier d'Ys)

* Les entreprises privées de plus de 50 collaborateurs ont été comptabilisées

** Les commerces de plus de 20 employés ont été comptabilisés

ZOOM SUR LES PÔLES SCOLAIRES ET BASSINS D'EMPLOI

- On dénombre 36 établissements scolaires pour 17 communes dont :

- 24 groupes scolaires (maternelle/primaire)
- 4 collèges
- 4 lycées
- 4 établissements supérieurs

Les groupes scolaires sont majoritairement localisés à Châteaulin (5), Pleyben (2), Dinéault (2), Plomodiern (2), Cast(2), Plonévez-Porzay (2).

Les lycées et établissements d'enseignement supérieurs sont implantés à Châteaulin (3) et Pleyben (1).

- Les communes de Châteaulin, Pleyben et Lothey concentrent les gros* employeurs du territoire.

Châteaulin : 10 empl. privés, 2 empl. publics, 1 ZA

Pleyben : 1 empl. privés, 1 ZA

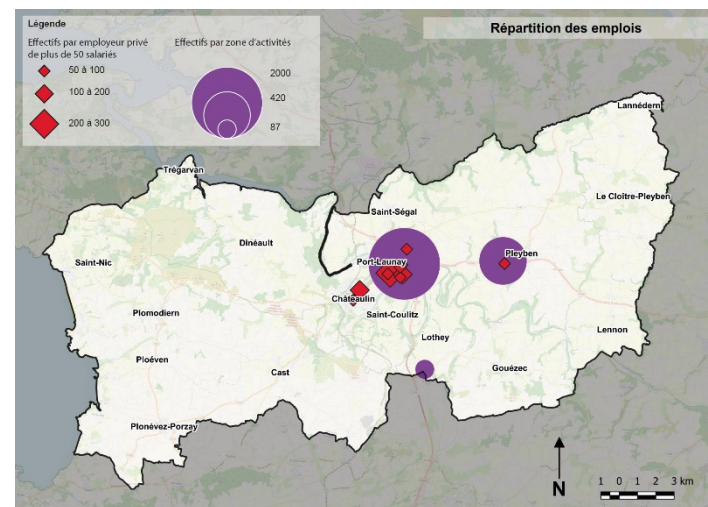
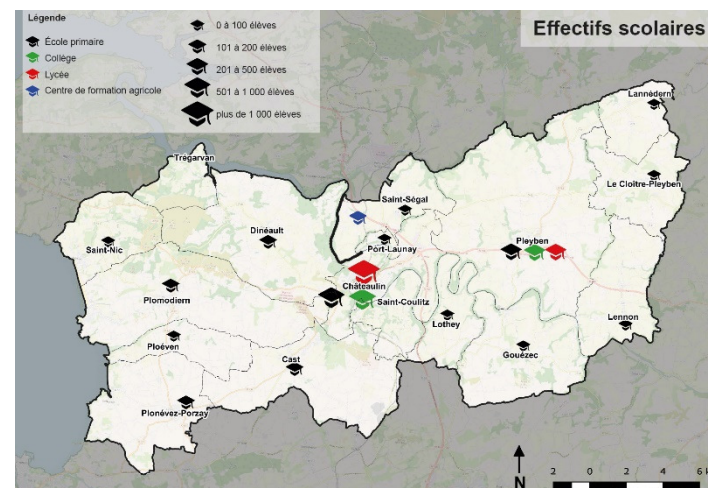
Lothey : 1 empl. publics, 1 ZA

► Le pôle urbain Châteaulin et ses communes limitrophes concentrent la majorité des pôles scolaires et bassins d'emploi.

► Les connexions à ces communes permettent le rabattement d'un nombre important de personnes.

Les entreprises privées et ZA de plus de 50 collaborateurs ont été comptabilisées

Schéma directeur mobilités actives de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay



Répartition des pôles scolaires et d'emplois de la CCPCP
(Source : CCPCP)

LES PÔLES SCOLAIRES

Flux intracommunaux*

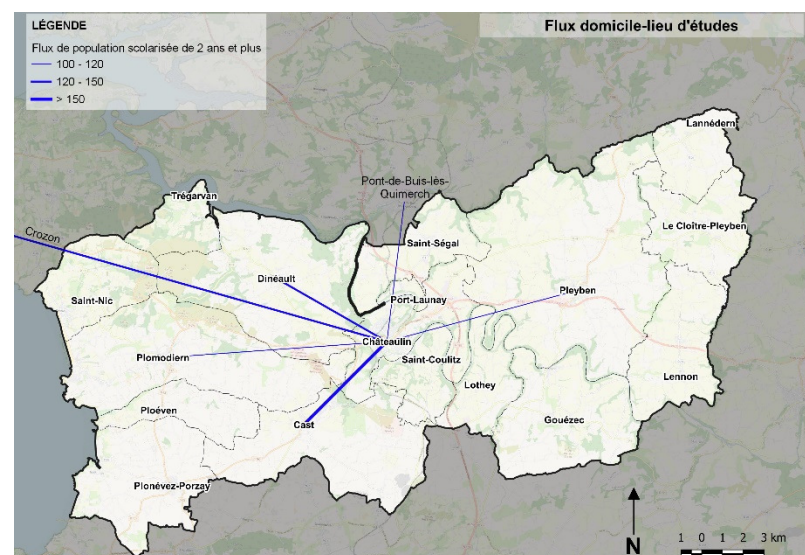
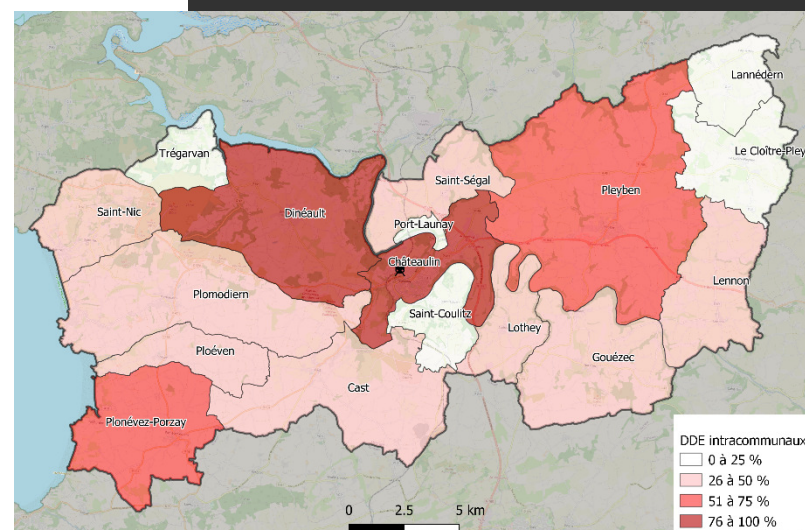
- Une partie importante des populations communales de 2 ans ou plus sont **scolarisées dans leur commune de résidence**.
- Dans les communes de Dinéault, Châteaulin, Plonévez-Porzay et Pleyben, plus d'un résident scolarisé sur deux étudie au sein même de sa commune.

► L'utilisation des modes actifs est particulièrement préconisée pour ces déplacements quotidiens courts.

Flux intercommunaux*

- Les principaux flux domicile-étude intercommunaux (flux > 100 déplacements) sont :
 - Cast – Châteaulin (165 élèves – 7 km)
 - Dinéault – Châteaulin (150 élèves - 7 km)
 - Pont-de-Buis – Châteaulin (104 élèves - 9 km)
 - Pleyben – Châteaulin (115 élèves - 13 km)
 - Plomodiern – Châteaulin (119 élèves - 12,5 km)
 - Crozon - Châteaulin (147 élèves – 35 km)

► Les itinéraires reliant Cast, Dinéault et Pont-de-Buis (via Saint-Ségall) à Châteaulin sont particulièrement propices aux déplacements en modes actifs des étudiants



Représentation des principaux pôles scolaires de la CCPCP
(Source : INSEE, 2020)

* Données INSEE 2020

Schéma directeur mobilités actives de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay

LES BASSINS D'EMPLOI

Flux intracommunaux*

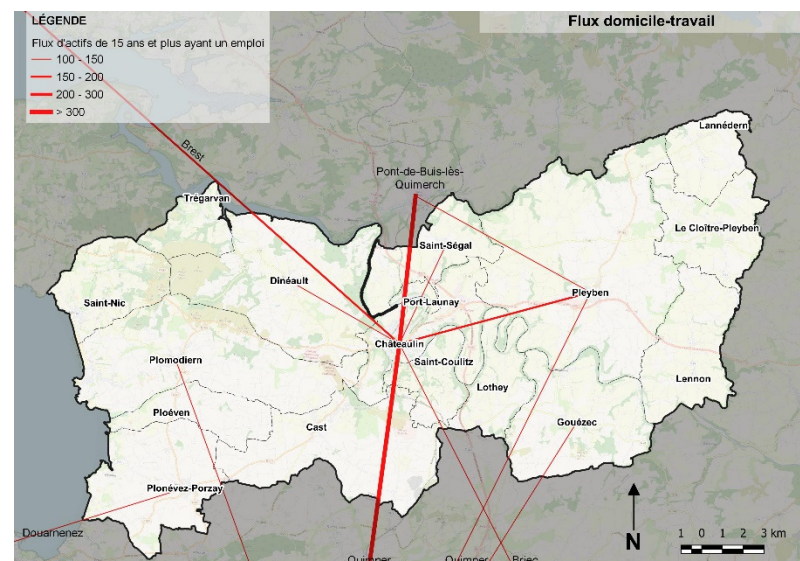
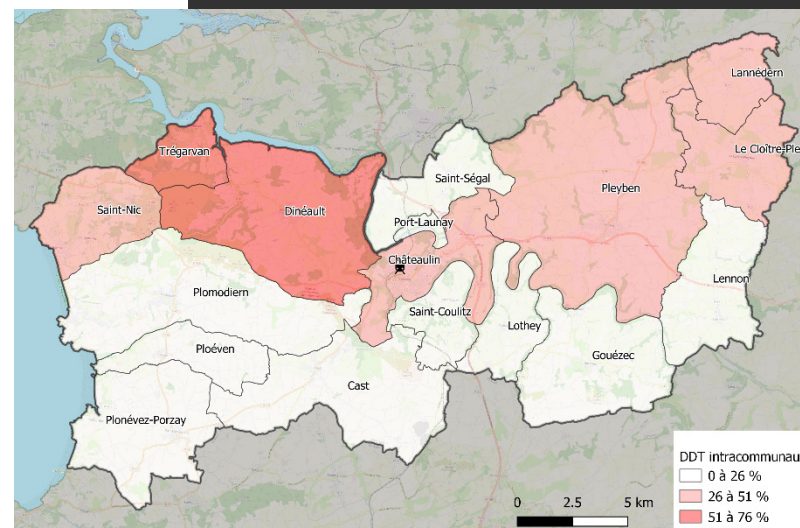
- ▶ Parmi les actifs de 15 ans et plus, résidant au sein de la CCPCP, **37 % travaillent sur leur commune de résidence** (soit 3 582 personnes).
- ▶ Au sein des communes de Dinéault (1337 actifs) et Trégarvan (40 actifs), plus d'un habitant sur deux travaille sur sa commune de résidence.

Flux intercommunaux*

- ▶ Les principaux flux domicile-travail intercommunaux (flux > 100 déplacements) sont :
 - ▶ Saint-Ségal – Châteaulin (135 actifs – 7 km)
 - ▶ Dinéault – Châteaulin (150 actifs - 7 km)
 - ▶ Pont-de-Buis – Châteaulin (339 actifs - 9 km)
 - ▶ Pleyben - Pont-de-Buis (105 actifs – 12 km)
 - ▶ Pleyben – Châteaulin (200 actifs - 13 km)
 - ▶ Brest - Châteaulin (140 actifs – 16 km)
 - ▶ Quimper – Châteaulin (x2) (433 actifs – 28 km)
 - ▶ Brest – Châteaulin (153 actifs – 52 km)

* Données INSEE 2020

Schéma directeur mobilités actives de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay



Représentation des principaux flux domicile-travail
(Source : INSEE, 2020)

ATTRACTIVITÉ ET ACCESSIBILITÉ DU PÔLE ÉCONOMIQUE DU POUILLOT (CHÂTEAULIN)

Positionnement économique du pôle économique du Pouillot

Le pôle accueille 4 ZAE qui regroupent ...

- ▶ 87% des emplois dans le transport de la commune de Châteaulin
- ▶ 29% des emplois salariés de la CCPCP
- ▶ 73% des emplois de l'industrie de la CCPCP

Constats de l'étude mobilité

- ▶ Le pôle économique est facilement accessible en voiture (nombreux parking privés, proximité de grands axes routiers) et reste le mode de transport le plus rapide
- ▶ Le covoiturage, déjà à l'œuvre sur le territoire, est identifié comme la principale solution à l'autosolisme par les salariés souhaitant changer de mode de transport
- ▶ Sentiment d'insécurité des modes actifs → La voiture s'impose comme seul moyen de transport acceptable

Malgré la proximité immédiate avec le centre-ville, la faible utilisation des transports en commun et le manque de sécurité des modes actifs imposent la voiture comme principal moyen de transport pour accéder au pôle économique du Pouillot.

L'aménagement de liaisons douces permettrait de sécuriser les déplacements des cyclistes tout en minimisant le sentiment de rupture entre Châteaulin et ses zones d'activités

SYNTHÈSE DES DÉPLACEMENTS DE LA POPULATION

UN IMPORTANT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

► Une répartition modale dominée par la voiture

- 4,5 % des actifs de la CC déclarent aller au travail à pied (soit 1 000 hab.)
- 0,4 % des actifs de la CC déclarent aller au travail à vélo (soit 90 hab.)

► Un objectif, plusieurs cibles

- 17 % de la population de la CC a moins de 14 ans (soit 3 800 hab.)
- 31 % de la population de la CC est retraitée (31% soit près de 7 000 pers.).

► Flux de déplacements domicile-étude

- 60 % des 2 ans ou plus scolarisées le sont dans leur commune de résidence (3 300 hab.)
- Les itinéraires reliant Cast, Dinéault et Pont-de-Buis (via Saint-Ségal) à Châteaulin sont particulièrement propices aux déplacements intercommunaux des étudiants en modes actifs

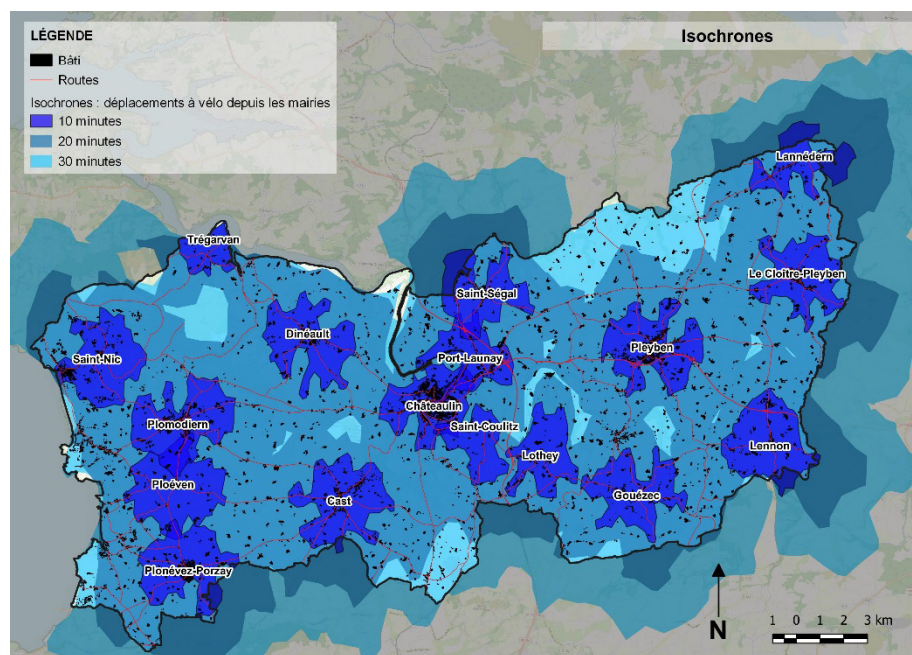
► Flux de déplacements domicile-travail

- 37 % des actifs habitant sur la CC travaillent sur leur commune de résidence (3 600 hab.)
- Les itinéraires reliant Dinéault et Pont-de-Buis (via Saint-Ségal) à Châteaulin sont particulièrement propices aux déplacements intercommunaux des actifs en modes actifs



CONNEXION DES COMMUNES À VÉLO

- ▶ La carte suivante montre les possibilités des étendues de déplacement à vélo (via le réseau viaire actuel) pour des temps de trajet de 10 à 30 minutes, depuis le centre-ville d'une commune.
- ▶ Chacune de ces trois isochrones (10, 20 et 30 minutes) est détaillé en page suivante.
- ▶ La superposition de ces isochrones à la carte des pôles générateurs du territoire permet de valider la pertinence du vélo pour des déplacements utilitaires (indépendamment des conditions de cyclabilité : présence d'aménagements cyclables, cohabitation avec les véhicules motorisés, ...).



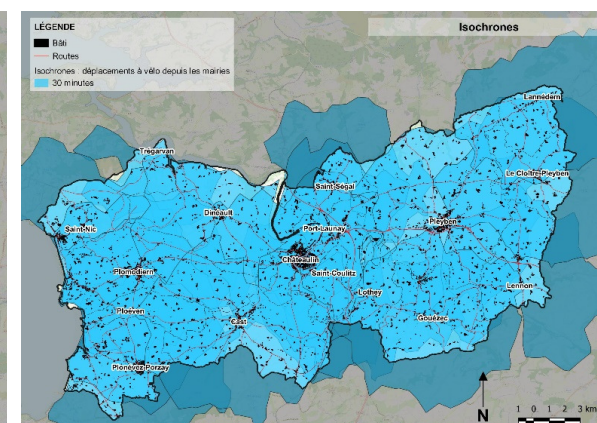
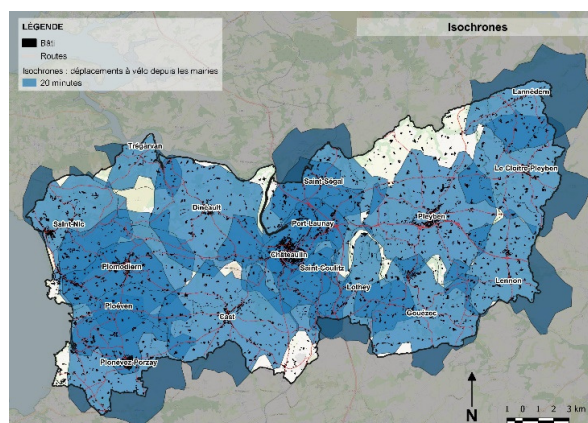
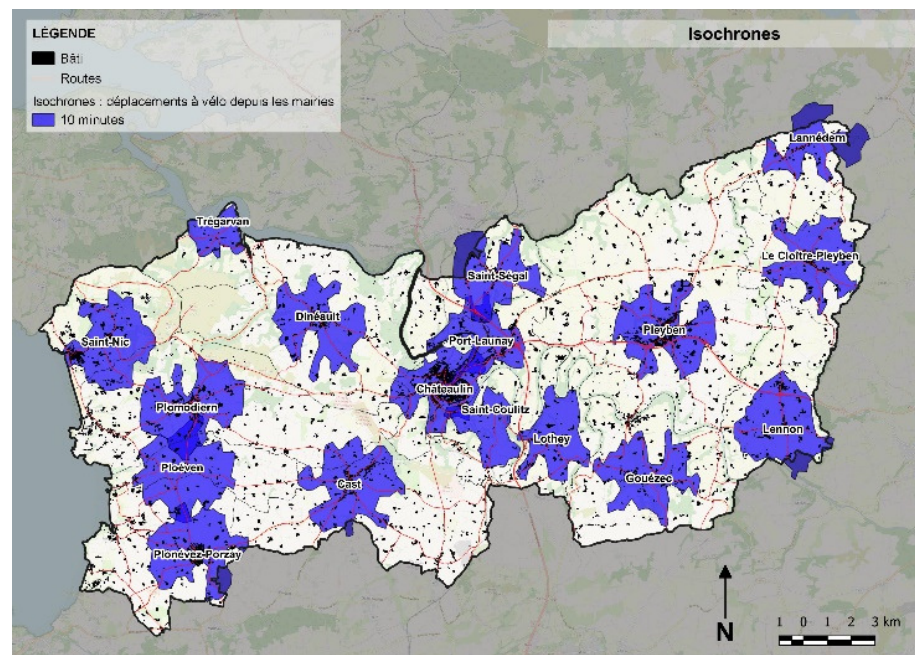
DEUX AGGLOMÉRATIONS CONNECTENT LES COMMUNES EN 20MIN DE VÉLO

Les cartes des isochrones 10 et 20 mn permettent de mettre en avant deux "agglomérations" qui connectent plusieurs bourgs en un temps de trajet limité :

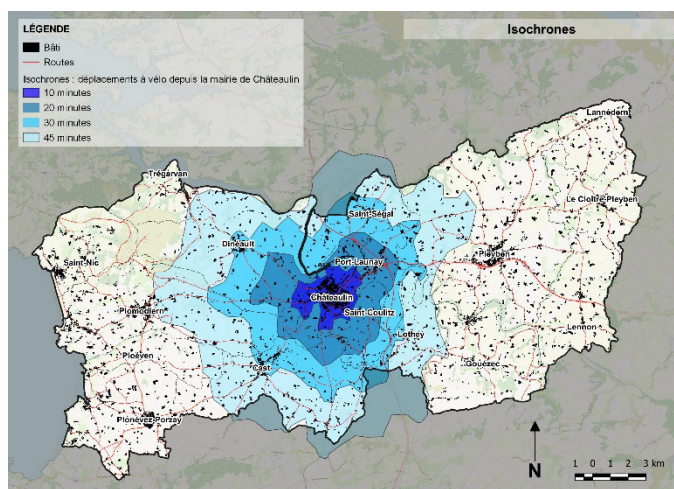
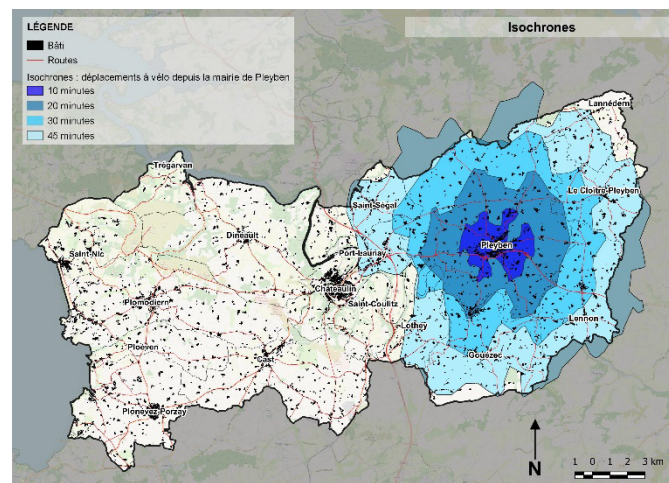
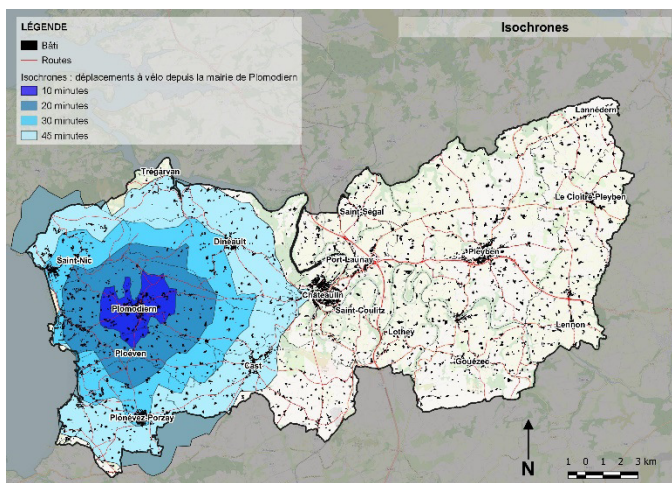
► Une **"agglomération" centrale** regroupant, du nord au sud, Saint-Ségal, Port-Launay, Châteaulin, Saint-Coulitz, Pleyben et Lennon.

► Une **"agglomération" littorale** regroupant, du nord au sud, Plomodiern, Ploëven et Plonévez-Porzay.

► En outre, tout déplacement intercommunal à vélo **du centre d'une commune à une commune limitrophe ne nécessite pas plus de 30 min à vélo.**



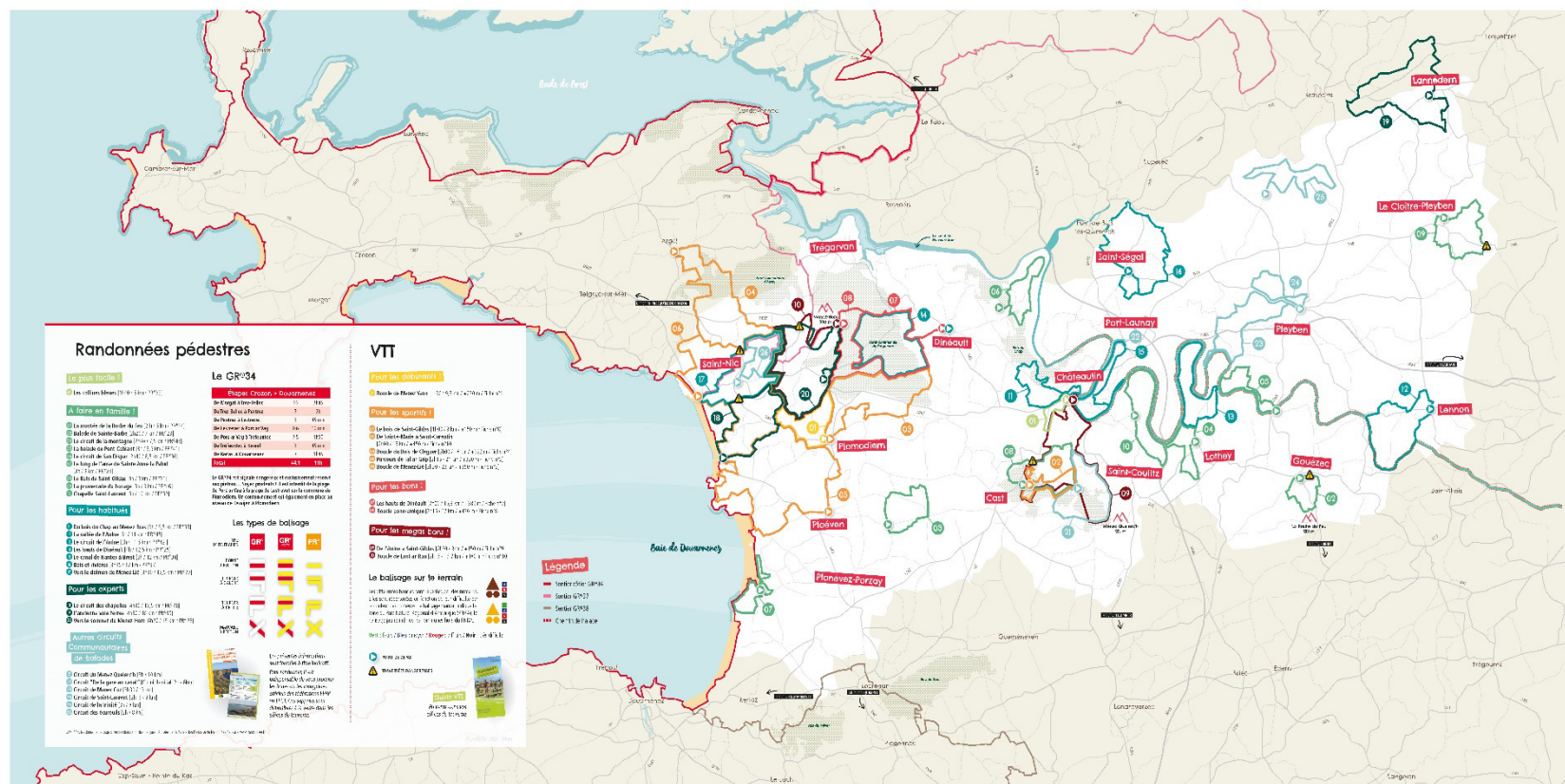
ETENDUE DES DÉPLACEMENTS À VÉLO DEPUIS LES CENTRES-VILLES DE PLOMODIERN, CHÂTEAULIN ET PLEYBEN



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS DÉDIÉS AUX MODES ACTIFS

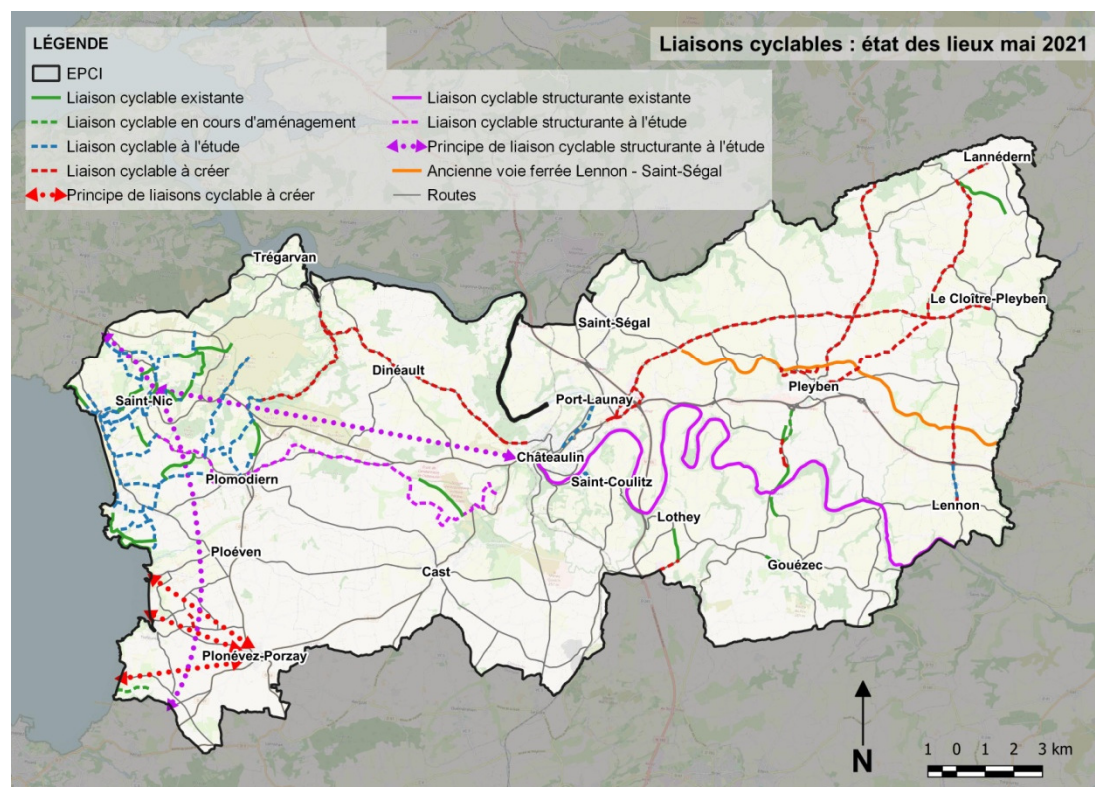


Source : Menez-Hom Atlantique Tourisme

On dénombre **plusieurs circuits de randonnée pédestre et VTT** sur la Communauté de Communes, principalement regroupés dans les **parties nord-ouest et centrale du territoire** intercommunal. Ceux-ci présentent des profils de difficulté variée.

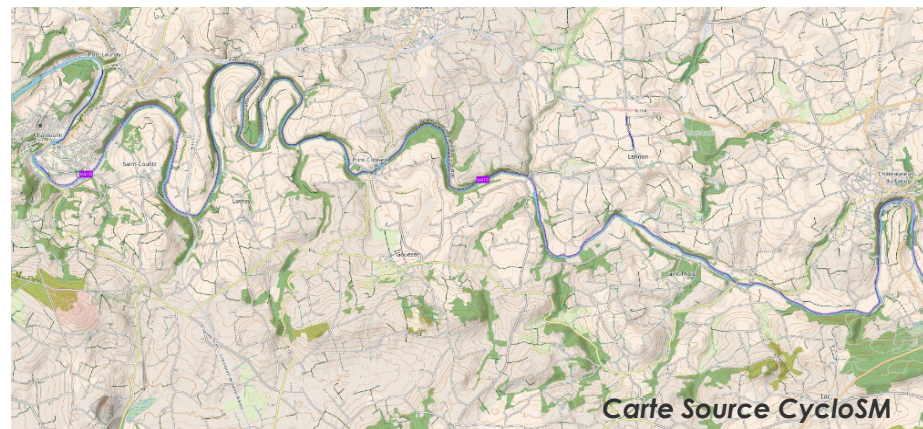
LIAISONS EXISTANTES ET PROJETS PEU D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

- ▶ Deux projets de liaisons structurantes sont prévus à long terme (violets) :
 - ▶ Le **prolongement de la véloroute V6** en aval de Châteaulin.
 - ▶ La **création de la véloroute V5**, qui longera le littoral de la CCPCP.
- ▶ Quelques projets à court terme sont à l'étude (bleus) ou en cours d'aménagement (verts)
- ▶ Plusieurs axes ont été identifiés par les élus comme à aménager (rouge) dont notamment :
 - ▶ Dans la partie nord de l'EPCI, pour relier La Cloître-Pleyben à Dinéault en passant par les pôles de Pleyben et Châteaulin (**routes peu fréquentées**)
 - ▶ Entre le bourg de Plonévez-Porzay et son littoral.



VOIES VERTES : CANAL DE NANTES À BREST

Voie Verte V410, sur la rive Nord de l'Aulne



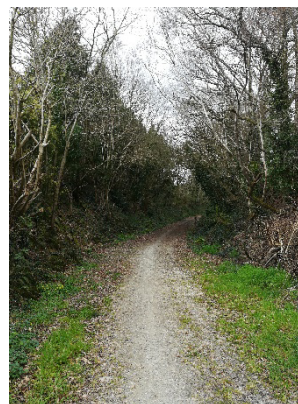
Canal de Nantes à Brest (Tronçon LENNON – CHATEAULIN)

Aménagement cyclable	Voie Verte
Longueur	34 km (Axe Est-Ouest)
Revêtement	<ul style="list-style-type: none">- 16 km en réfection voirie (bicouche, enrobé...)- 16 km en gravier compacté (GnT, stabilisé...)- 2km de sentier (chemin, terre)- Largeur 3 à 4m
Sécurité (Visibilité, éclairage, revêtement)	<ul style="list-style-type: none">- Pas d'éclairage hors communes- Circulation cycle exclusive (pas VL, 2 roues motorisés)- Revêtement pour VTC/Gravel (pas de vélo de route)
Confort (signalétique, continuité, séparation)	◆ ◆ ◆

ANCIENNE VOIE FERRÉE ENTRE LES COMMUNES DE LENNON ET SAINT-SÉGAL

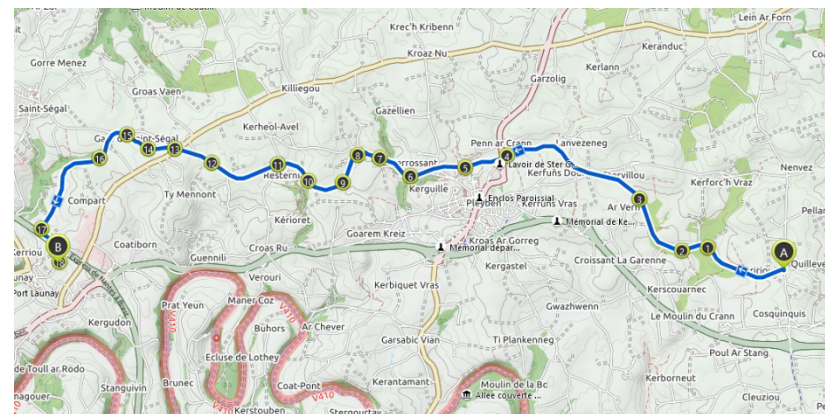


Pont sur N165

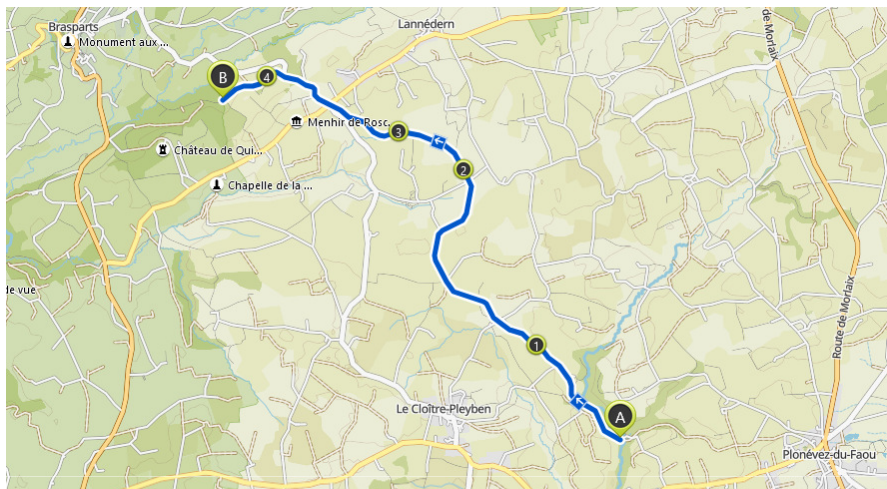


Chemins empierrés (souvent associés agricole)

Ancienne Voie ferrée Carhaix - Vitré	
Aménagement cyclable	Chemin cyclable
Longueur	16 km (Axe Est-Ouest)
Revêtement	- 16 km de chemins/sentiers
Sécurité (Visibilité, éclairage, revêtement)	- Pas d'éclairage hors communes - Circulation cycles et agricole - Revêtement pour VTT, VTC, ressauts car pas de réfection de surface
Confort (continuité, signalétique, séparation)	◆ ◆ ◆ Pas de Jalonnement



ANCIENNE VOIE FERRÉE PLOUESCAT - ROSPORDEN



Chemins agricoles (Lannédern)

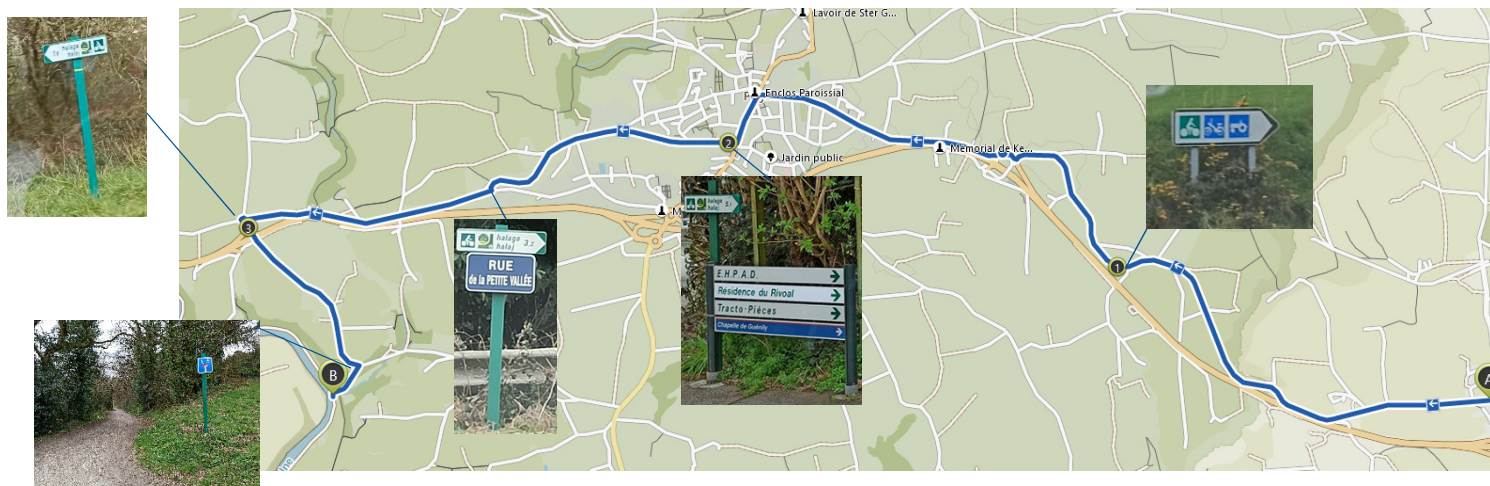
Ancienne Voie ferrée Carhaix - Vitré

Aménagement cyclable	Chemin - Voirie
Longueur	8,5 km
Revêtement	<ul style="list-style-type: none"> - 5 km de chemin en terre - 3,5 km de voirie (bicouche, enrobé)
Sécurité (Visibilité, éclairage, revêtement)	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'éclairage hors communes - Circulation cycles et agricole - Chemins : revêtement pour VTT, VTC, ressauts car pas de réfection de surface - Voirie : tous véhicules, peu de circulation
Confort (signalétique, continuité, séparation)	◇ ◇ ◇ Pas de Jalonnement



Voie goudronnée (Le Cloître-Pleyben)

ANCIEN AXE MAJEUR CHÂTEAUNEUF DU FAOU - CHÂTEAULIN



Ancienne Axe Châteauneuf du Faou - Châteaulin	
Aménagement cyclable	Voirie
Longueur	12 km
Revêtement	- 12 km de voirie (bicouche, enrobé)
Sécurité (Visibilité, éclairage, revêtement)	- Pas d'éclairage hors communes - Circulation tous véhicules - Voirie : trafic réduit
Confort (signalétique, continuité, séparation)	Jalonnement existant Discontinuité dans bourg de PLEYBEN



Voitures stationnées sur aménagement cyclable
(PLEYBEN – Rue de Châteaulin)

ESPACES PARTAGÉS ET SÉCURITÉ

- ▶ Les vélos circulent significativement plus vite que les piétons : ils doivent avoir un espace séparé, dédié.
- ▶ A l'exception des enfants jusqu'à 8 ans, **les cyclistes ont interdiction de rouler sur les trottoirs**, même s'il y a des logos vélo.
- ▶ Réaliser un espace partagé en ajoutant des pictogrammes sur le trottoir n'est pas souhaitable : conflits, faible efficacité et inconfort de l'itinéraire cyclable, dangereux pour les malvoyants...
- ▶ Si une piste cyclable est réalisée sur trottoir, le marquage doit être continu et en relief pour les personnes malvoyantes ; **Les piétons n'y sont pas autorisés.**

NB : Un trottoir doit avoir une largeur minimale entièrement libre d'obstacle de 1,40 m (décret n° 2006-1658)

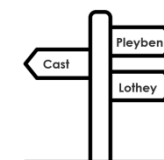


	Commune de Gouézec
Aménagement cyclable	Espace partagé piéton vélo
Longueur	500 ml
Revêtement	Enrobé Grenailé ou Béton désactivé
Sécurité (Visibilité, éclairage, revêtement)	◆ ◆ ◆
Confort (signalétique, continuité, séparation)	◆ ◇ ◇

SYNTHÈSE

UN POTENTIEL D'AMÉNAGEMENT CYCLABLES À EXPLOITER

- ▶ Le réseau cyclable existant de la CC est principalement constitué :
 - ▶ Du **canal de Nantes à Brest** : itinéraire réalisant beaucoup de détours et donc à usage principalement touristique
 - ▶ De l'**ancienne voie ferrée entre Lennon et Saint-Ségal** : itinéraire partiellement praticable selon les communes traversées
- ▶ Malgré un relief du territoire peu enclin à la pratique du vélo, plusieurs itinéraires à fort potentiel cyclable et à faibles pentes ont été identifiés :
 - ▶ **Anciennes voies ferrées** : pour traverser le territoire selon un axe Est-Ouest (Chateauneuf – Chateaulin) et assurer des ramifications vers les communes
 - ▶ Départementales structurantes aménageables et anciens axes majeurs
- ▶ **Un travail de jalonnement et de réfection de surface seraient nécessaires** pour rendre accessible à tous les voies vertes existantes
- ▶ **Peu de stationnement vélo** recensés lors du diagnostic terrain



Malgré un trafic routier limité (seules quelques RD sont parcourues par plus de 5 000 véh./jour), l'élargissement de certaines routes rurales, le manque de signalétique vélo et d'aménagements cyclables séparés freinent la pratique du vélo.

AU-DELÀ DU SCHÉMA DIRECTEUR INTERCOMMUNAL...

LA PLACE DES MODES ACTIFS EN CENTRE-VILLE

- ▶ Des aménagements urbains encore axés piétons/voitures
- ▶ La réflexion intercommunale menée dans cette étude devra être liée aux objectifs communaux (continuité sur trajet)



Place du Marché pavée – CHATEAULIN

- ▶ **Objectif** : Apaiser les cœurs de villes, limiter les séparations franches entre espaces de déplacements des différents usagers

- ▶ Schémas Directeurs Communaux Modes Actifs et/ou études des plans de circulation à réaliser

Les services vélo de la CCPCP



SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES EXISTANT SUR LE TERRITOIRE

- ▶ **De nombreuses associations** en faveur de la pratique du vélo et de la marche sont actives sur le territoire. Leur diversité permet de représenter un large ensemble de pratiques :

- ▶ Cyclisme sur route (loisir ou compétition), VTT et BMX
- ▶ Marche, course à pied et triathlon.



- ▶ **La Maison du vélo**, située à Châteaulin, regroupe plusieurs associations en un même lieu bien identifié, offrant ainsi une visibilité importante aux différentes pratiques du vélo.



- ▶ **L'offre de services pour l'achat ou la réparation** de vélo reste toutefois très restreinte avec un seul site d'achat d'équipements sportifs à Châteaulin (Sport 2000).



- ▶ Limitrophe à la Communauté de Communes, **Brasparts dispose d'un atelier de réparation de vélo**. Néanmoins, la majorité de ces services se trouvent à Quimper, Brest ou Douarnenez.



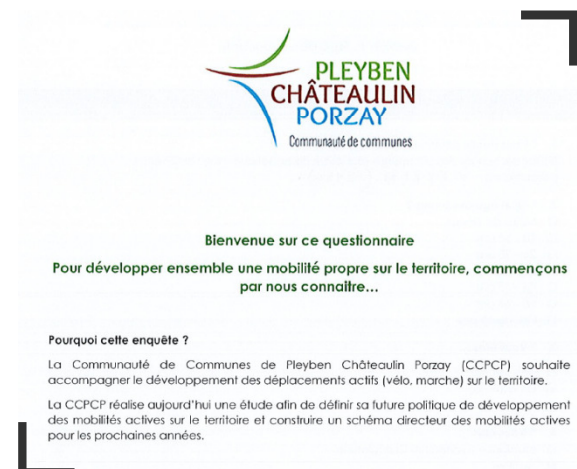
SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 **Enquête en ligne**
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

MISE À CONTRIBUTION DE LA POPULATION

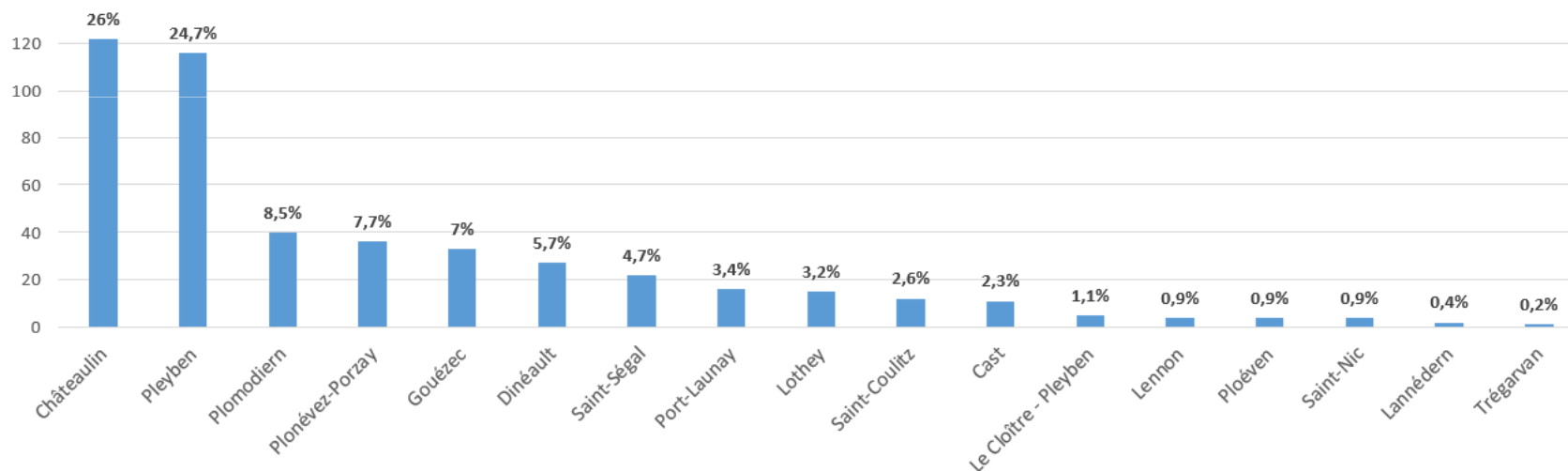
UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

- ▶ Une enquête en ligne a été déployée auprès des habitants du territoire afin de recueillir leurs avis sur la pratique cyclable sur le territoire. Le questionnaire alternait questions fermées et questions ouvertes afin de disposer à la fois d'une vision globale quantitative et de détails qualitatifs pour assoir le diagnostic.
- ▶ Le questionnaire, composé de 25 questions, était organisé autour des parties suivantes :
 - ▶ Profils des répondants
 - ▶ Compréhension des destinations quotidiennes et des modes de déplacement associés
 - ▶ Pratique générale du vélo
 - ▶ Focus sur les déplacements utilitaires
 - ▶ Evaluation de l'écosystème vélo de la Communauté de Communes
 - ▶ Identification des freins à une pratique quotidienne du vélo
 - ▶ Identification des actions à prioriser afin de développer la pratique du vélo



LES TAUX DE PARTICIPATION AU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

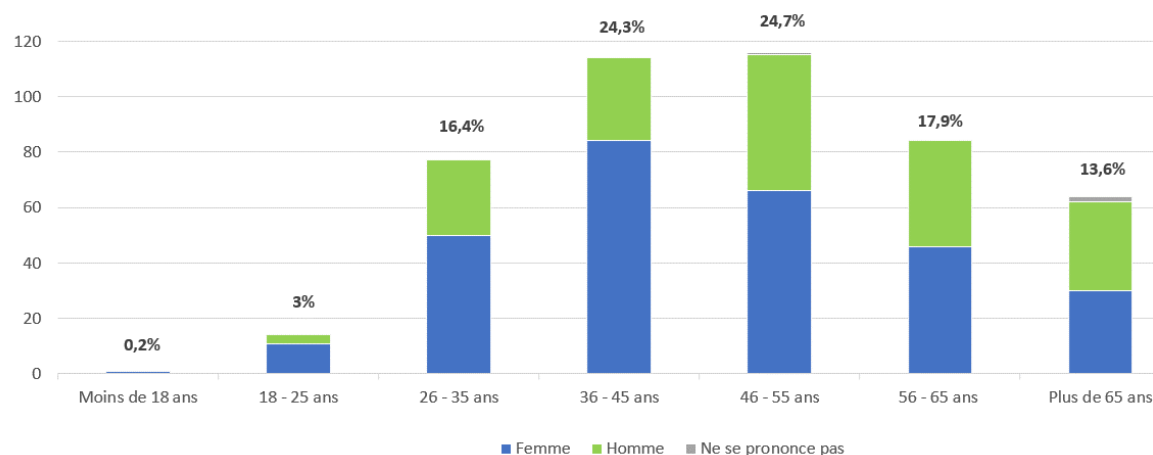
- L'enquête en ligne, ouverte de mi-février à mi-mars, a recueilli les retours des habitants de toutes les communes de la Communauté de Communes avec la moitié des réponses sur les territoires de Châteaulin et de Pleyben.
- 470 réponses d'habitants ont été collectées.



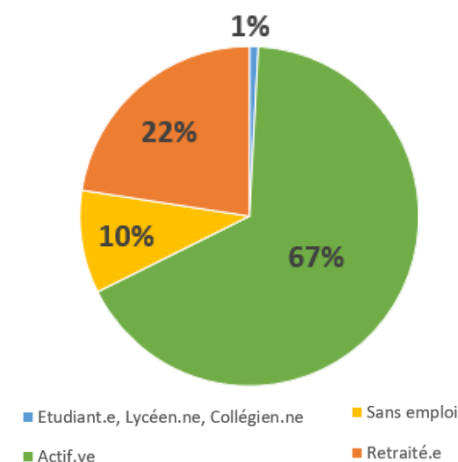
Répartition des réponses au questionnaire par commune
(en pourcentage total de répondants. 100% = 470)

ANALYSE DU PROFIL DES HABITANTS AYANT RÉPONDU AU QUESTIONNAIRE

- ▶ Les 36 – 45 ans et 46-55 ans sont les tranches d'âge les plus représentées, avec 1/2 des répondants.
- ▶ Les actifs et retraités du territoire ont été nombreux à l'enquête puisqu'ils représentent 67 % et 22%.
- ▶ Les retraités et personnes sans emploi sont engagés en faveur des mobilités actives puisqu'ils représentent 22% et 10% des répondants
- ▶ 14% des répondants (soit 66 habitants) disent présenter une condition physique particulière ou un handicap rendant l'usage du vélo difficile.



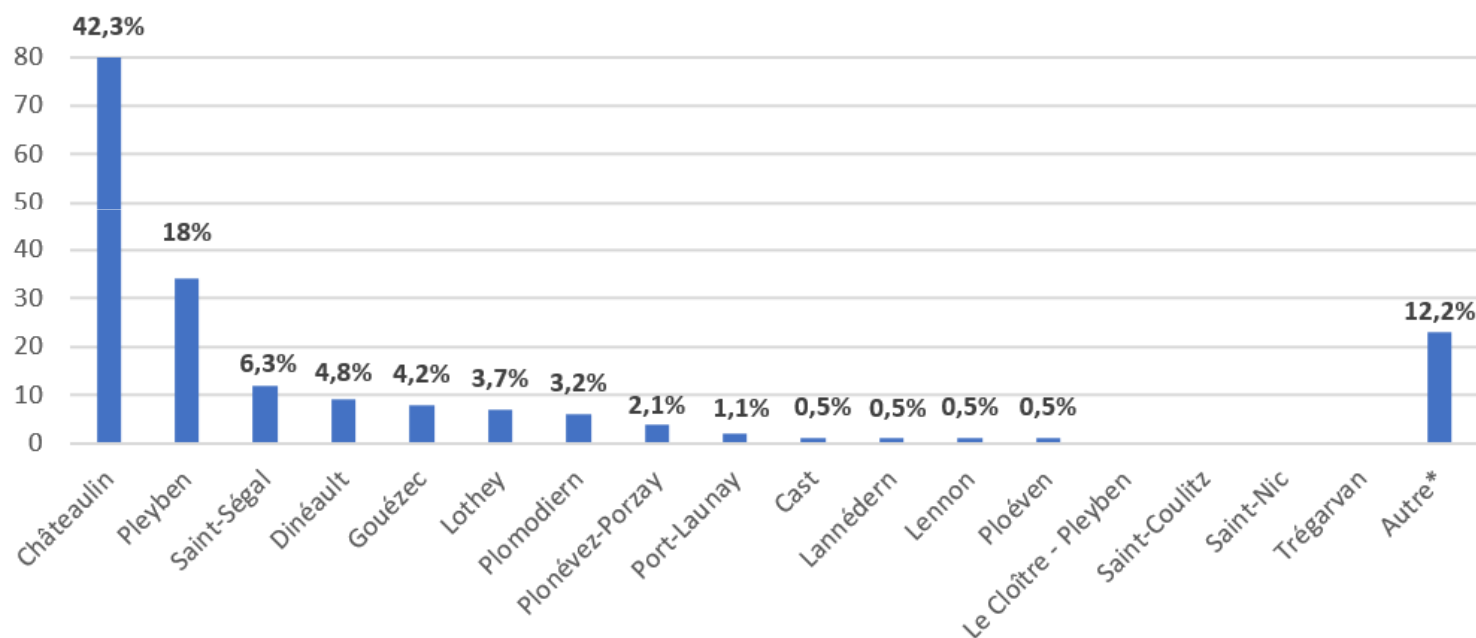
Répartition des réponses au questionnaire par tranche d'âge
(en pourcentage de répondants)
100% = 470 réponses



Répartition des réponses au questionnaire par situation socio-économique
(en pourcentage de répondants)
100% = 470 réponses

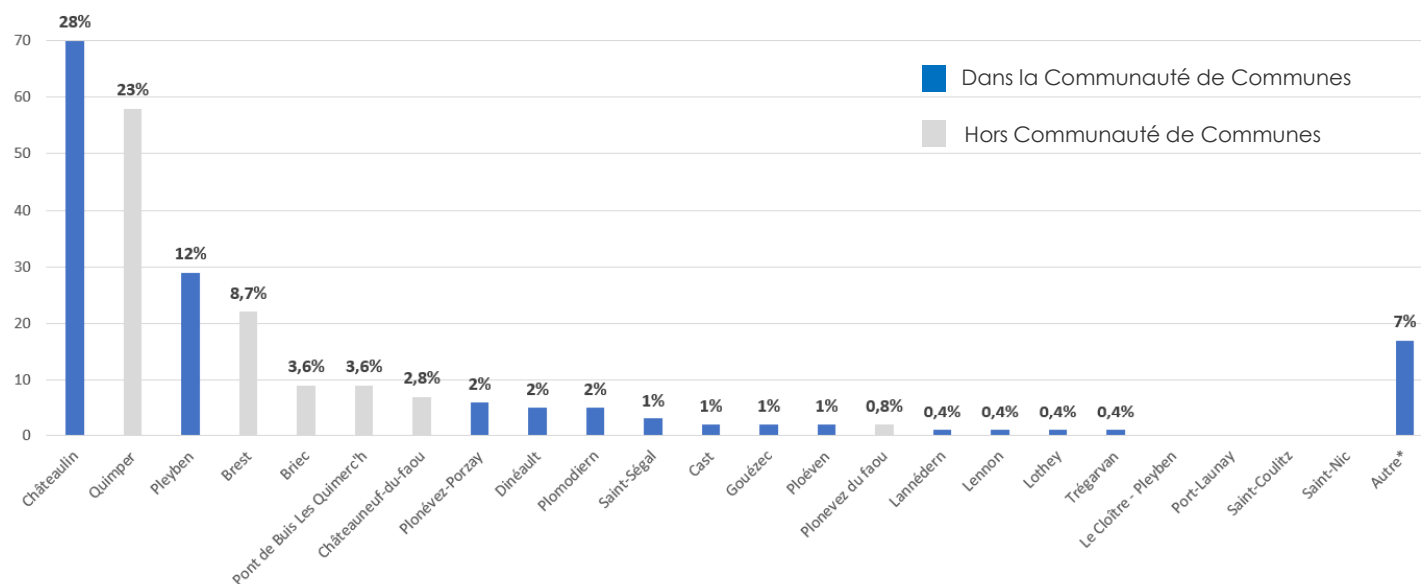
DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE – ÉCOLE

- Plus de 60% des flux domicile-école sur le territoire des foyers des répondants sont captés par les communes de Châteaulin et Pleyben.



Communes dans lesquelles sont scolarisés les enfants des personnes ayant répondu au questionnaire
(en pourcentage de répondants. 100% = 189)

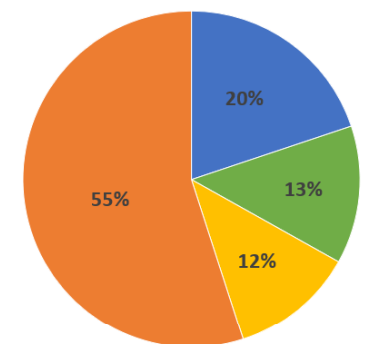
DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL / ÉTUDES



Communes dans lesquelles se situent les lieux de travail ou d'étude des répondants

(en pourcentage de répondants. Total: 300 réponses)

* « Autre » par ordre d'importance: Carhaix (2%), Landerneau (1%), Le Faou (1%), Lanveoc (1%), Ergué Ganveoc (1%) + d'autres réponses moins significatives



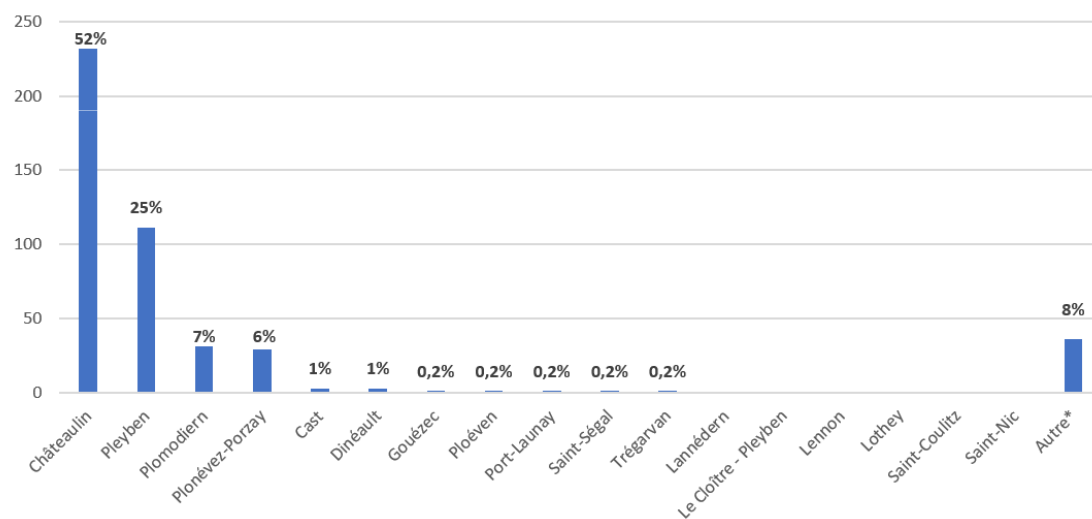
Distance séparant le lieu d'étude/travail du lieu de résidence

(en % de répondants. Total = 302 réponses)

- Plus de 50% des lieux de travail/étude des répondants sont situés en dehors du territoire de la Communauté de Communes. 67% sont situés à plus de 10 km de la résidence des répondants.
- Châteaulin et Pleyben concentrent 1/3 des flux domicile-travail
- Près de **90% des répondants utilisent leur voiture individuelle** pour se rendre sur leur lieu de travail. Près de 5% d'entre eux se déplacent à pied, alors que **moins d'1% a recours au vélo.**

DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS VERS LES SERVICES DU QUOTIDIEN

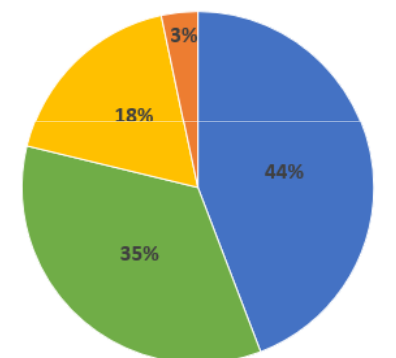
- ▶ 90 % des déplacements des répondants à destinations des services quotidiens (courses, services publics, ...) ont pour destination les communes de Châteaulin, Pleyben, Plomodiern et Plonévez-Porzay
- ▶ Près de 80% de ces déplacements font moins de 10 km (**44%, moins de 5km**)
- ▶ Le mode de déplacement utilisé pour rejoindre les services du quotidien reste très majoritairement la **voiture individuelle (83%), suivi de la marche (11%)**. La pratique du vélo pour ce type de déplacement reste très limitée (4%).



Autres: Quimper (2%), Douarnenez (2%), Plogonnec (1%), Brest (0,4%), Lopérec (0,4%), Briec (0,2%), Carhaix (0,2%)x, Châteauneuf-du-Faou (0,2%), Le Faou (0,2%), Ploëven (0,2%), Pont-de-Buis (0,2%)

Communes dans lesquelles les répondants se déplacent pour les services du quotidien (courses, services publics etc..)

(En pourcentage de répondants. Total: 445)



Distance séparant le lieu de résidence des services du quotidien

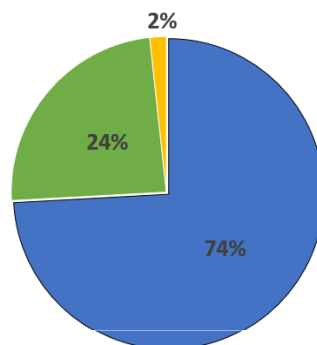
(En pourcentage des réponses des répondants. Total: 448)

ANALYSE DES MODES DE DÉPLACEMENTS PRIVILÉGIÉS

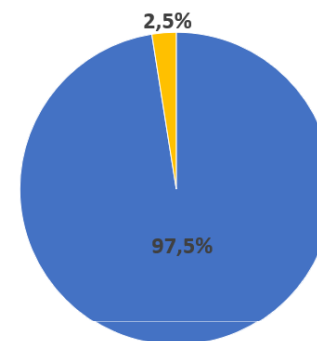
Déplacements vers lieu travail/études

Déplacements vers services du quotidien

Distance < 5 km

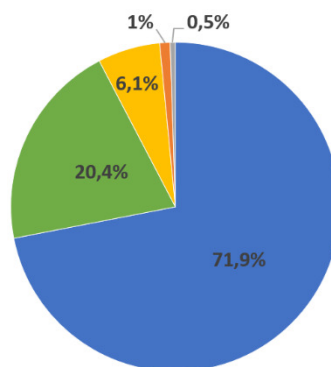


Total: 58 réponses

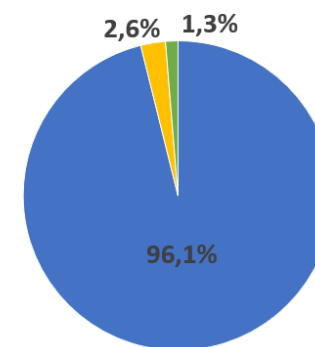


Total: 196 réponses

Distance 5-10km



Total: 40 réponses

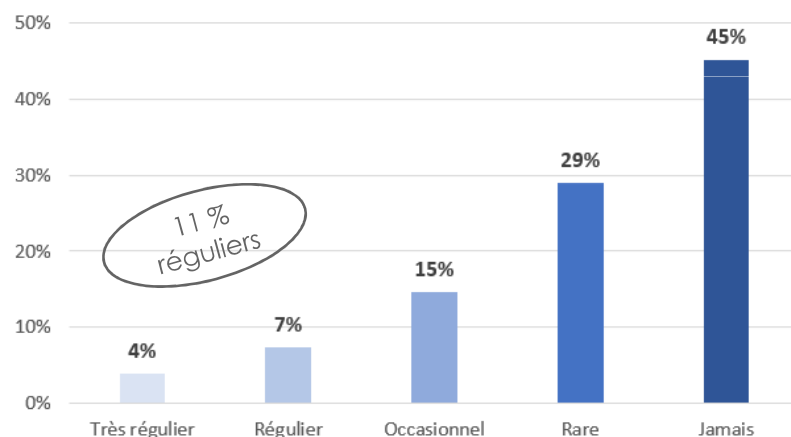


Total: 155 réponses

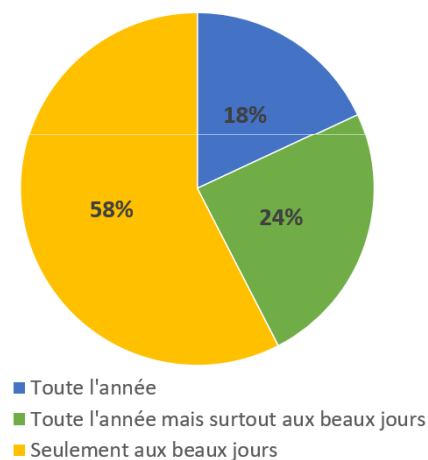
- Voiture individuelle
- Marche
- Vélo
- Voiture en covoiturage
- Transports en commun

ANALYSE DES FRÉQUENCES D'USAGE DU VÉLO

- **L'enquête a réussi à atteindre une population plus large que les cyclistes convaincus du territoire.** Près de 50% des répondants ne pratiquent jamais le vélo.
- 42% des répondants utilisent leur vélo toute l'année dont 11% d'usagers réguliers
- Les habitants du territoire utilisent majoritairement des **vélos classiques** dans leurs usages quotidien comme occasionnel.



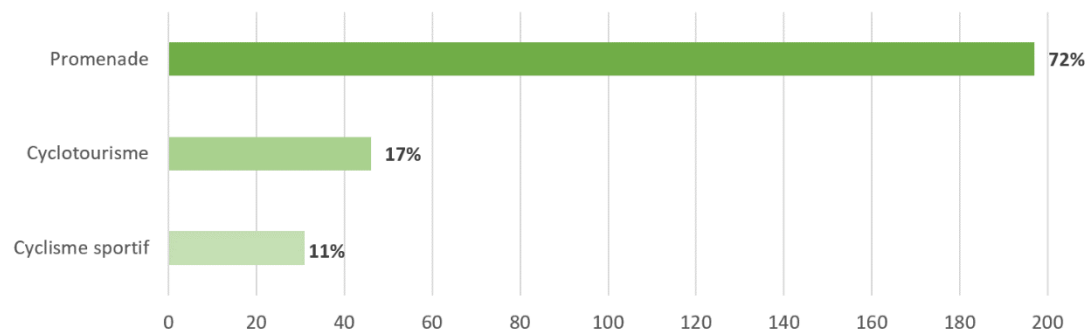
Fréquence d'usage du vélo sur le territoire
(En pourcentage de répondants. Total: 446)



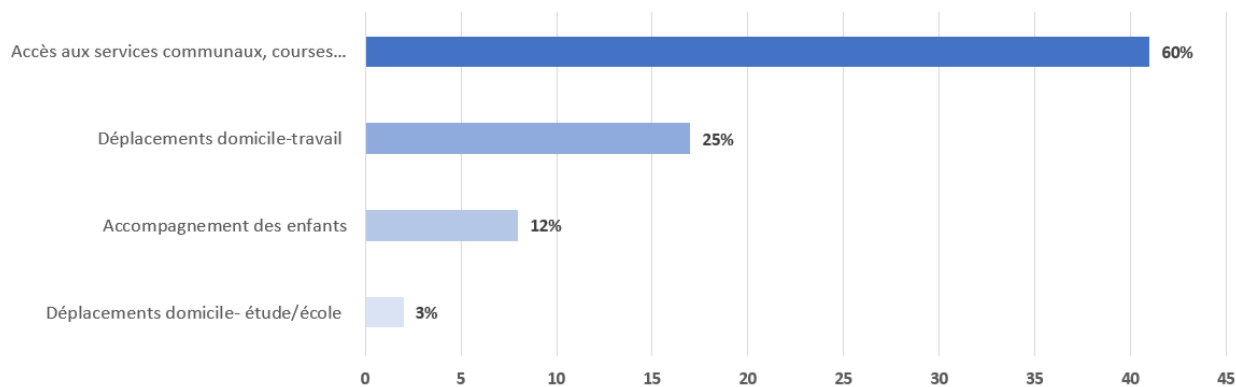
Saisonnalité de l'usage du vélo sur le territoire
(En pourcentage de répondants. Total: 238)

Très régulier: tous les jours ou presque | Régulier: 2 déplacements par semaine | Occasionnel: 2 déplacements par mois | Rare: moins de 2 déplacements par mois

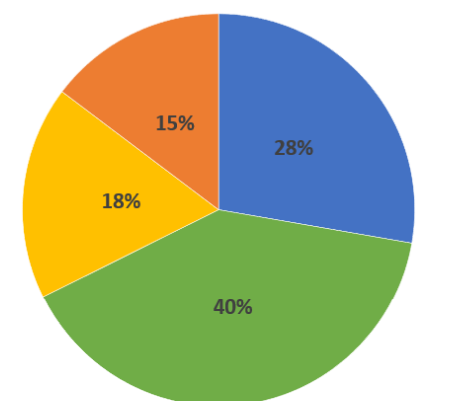
ANALYSE DES TYPES DE DÉPLACEMENT À VÉLO



Utilisation du vélo pour des déplacements de loisirs
(100% = 280 réponses)



Utilisation du vélo pour des déplacements utilitaires
(100% = 68 réponses)

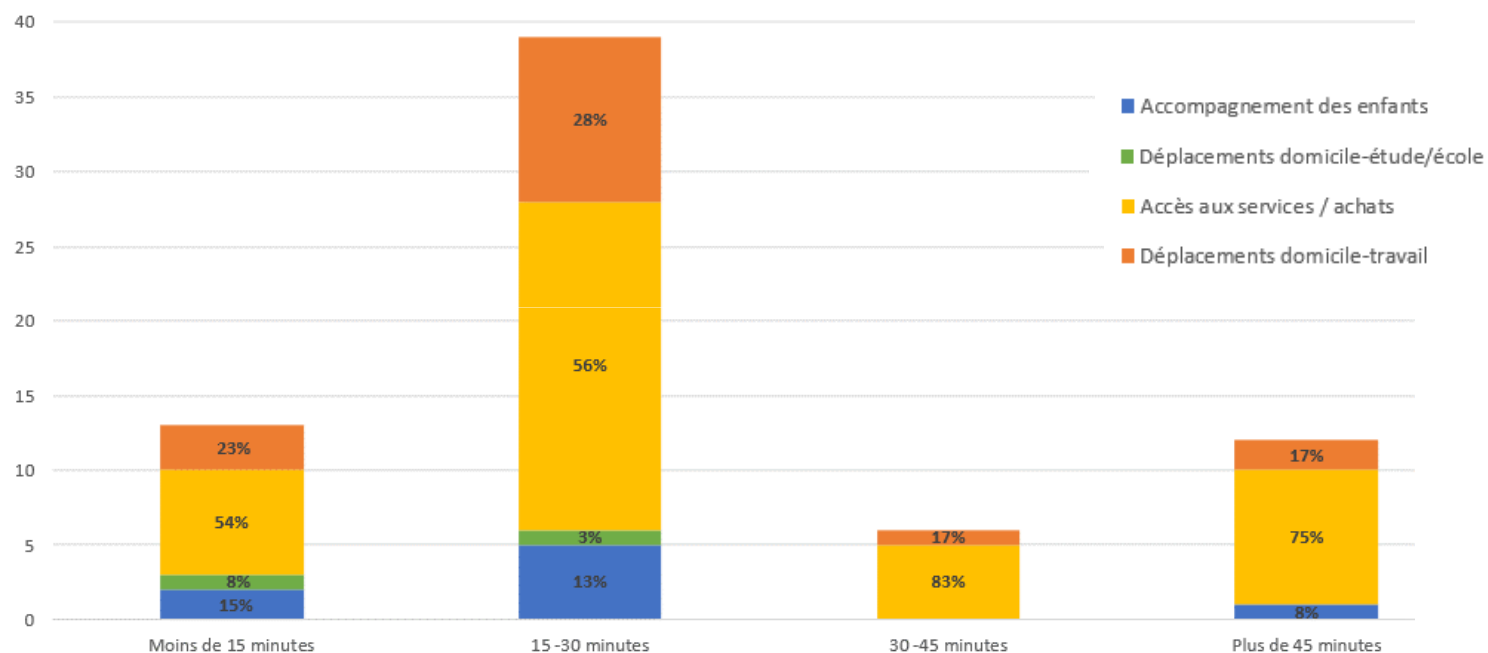


Durée de trajet acceptable pour un déplacement quotidien

(En pourcentage de répondants. Total: 238)

- Une utilisation du vélo principalement focalisée sur la promenade ou sur des déplacements très ponctuels

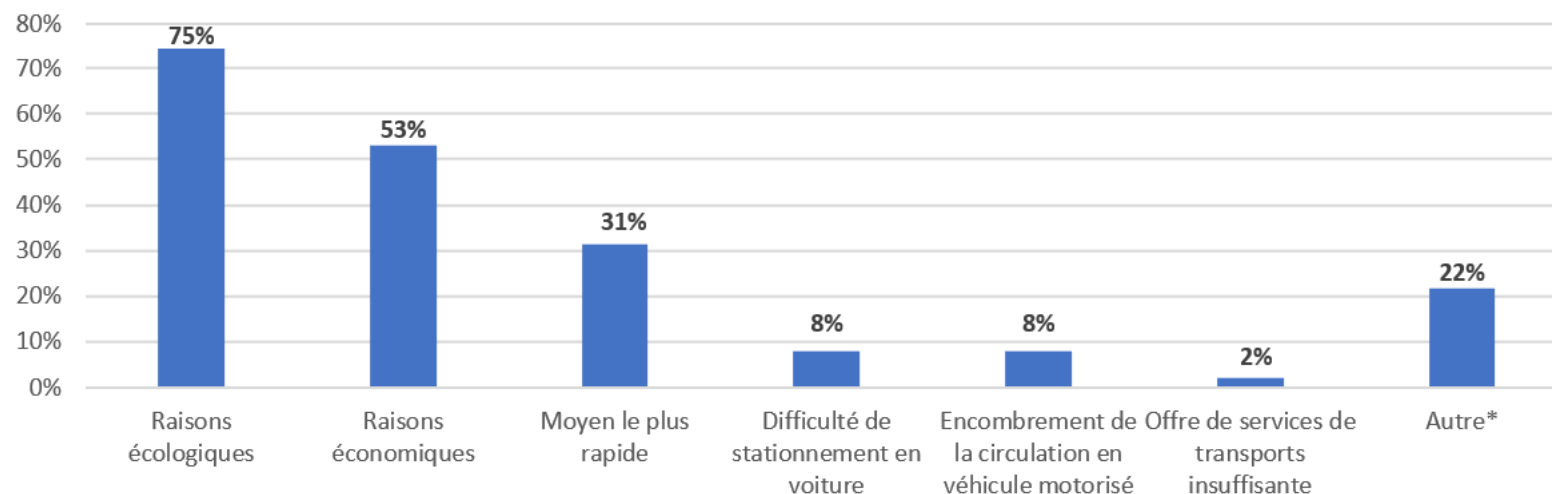
DURÉE DE TRAJET ET DÉPLACEMENTS UTILITAIRES À VÉLO



Durée de trajet estimée acceptable par les répondants selon la catégorie de déplacement utilitaire
(En pourcentage d'observation. Total: 68 contributions)

ANALYSE DES RAISONS GUIDANT LA PRATIQUE DU VÉLO

- ▶ **Les usagers expriment un engagement fort pour la mobilité durable** : la première raison évoquée pour justifier l'usage d'un vélo est la conviction écologique et ce devant la raison économique ou l'incapacité des autres modes de déplacements à répondre à leurs besoins de déplacement.
- ▶ Le vélo pourrait directement concurrencer la voiture et les transports en communs :
 - ▶ 1/3 affirment que le vélo est le moyen de déplacement le plus rapide
 - ▶ 1/2 reconnaissent que la pratique du vélo est économique

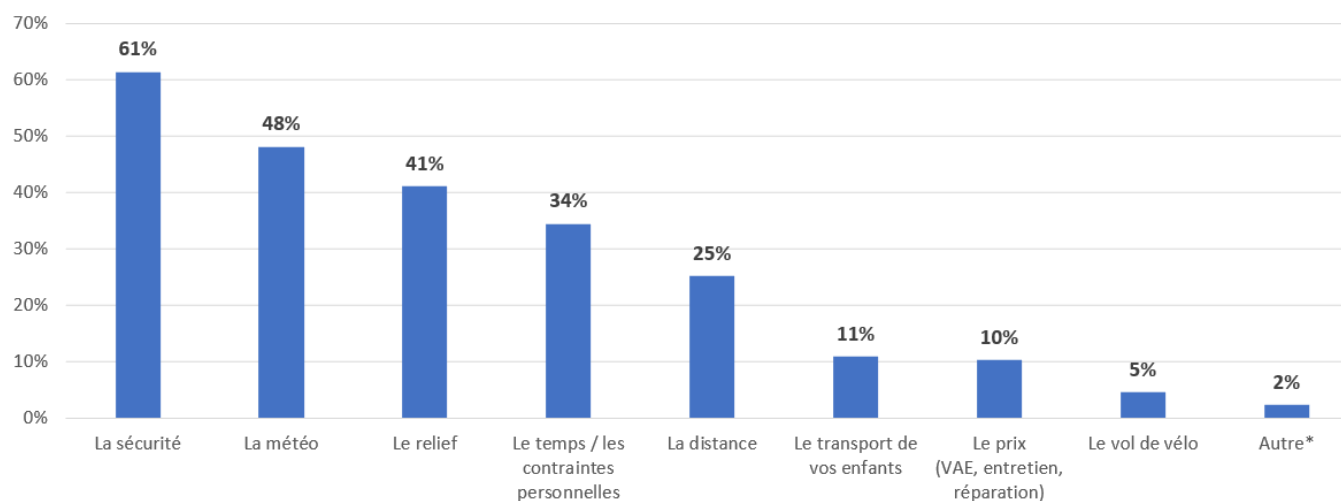


Raisons qui justifient la pratique du vélo dans les déplacements utilitaires du quotidien

(En pourcentage d'observation. Total: 51 contributeurs)

Autre*: plaisir, sport et santé

ANALYSE DES FREINS A LA PRATIQUE DU VÉLO

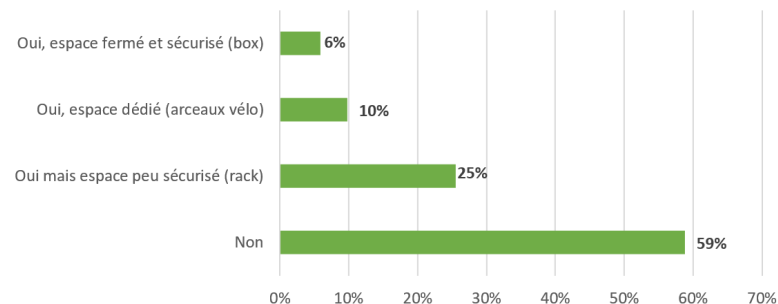


Les freins principaux à la pratique régulière du vélo.

(En pourcentage d'observation. Total: 409 répondants)

Autre*: condition physique personnelle

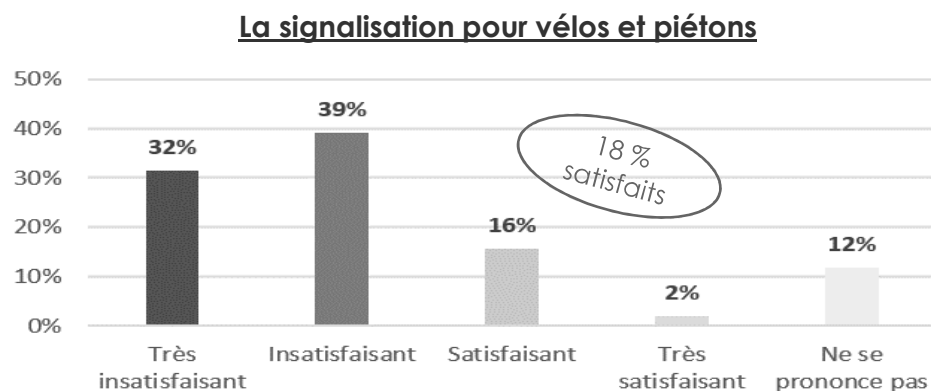
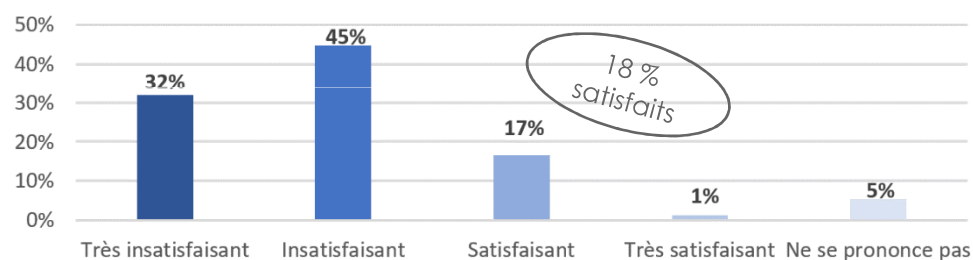
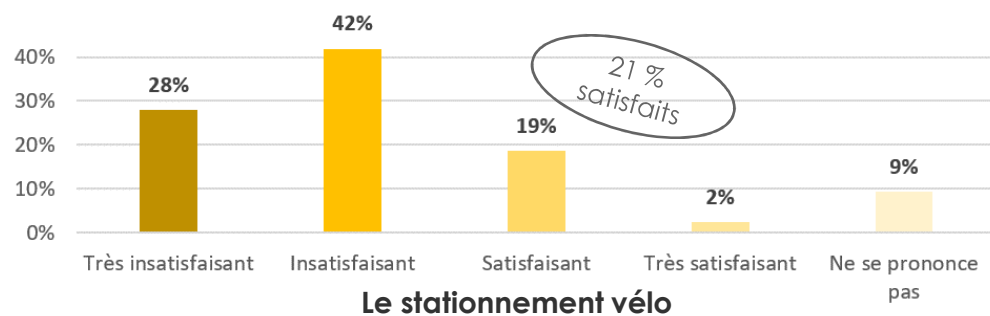
► L'accès à un espace fermé et sécurisé est rarement garanti. Plus de la moitié des répondants estiment ne disposer d'aucun dispositif de stationnement.



L'accès à un espace de stationnement à destination

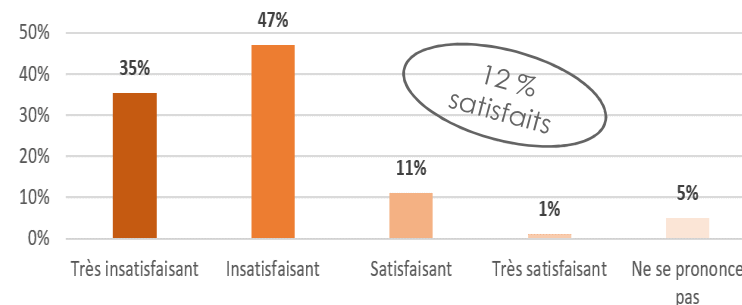
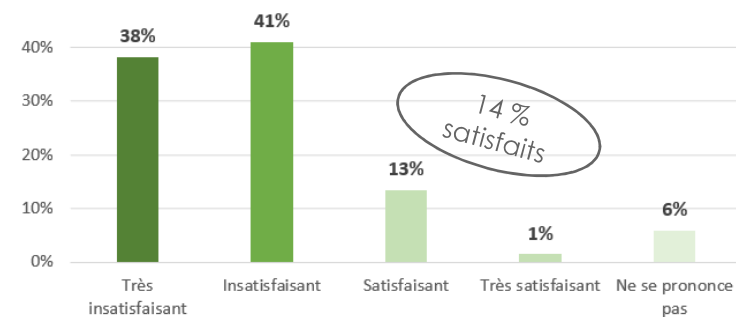
(En pourcentage de répondants. Total: 51)

AVIS DES HABITANTS CONCERNANT LE RÉSEAU CYCLABLE



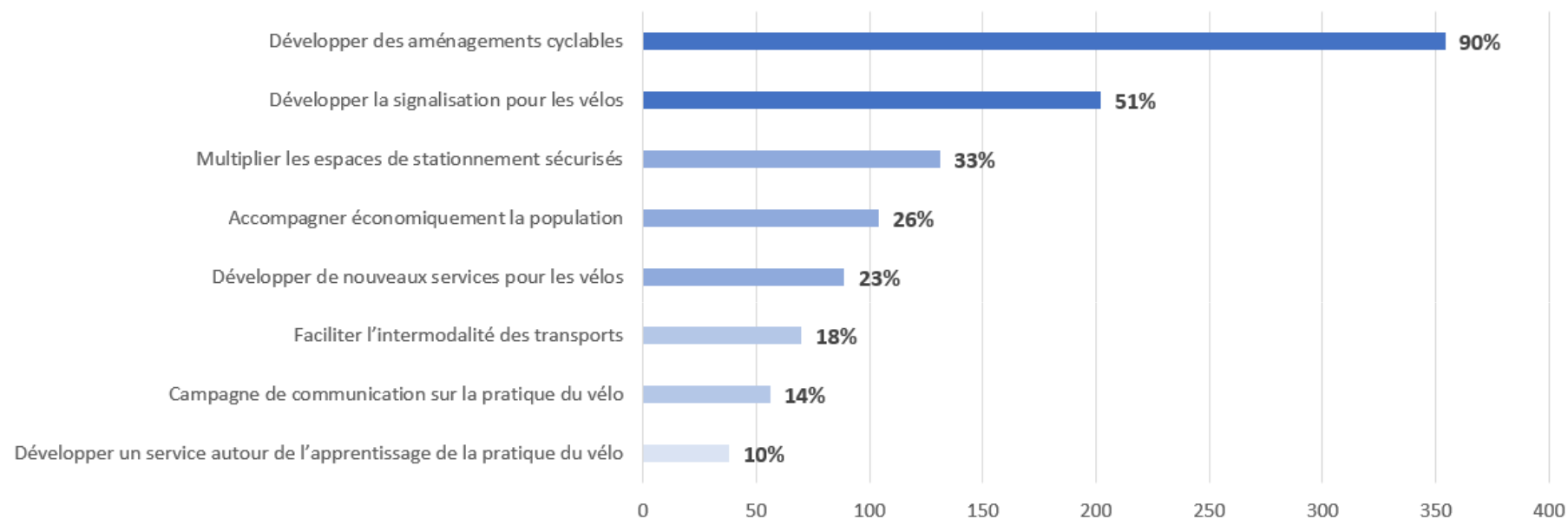
Les services à destination des cyclistes

Schéma directeur mobilités actives de la Communauté de Communes de Pleyben Châteaulin Porzay



En pourcentage de répondants. 100% = 409 réponses

ACTIONS À PRIORISER AFIN DE DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO



Actions à prioriser afin de développer la pratique du vélo

(en pourcentage d'observations. 100% = 394 répondants)

SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE EN LIGNE

Les usagers et les types de déplacements

- ▶ Les habitants de la CC ayant répondu à l'enquête en ligne sont principalement des actifs.
- ▶ Peu de répondants se déplacent à vélo en revanche les usagers réguliers sont engagés pour une mobilité durable. La CC devra capitaliser sur ces usagers pour initier une dynamique des mobilités actives.
- ▶ Le vélo est encore utilisé pour un usage ludique. L'usage de la voiture est quasi-automatique même pour des déplacements de moins de 5 km.



Le ressenti des usagers

- ▶ Le sentiment d'insécurité est le principal frein à la pratique du vélo



Les souhaits des habitants

- ▶ Mailler le territoire : la création d'aménagements cyclables permettant de sécuriser les déplacements à vélo est identifiée comme une action à prioriser par 90% des participants
- ▶ Développer un écosystème vélo : signalisation d'orientation (51 %), stationnement sécurisé (33 %), accompagnement économique pour s'équiper (26 %), ...



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 **Atelier de concertation**
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

RETOUR SUR L'ATELIER DE CONCERTATION AVEC LES HABITANTS

- ▶ **21 personnes (habitants et élus)** étaient présentes lors de cet atelier de concertation en ligne le 15 avril 2021.
 - ▶ L'atelier de concertation a été l'occasion de **présenter à la population la démarche d'un schéma directeur**, ses objectifs et enjeux ainsi que les premiers résultats de l'étude.
 - ▶ L'objectif de cet atelier était de **donner à chacun la possibilité d'exprimer ses difficultés à se déplacer en modes actifs** et de réfléchir collectivement à des solutions facilitant la pratique des mobilités actives à l'échelle intercommunale, en tenant compte des contraintes inhérentes au territoire.
-
- ▶ L'atelier s'est déroulé en deux phases :
 1. Présentation de plusieurs types d'aménagements cyclables pour lesquels les participants étaient invités à donner leur ressenti en termes de "**cyclabilité**", en attribuant une note sur 10.
 2. A travers une carte interactive du territoire, les participants étaient invités à signaler les rues, routes ou sites qui leur posent des difficultés à vélo, et les lieux qui mériteraient d'accueillir un **aménagement cyclable**.

8/10



UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ PLUS IMPORTANT SUR LES VOIES DE CIRCULATIONS PARTAGÉES



- Une voie partagée entre plusieurs modes de déplacement augmente le sentiment d'insécurité pour les plus vulnérables sur la route (piétons, vélos) et le risque d'accidents.
- La circulation des vélos sur les trottoirs représente également un danger du fait de la différence de vitesse important avec les piétons, d'autant plus grande avec les VAE.
- Le sentiment de sécurité dans ces espaces partagés augmente lorsque la vitesse de circulation est abaissée, la largeur de rue est suffisante et la présence de chaque mode de déplacement est clairement signalée.

UNE NETTE PRÉFÉRENCE POUR LES AMÉNAGEMENTS SÉPARÉS DE LA CIRCULATION DES VOITURES



- ▶ Une nette préférence se dégage en faveur des **pistes ou bandes cyclables séparées** de la voie de circulation des voitures et des trottoirs.
- ▶ Les **bordures et abords** des voies cyclables doivent être pensées pour ne pas être dangereuses, c'est-à-dire ni absentes (photo n°2) ni trop marquées au risque de devenir un obstacle potentiel.
- ▶ Un aménagement sécurisant doit également fournir un cadre adapté à la pratique du vélo pour des **enfants ou jeunes pratiquants**. La configuration doit être adaptée à leur ressenti et échelle de visibilité.

ITINÉRAIRES DIRECTS OU INDIRECTS, UN POSITIONNEMENT DU TERRITOIRE

- ▶ La configuration du réseau routier du territoire de la Communauté de Communes représente un enjeu particulier pour le développement d'itinéraires vélo et piétons :
 - ▶ **Des axes principaux directs** entre les communes mais accidentogènes du fait du trafic et des vitesses de circulation élevées. Conditions peu sécurisantes.
 - ▶ **Des axes secondaires moins fréquentés** mais moins bien entretenus (bas-côtés étroits, virages accidentogènes, état de la chaussée variable) et moins directs (détours, relief, ...)
- ▶ Plusieurs attentes ont été soulevées au cours des échanges :
 - ▶ **Privilégier dès que possible les connexions directes sécurisées** afin de limiter le temps des déplacements quotidiens vers les centres-villes, notamment pour favoriser l'autonomie des jeunes dans leurs déplacements (écoles, collèges, gymnase, bibliothèque).
 - ▶ Aménager les axes secondaires pour **plus de sécurité**
 - ▶ Prendre en compte la **dimension touristique du territoire** et le potentiel de développement du vélo autour des circuits touristiques naturels et patrimoniaux.
- ▶ Un maillage Est-Ouest, structuré autour de l'axe Camaret/Carhaix, sur lequel se connecteraient des ramifications pour rejoindre différentes communes. D'autres connections intercommunales directes sont nécessaires.

LES SECTEURS À AMÉNAGER POUR INCITER LA PRATIQUE DU VÉLO

Déplacements touristiques / loisirs : connexion du secteur Ouest vers les plages

- ▶ Les habitants ont souligné à plusieurs reprises leur souhait de disposer de connexions sécurisées entre les bourgs du secteur Ouest et les plages (Plomodiern, Plonevez-Porzay, Ploeven, Chateaulin) ainsi que d'un itinéraire longeant le littoral de l'hôtel de la plage (Plonévez-Porzay) à la plage de Pentez (Saint-Nic) pour desservir les campings et espaces touristiques.

Déplacements utilitaires : connexions entre communes limitrophes

- ▶ Certains itinéraires nécessiteront la reprise d'aménagements existants :
 - ▶ Axe Châteaulin – Port-Launey : l'aménagement du chemin de halage en voie verte permettrait de sécuriser les déplacements vers les commerces et logements situés le long du canal
 - ▶ Axe Plomodiern/Ploeven/Plonevez-Porzay : un chemin cyclable non entretenu existe entre Ploeven et Plonevez-Porzay.
- ▶ Certains itinéraires nécessiteront la création d'aménagements pour les modes actifs :
 - ▶ Connexion Guily-Glaz - Port Launay : une voie partagée voiture / vélo-piéton est envisagée.
 - ▶ Connexion Châteaulin – Dinéault : un itinéraire empruntant la D887 puis la RD60 serait à privilégier
 - ▶ Connexion des centres villes de Cast / Plonevez-Porzay / Plomodiern

Déplacements utilitaires et touristiques : aménagement d'une dorsale Est-Ouest du territoire

- ▶ Un maillage Ouest/Est semble déterminant pour atteindre les objectifs de déplacements quotidiens comme touristiques du tourisme. Il pourrait être aménagé sur la RD887 (Saint-Nic – Chateaulin) puis la RD48 et l'ancienne voie ferrée (Saint-Ségat/Lennon) actuellement partiellement aménagée. Des ramifications pourraient venir s'y connecter pour rejoindre les différentes communes.

SYNTHÈSE DE L'ATELIER DE CONCERTATION

Caractéristiques du réseau et ressenti des usagers

- ▶ Un réseau routier caractérisé par des axes principaux directs à vitesse élevée et des axes secondaires moins fréquentés mais moins bien entretenus.
- ▶ Un sentiment d'insécurité plus important sur les voies de circulations partagées
- ▶ Une préférence pour les aménagements séparés de la voie des voitures et piétons



Des attentes multiples

- ▶ Sécurisation des axes existants et aménagement d'itinéraires directs vers les centres-villes et les communes entre elles
- ▶ Prise en compte du potentiel d'attractivité des circuits touristiques naturels/patrimoniaux



Des premières orientations pour le maillage du territoire se dessinent

- ▶ Un maillage Ouest/Est, structuré autour de l'axe Camaret/Carhaix et de l'ancienne voie ferrée sur lequel viendraient se connecter des ramifications pour rejoindre les différentes communes
- ▶ De courtes connexions intercommunales directes, notamment au départ de/en direction de Châteaulin
- ▶ Le secteur Ouest pour connecter les centres-villes aux plages
- ▶ Réhabilitation de différents tronçons de voies vertes



SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

BILAN DU DIAGNOSTIC DU SCHÉMA DIRECTEUR

UN POTENTIEL IMPORTANT DES MODES ACTIFS

- ▶ Malgré une répartition modale majoritairement dominée par la voiture et un nombre restreint d'aménagements dédiés aux modes actifs, **la CCPCP s'inscrit pleinement dans la politique nationale de développement des mobilités actives** par la rédaction de documents de planification de la mobilité (schéma directeur des modes, PLUi, PADD en cours d'élaboration).



- ▶ L'étude des déplacements intra/intercommunaux de la population met en évidence un **potentiel d'évolution important de la part modale des modes actifs** pour les déplacements utilitaires et touristiques. La participation de la population à l'enquête en ligne ainsi qu'à l'atelier de concertation en attestent.



- ▶ Une attention particulière devra être accordée aux connexions des communes de **Châteaulin et Pleyben, principales polarités de la CC**. Le relief du territoire, défavorable à la pratique du vélo souligne l'importance d'axes directs et de l'émergence du vélo à assistance électrique.



- ▶ Le territoire dispose d'**espaces aménageables** (anciennes voies ferrées et réseau viaire) et d'**une population volontaire** (engagement des élus et des associations locales en faveur des modes actifs) qui seront autant d'atouts dans la planification de mise en œuvre du schéma directeur des modes actifs

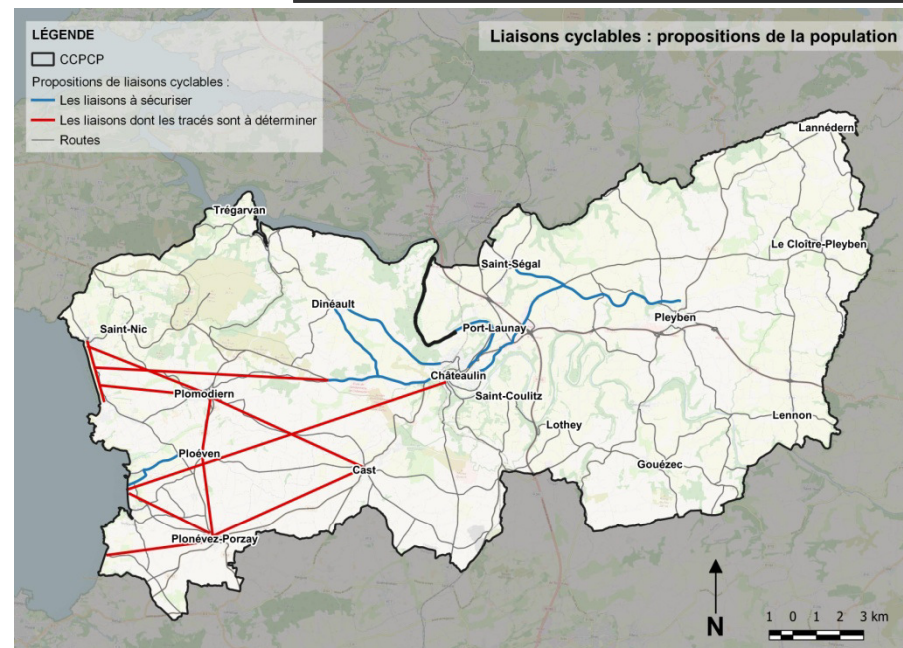
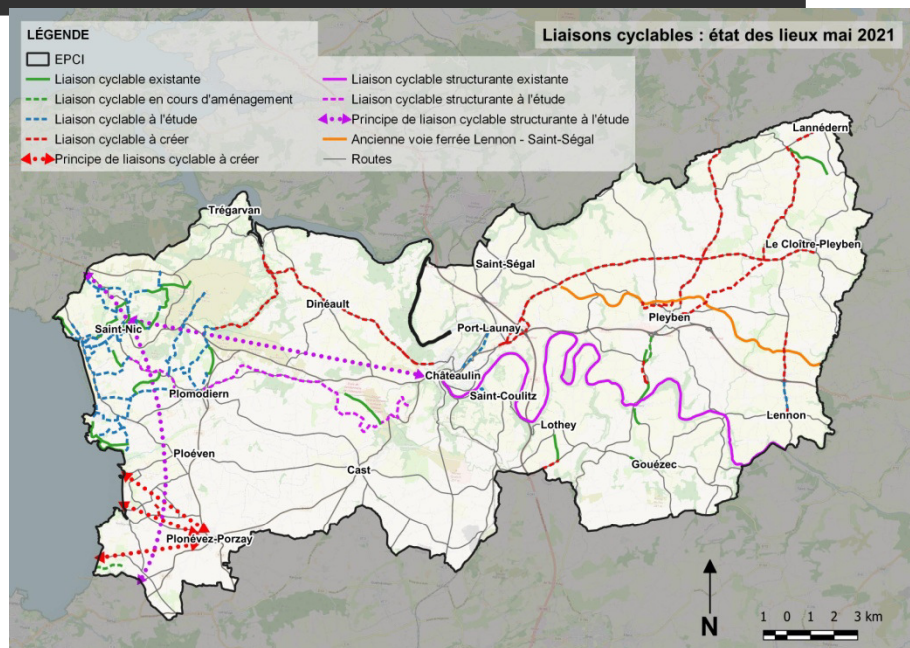


BILAN DU DIAGNOSTIC DU SCHÉMA DIRECTEUR

FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

Forces / Atouts <ul style="list-style-type: none">• Un tissu associatif important en faveur des modes actifs.• Une pratique développée du cyclisme en compétition et de loisirs.• Traversées de circuits de randonnées pédestres et vélo.• Deux "agglomérations" connectent les communes en 20 minutes de vélo.• Attractivité touristique du territoire.	S	W	Opportunités / Potentiel <ul style="list-style-type: none">• Les modes actifs, des atouts économiques, sociaux et écologiques.• Dynamiques nationale et locale en faveur des modes actifs.• Des territoires limitrophes engagés dans une même démarche de développement des modes actifs.• PLUi et PADD, deux documents majeurs d'orientation des mobilités en cours d'élaboration.• Importance des flux domicile-travail et domicile-école de proximité.• Projets de liaisons structurantes (V5/V6) et voies vertes aménageables.
Faiblesses <ul style="list-style-type: none">• Relief important et axes principaux en ligne de crête.• Traversée de l'Aulne entraînant des franchissements ou des détours importants.• Rares aménagements cyclables, signalétique et espaces de stationnement vélo.• Peu de services d'achat ou de réparation des vélos.	O	T	Menaces / Contraintes <ul style="list-style-type: none">• Le sentiment d'insécurité est le principal frein à la pratique du vélo.• Faibles parts modales du vélo et de la marche. Usage majoritaire de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien même pour des déplacements de moins de 5 km.• Polarisation des services et des emplois sur le pôle urbain de Châteaulin et la commune de Pleyben.• Présence de deux bassins d'emploi importants (Brest et Quimper) à plus de 25 km de la Communauté de Communes.• Coût d'équipement d'un Vélo à Assistance Électrique.

Synthèse du diagnostic territorial



Ces deux cartographies mettent en évidence :

- ▶ A gauche : les différents aménagements envisagés par les élus.
- ▶ A droite : les liaisons à sécuriser ou à créer selon les participants de l'atelier de concertation.

On remarque une **convergence des propositions d'aménagements** notamment vers :

- ▶ Une meilleure desserte du littoral
- ▶ Une dorsale Est-Ouest traversant l'ensemble du territoire.

SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCPCP
- 3 Analyse territoriale de la CCPCP
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



Double sens cyclable
matérialisé



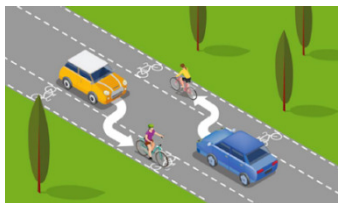
Trajectoire matérialisée



Bande cyclable



Traversée de chaussée



Chaussée à voie centrale
banalisée



piste cyclable sur
trottoir



piste cyclable



Liaison douce

