

ÉTUDE ET ACCOMPAGNEMENT SPECIFIQUE POUR LA MISE EN PLACE DE SOLUTIONS NOUVELLES OU D'AMÉLIORATION DES MOBILITE



RAPPORT DE DIAGNOSTIC

Novembre 2021



22, Avenue de la Gare – 35600 REDON
Tél. : 02 99 72 67 05 / Fax : 02 30 966 499
www.mobhilis.fr



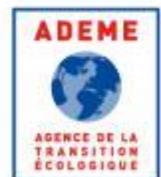
45 avenue Alain Le Lay – 29900 CONCARNEAU
Tél. : 02 98 58 79 53
www.environnement-societe.fr

COFINANCÉ PAR
UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



L'Europe s'engage
en Bretagne

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales







SOMMAIRE

1. Objectifs et méthodologie de l'étude	5	3.6. Le transport aérien	49
1.1. Objectifs de l'étude	6	3.7. Le covoiturage	50
1.2. Méthodologie	7	3.8. L'autostop	53
1.2.1. Une organisation en 4 phases	7	3.9. L'autopartage	54
1.2.2. Méthodologie détaillée de la phase de diagnostic	8	3.10. Le développement de la motorisation électrique	55
1.3. Rapport d'activité	11	3.11. Les offres pour faciliter l'intermodalité	56
1.3.1. Nombre de participants	11	3.12. Synthèse sur l'offre de mobilité	58
1.3.2. Détail des dispositifs utilisés	12		
2. Contexte territorial	19	4. Les pratiques de mobilité	59
2.1. Préambule	20	4.1. Les déplacements domicile-travail	60
2.2. Approche géographique	21	4.2. Les déplacements scolaires	65
2.3. Population	22	4.3. La mobilité des captifs	67
2.3.1. Répartition de la population	22	4.4. La non mobilité	73
2.3.2. Evolution démographique	23	4.5. La mobilité touristique	74
2.3.3. Typologie de la population	24	4.6. Les pratiques rapportées en ateliers	77
2.4. Pôles d'emplois	26	4.7. Synthèse « Pratiques de mobilité »	87
2.5. Découpage en aires urbaines	27		
2.6. Découpage en bassins de vie	28	5. Enjeux et perspectives d'actions	88
3. Les offres de mobilité	31	5.1. Définition des enjeux	89
3.1. Réseau routier	32	5.2. Grands enjeux	89
3.1.1. Maillage du réseau et hiérarchisation	32	5.3. Enjeux par catégorie d'acteurs	90
3.1.2. Trafic routier moyen	33	5.4. Enjeux par EPCI	91
3.1.3. Accidentologie	35	5.5. Enjeux par mode de déplacement	92
3.2. Les aménagements et les équipements vélos	36	5.6. Table des illustrations	93
3.3. Les transports en commun	40		
3.3.1. L'offre interurbaine BreizhGo	40	6. Annexes	96
3.3.2. Transport à la demande (BreizhGo)	43	6.1. Annexe 1 : Questionnaire entreprises	97
3.3.3. Le réseau TUD'Bus de Douarnenez	44	6.2. Annexe 2 : Questionnaire grand public	104
3.4. Le transport maritime	46		
3.5. Le transport ferroviaire	47		



6.3.	Annexe 3 : Grille d'entretien pour les permanences avec les communes	113
6.4.	Annexe 4 : Saisie des entretiens avec les représentants des communes	117
6.4.1.	Communauté de Communes de Douarnenez	117
6.4.2.	Communauté de Communes du Haut Pays Bigouden	145
6.4.3.	Communauté de communes du Pays Bigouden Sud	206
6.4.4.	Communauté de Commune du Cap-Sizun	268



1. Objectifs et méthodologie de l'étude





1.1. Objectifs de l'étude

L'étude a pour objectif général d'assister le SIOCA dans la définition d'une stratégie de mobilité à l'échelle des 4 EPCI adhérents au SIOCA.

Cette stratégie doit permettre la mise en œuvre d'actions ayant pour finalité une réduction de la place de l'automobile dans les déplacements des habitants et visiteurs du territoire en rééquilibrant les modes de déplacement mis à leur disposition.

Le projet d'élaboration d'une stratégie mobilité à l'échelle de l'ouest Cornouaille a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants, l'environnement, l'économie, l'aménagement du territoire et le cadre de vie.

Cette étude est réalisée suite à la volonté des 4 communautés de communes de devenir Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) lors du printemps 2021. Cette prise de compétence, officielle depuis le 1^{er} juillet 2021, va permettre aux EPCI de devenir compétentes pour organiser des services de mobilité sur leur ressort territorial.

L'étude a également pour finalité d'offrir aux acteurs du territoire une feuille de route permettant d'organiser de façon cohérente les différentes actions pour satisfaire les besoins et les attentes des populations en matière de déplacements aujourd'hui et demain (à horizon « de 10 ans »).



1.2. Méthodologie

1.2.1. Une organisation en 4 phases

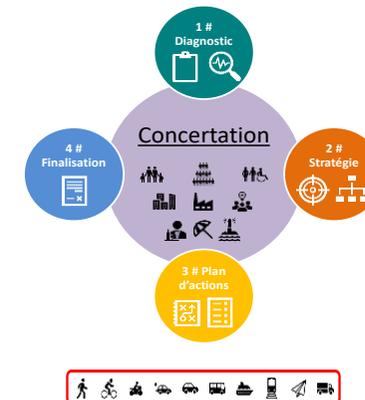


L'étude comporte quatre phases :

- un diagnostic ;
- la définition de la stratégie mobilité ;
- une définition d'un plan d'actions opérationnelles ;
- la finalisation du plan d'actions.

A chacune de ces phases, les différentes parties prenantes de l'étude sont associées via des dispositifs de concertation permettant de recueillir les besoins, avis des habitants, des représentants d'associations et du monde économique.

Le présent rapport constitue le livrable de la première phase de diagnostic de la mission.





1.2.2. Méthodologie détaillée de la phase de diagnostic

A. Objectifs spécifiques de la phase de diagnostic

Le diagnostic a pour objectif de faire un état des lieux de la mobilité sur le territoire du SIOCA au travers les spécificités territoriales, l'offre de mobilité et ses services, les usages et les pratiques.

Celui-ci se décline selon le plan suivant :

- Une première partie sur le contexte territorial avec un « portrait de territoire » qui fait état des caractéristiques territoriales, des limites administratives, des pôles structurants, mais aussi de la population et de leurs habitudes de déplacement au travers des aires urbaines et des bassins de vie cartographiés.
- Une deuxième partie présente l'état des lieux de l'offre de mobilité sur le territoire de l'Ouest Cornouaille par mode, mais aussi de manière intermodale.
- Une troisième partie analyse les pratiques de mobilité du quotidien et spécifiques, tels que les déplacements domicile-travail, scolaire, solidaire, touristique...
- Une quatrième partie fait état des premiers grands enjeux ressortis de cette phase de diagnostic.

Dans la page suivante, le détail temporel de la Phase 1 est présenté. Il permet de comprendre des temps forts qui ont eu lieu pendant cette première étape de travail et de recueil des données (questionnaire, entretiens, rencontres, petits déjeuners, présentation en COTECH et COPIL...).



B. Calendrier de la phase 1

PHASE 1 Diagnostic

- COFIL de lancement** (30 mars 2021)
- Compilation des données territoriales**
- Préparation concertation + enquête**
- COTECH 1** (13 avril 2021)
- Enquête entreprises en ligne** (26 avril au 7 mai)
- Petits déjeuners entreprises**
- Permanences**
- Ateliers de concertation**
- Analyse**
- Rédaction du rapport de diagnostic**
- COTECH 2** (22 juin)
- COFIL de phase 1** (6 juillet)

(7 au 15 juin 2021)

Une phase de diagnostic qui comporte :

- un temps de préparation s'étalant de fin mars à mi-avril ;
- le recueil de données et des informations centrées sur des actions de concertation qui se sont déroulées entre le 7 et le 15 juin 2021 ;
- un temps d'analyse et de mise en forme des résultats du 15 juin au 6 juillet ;
- Une validation définitive des éléments lors d'un COFIL final le 6 juillet.



Réalisé
En cours
A réaliser



C. Dispositifs de recueil des données

La méthodologie utilisée permet de recueillir les avis et les souhaits de 4 profils de populations présents sur le territoire au travers de modalités différentes permettant l'expression des éléments facilitateurs, mais également des problématiques et des besoins.



Les modalités de recueil des informations sont différentes suivant les types de publics :

- Les habitants et représentants d'associations ont été conviés à participer à des ateliers participatifs et à répondre à un questionnaire en ligne ;
- Les représentants d'entreprises ont été conviés à renseigner un questionnaire en ligne sur les pratiques et les besoins des entreprises en matière de déplacements. Deux petits déjeuners ont été organisés pour échanger et travailler avec eux en prolongement du questionnaire ;
- Les élus et agents des différentes communes ont participé à des entretiens individuels d'environ une heure au cours de laquelle, ont été exposées leurs visions et problématiques liées à la mobilité.

Figure 1 : Des solutions de consultation différenciées selon les « publics ».

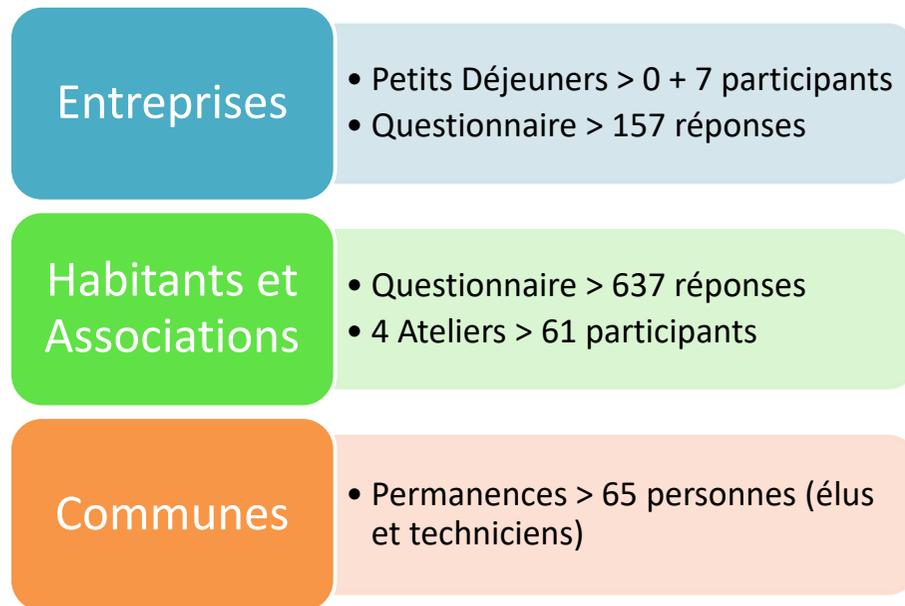
Ces différents temps ont permis de recueillir des matériaux différents dans un cadre adapté à l'expression de témoignages sur les pratiques actuelles, mais également pour recueillir les besoins de chacune des catégories de publics.



1.3. Rapport d'activité

1.3.1. Nombre de participants

Un total de plus de 900 participants !



Au travers des différents dispositifs de recueil de données, plus de 900 personnes/établissements ont participé à l'élaboration du diagnostic :

- 157 entreprises ont renseigné le questionnaire et 7 représentants ont participé au Petit déjeuner organisé à Douarnenez ;
- 637 personnes ont répondu au questionnaire grand public et 61 personnes ont participé à un (ou plusieurs) des 4 ateliers organisés dans les EPCI ;
- 65 personnes (élus et techniciens) des 37 communes ont participé aux permanences (seules les communes de l'Île-Tudy et de Primelin n'ont pu se rendre disponible pour un entretien en présentiel ou par téléphone).

Figure 2 : De nombreux participants sur les temps de concertation



1.3.2. Détail des dispositifs utilisés

a. Les ateliers participatifs



Figure 3 : Carte issue des ateliers participatifs

Des ateliers publics ouverts à tous (habitants, représentants d'associations, institutionnels) ont été organisés dans chacun des 4 EPCI pour échanger sur les pratiques de mobilité des personnes présentes ou des personnes adhérentes aux structures auxquelles appartiennent les représentants d'association ou d'institutions.

Ces temps d'échange autour de cartes du territoire ont permis

- de faire figurer spatialement les lieux d'activité/travail selon une catégorisation ;
- de tracer les parcours entre les différents lieux en indiquant via un système de couleur les modes de déplacements utilisés ;
- d'indiquer les points noirs (points de vigilance);
- de prendre en note les éléments de discussions des participants.

Les participants pouvaient choisir de travailler à différentes échelles (à l'échelle du SIOCA ou de la Communauté de commune d'appartenance).



b. L'enquête « entreprises »

L'enquête en ligne proposée à destination des entreprises du territoire a permis de recueillir des éléments relatifs :

- aux actions mises en place ou envisageables pour favoriser la mobilité des salariés et des clients des entreprises et commerces ;
- à l'évaluation des actions possibles pour favoriser une mobilité plus durable pour les salariés et clients de ces établissements ;
- aux rôles possibles de la Collectivité pour accompagner la mise en place d'une mobilité plus durable ;
- aux caractéristiques des entreprises répondantes.

La diffusion du questionnaire a été assurée par différents relais :

- Via les sites Internet du SIOCA et des communautés de communes ainsi que la Chambre des Métiers et différentes structures professionnelles ;
- via la presse locale.

Le questionnaire est disponible en **Annexe 1 : Questionnaire entreprises**

Ce questionnaire a permis de recueillir 157 réponses exploitables.

The image shows two screenshots of a survey interface. The top screenshot is the title page, titled 'SIOCA Enquête sur la mobilité'. It includes introductory text about the SIOCA (Syndicat Intercommunal Ouest-Cornouaille Aménagement) and the purpose of the survey. It also mentions that the questionnaire takes 10 minutes to complete and provides contact information for Mobihilis. The bottom screenshot shows the 'Accueil du public (clients, usagers...)' section of the survey. It contains three questions with radio button options: 1. 'Accueillez-vous du public (clients, usagers) dans votre établissement?' with 'Oui' and 'Non' options. 2. 'En moyenne, combien de personnes recevez-vous par jour?' with options: 'Moins de 20', 'De 20 à 50', 'De 50 à 100', 'Plus de 100', and 'Ne sait pas'. 3. 'Ces personnes sont généralement:' with options: 'Plutôt âgées', 'Plutôt jeunes', and 'Indifférent'.

Figure 4 : Enquête entreprise



c. Les « petits déjeuners entreprises »

Deux sessions de petits déjeuners ont été proposées aux représentants des entreprises ayant participé à l'enquête :

- un premier petit déjeuner à Pont-l'Abbé annulé faute de participants,
- un deuxième à Douarnenez avec 7 représentants d'entreprises.

Ces petits déjeuners ont été l'occasion de présenter les résultats de l'enquête en ligne et d'échanger sur ces résultats dans un premier temps.

Un second temps a permis aux participant de travailler en petits groupes sur différentes thématiques : organisation de Plan de Mobilité dans les entreprises, développement de l'utilisation du vélo pour les salariés, développement de l'utilisation des transports en commun pour les salariés.

Un troisième temps a permis de mettre en commun le travail de groupe et d'échanger sur les pistes de solutions travaillées.

ETUDE ET ACCOMPAGNEMENT SPÉCIFIQUE POUR LA MISE EN PLACE DE SOLUTIONS NOUVELLES OU D'AMÉLIORATION DES MOBILITÉS

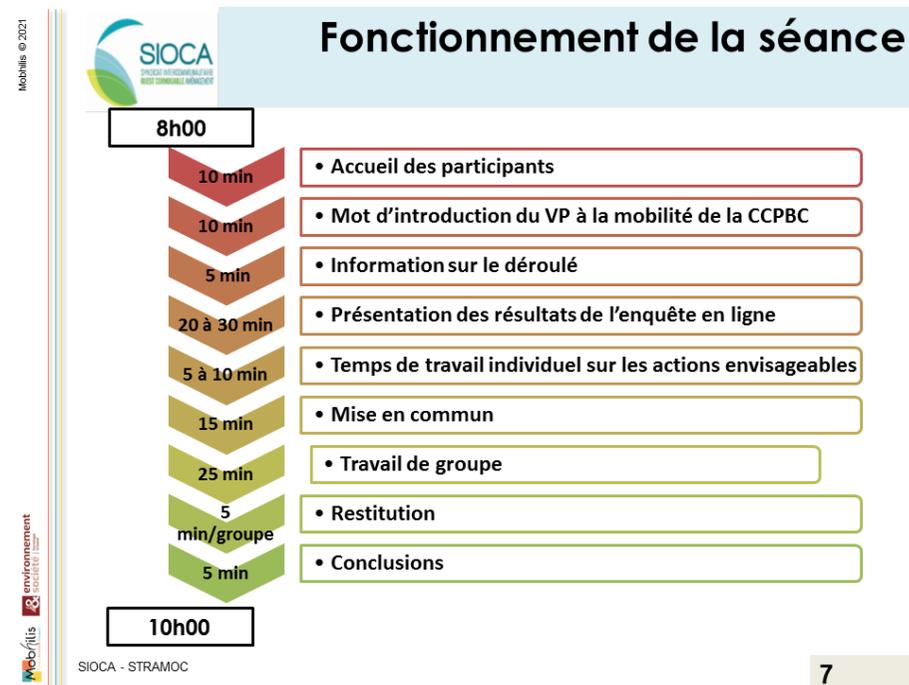
Petits déjeuners avec les chefs
d'entreprises



Mobhilis
22 Avenue de la Gare - 35600 REDON
Tél. : 02 99 72 67 05
www.mobhilis.fr

**environnement
société**
45 avenue Alain LeLay - 29900 CONCARNEAU
Tél. : 02 98 58 79 53
www.environment-societe.fr

Figure 5 : Extraits du support de présentation utilisé lors des petits déjeuners entreprises.





d. L'enquête « grand public »

Une enquête en ligne à destination du grand public a été proposée. Elle a permis de recueillir des éléments relatifs :

- A l'utilisation des différents modes de transport présents sur le territoire ;
- de connaître les raisons d'une non utilisation le cas échéant ;
- de connaître les motifs et les fréquences d'utilisation pour les utilisateurs ;
- de recueillir des éléments d'appréciation de l'offre en fonction des besoins des personnes ;
- de recueillir les déterminants socio-démographiques permettant d'expliquer certains comportements.

Le questionnaire est disponible en **Annexe 1 : Questionnaire entreprises**

La diffusion du questionnaire a été assurée par différents relais :

- via les sites Internet du SIOCA et des communautés de communes ;
- via la presse locale et les différents bulletins municipaux et des EPCI.

Ce questionnaire a permis de recueillir 637 réponses exploitables.

The image shows two screenshots of a survey interface. The top screenshot is the introductory page, titled "SIOCA Enquête sur la mobilité". It explains that SIOCA, representing four communities in the Ouest Coteaux area, is conducting a survey to develop mobility solutions. It asks respondents to complete the questionnaire in 10 minutes before May 7, 2021. The bottom screenshot shows the "Accueil du public (clients, usagers...)" page with three questions:

- 1. "Accueillez-vous du public (clients, usagers) dans votre établissement ?" with options "Oui" and "Non".
- 2. "En moyenne, combien de personnes recevez-vous par jour ?" with radio button options: "Moins de 20", "De 20 à 50", "De 50 à 100", "Plus de 100", and "Ne sait pas".
- 3. "Ces personnes sont généralement :" with radio button options: "Plutôt âgées", "Plutôt jeunes", and "Indifférent".

Figure 6 : Enquête grand public



e. Les entretiens individuels avec élus et techniciens des communes

Un temps d'échange d'environ une heure a été proposé lors de permanences dans chacun des 4 EPCI pour recueillir les éléments sur la mobilité auprès d'élus et techniciens de chacune des communes du territoire. Un binôme composé d'un élu et d'un technicien par commune avait été proposé. Pour certaines communes, plusieurs élus ou techniciens étaient présents, alors que pour d'autres, seul un élu ou un technicien a participé à ce temps d'échange. Du fait de l'indisponibilité de certains représentants de communes, certains entretiens ont été réalisés par téléphone.

Cet entretien permettait d'aborder :

- les éléments relatifs à la structuration de leur commune (géographie physique, organisation urbaine, projet à venir) ;
- les éléments d'évaluation des aménagements et équipements relatifs aux différents modes de déplacement (voiture, transport en commun, vélo, marche à pied, non mobilité) et à leur connaissance des pratiques par les habitants de leur commune ;
- les souhaits et les priorités d'aménagements ou de mises en place de services pour accompagner les changements de comportement en matière de déplacement.

Chaque temps d'échange s'est appuyé sur une grille d'entretien diffusée en amont dans chacune des communes pour en faciliter la préparation. La grille d'entretien est disponible en **Annexe 3 : Grille d'entretien pour les permanences avec les communes**.

Les éléments relevés lors des entretiens sont présentés en **Annexe 4 : Saisie des entretiens avec les représentants des communes** pour chacune des communes.



f. La synthèse des études disponibles

Afin d'avoir une connaissance fine du territoire et d'établir un diagnostic le plus précis possible, un travail de recensement de données a été effectué. Une première liste de documents utiles à notre analyse a été envoyée au SIOCA (Cf. grille ci-dessous) afin de procéder à un regroupement de données sources.

données à récupérer	type de document	format	Remarques SIOCA
Documents d'urbanisme et de planification	PLH, PLU(I), PCAET, SCOT, PAVE...	texte	ok
Données TC Car (lignes interurbaines, urbaines, régionales)	données de fréquentation, base de données (géolocalisation points d'arrêts, circuits), cartes, fiches horaires	Excel, texte, SIG	TUD Bus ok attente de compléments sur la fréquentation BreizhGo Go
Données TàD / Navette	délibération, fonctionnement, données de fréquentation, base de données (géolocalisation points d'arrêts, circuits), cartes, dépliants, fiches horaires	Excel, texte, SIG	attente de compléments sur la fréquentation
Éléments financiers sur la mobilité du territoire	rapports d'activité, tableaux chiffrés,...	Excel, texte	ok
Données TC scolaires	Cartes scolaires, tracés des lignes, base de données (géolocalisation établissements scolaires, points d'arrêts, circuits), données de fréquentation, cartes, fiches horaires, conventions (organisation juridique).	texte / PDF, Excel, SIG	attente de compléments sur la fréquentation
Etudes déjà réalisées ou en cours sur le territoire en lien avec la mobilité	rapport d'analyse, enquêtes, questionnaires, étude prise de compétence CEREMA...	texte	ok
Données chemins de randonnée, VTT, vélo	géolocalisation des circuits, cartes, dépliants (communication)	liens vers un site, PDF, SIG	https://www.sioca.fr/carte-interactive-velo-ouest-cornouaille/ https://www.sioca.fr/publications/publications-schema-velo-ouest-cornouaille/ Comptages vélo à venir sur site sioca.fr
Données covoiturage / autopartage	données liées au fonctionnement, cartes (géolocalisation de ces points d'autopartage), dépliants (communication)	texte ou SIG	ok
Données bornes de recharge	cartes, géolocalisation, éléments de communication	texte ou SIG	https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/bornes-de-recharge-pour-vehicules-electriques-sde29/ Borne de recharge vélo au Juch : https://www.openstreetmap.org/?mlat=48.06733&mlon=-4.25699#map=18/48.06733/-4.25699&layers=YN
Données tourisme	Géolocalisation des hébergements touristiques, des sites touristiques, données sur les offres de mobilité spécifiques	liens vers site, texte ou SIG	ok
Documents sur les aménagements de mobilité	carte, géolocalisation des parkings voiture, des stationnements vélo, des stations de gonflages, des bandes cyclable...	PDF, SIG, Excel	https://www.sioca.fr/carte-interactive-velo-ouest-cornouaille/ https://www.sioca.fr/publications/publications-schema-velo-ouest-cornouaille/#fiches_thematiques (fiche n°7)



En parallèle de ce premier travail de recensement de données, il a été possible de réaliser plusieurs cartes grâce à des méthodes de traitement de données internes : localisation, bassin de mobilité, flux domicile-travail et scolaires, localisation de la population, zones naturelles sensibles, lignes de transport régionales... Ces cartes sont précieuses car elles permettent d'apporter spatialement et visuellement l'information territorialisée, quel que soit le sujet traité.

Afin de proposer un regard complémentaire à ce travail bibliographique, les premières analyses recueillies ont été croisées avec les temps de concertation effectués. Le regard et les pratiques des personnes côtoyant le territoire sont toujours de bons indicateurs quant à la bonne utilité, ou non, de certains aménagements ou services mis en place dans le domaine de la mobilité.



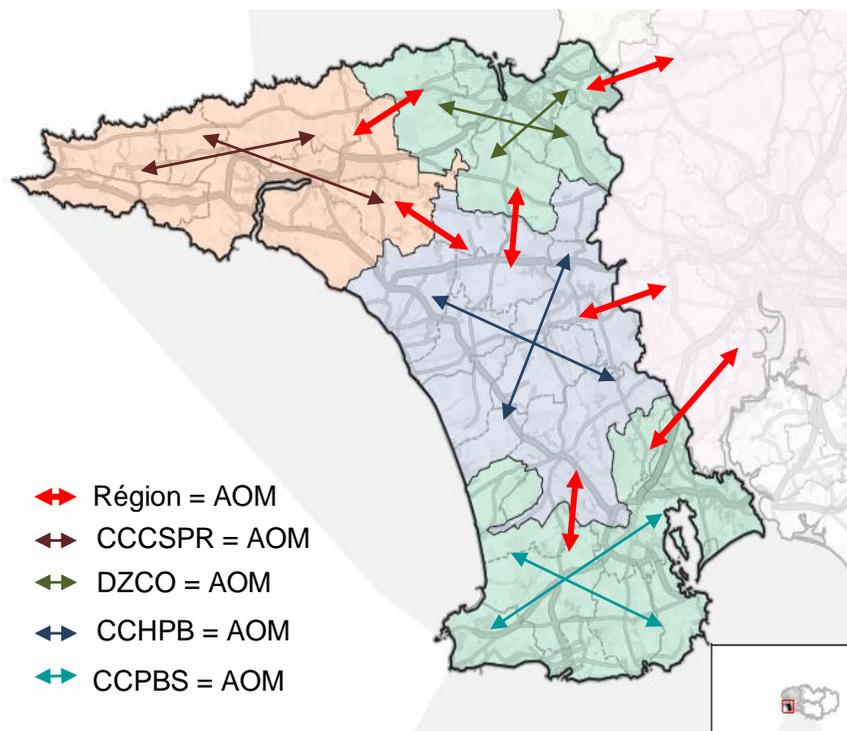
2. Contexte territorial



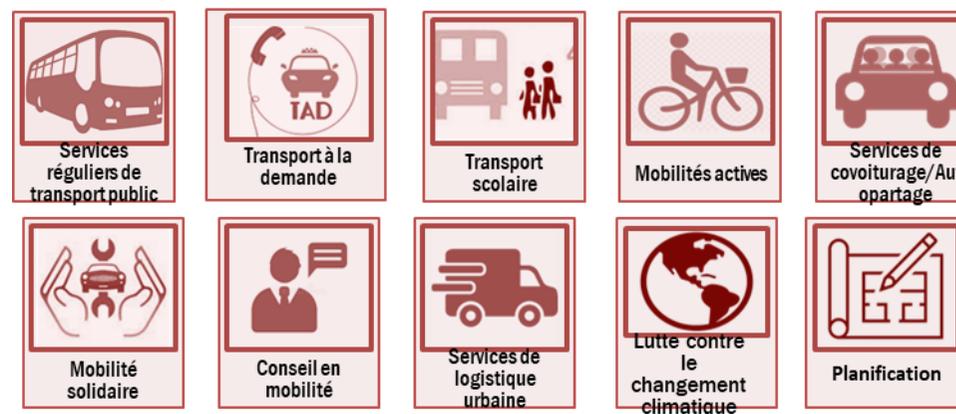


2.1. Préambule

Les 4 Communautés de Communes du SIOCA sont AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) sur leurs limites administratives depuis le 1^{er} juillet 2021.



Elles sont donc **compétentes** pour organiser (article L. 1231-1-1 du code des transports) les services de mobilité ci-dessous :



Dans sa mise en œuvre, l'**AOM choisit les services de mobilité adaptés à son territoire** :

- Aucune obligation de mise en œuvre d'un service de mobilité ;
- Aucun niveau de service imposé ;
- Pour les transports dits « lourds », les CC peuvent en créer à l'intérieur de leur ressort territorial (sauf pour les transports scolaires qui sont restés en gestion régionale : la demande de transfert des services n'a pas été souhaitée).

2.2. Approche géographique

Fiche technique



Sources : OSM
Réalisation : Mobhills

Figure 7 : Territoire du SIOCA

Région : Bretagne

Département : Finistère

Caractéristiques territoriales :

- 660 km²
- 37 communes
- Territoire littoral et rétro-littoral

Communautés de Communes concernées :

- CC Cap Sizun Pointe du Raz,
- Douarnenez Communauté,
- CC Haut Pays Bigouden,
- CC Pays Bigouden Sud.

Hiérarchie urbaine, les pôles structurants :

- Type 1 : Douarnenez et Plonéour-Lanvern + Pont-l'Abbé.
- Type 2 : Audierne, Esquibien, Pont-Croix et Plouhinec.
- Type 3 : Pays Bigouden Sud et Plozévet, Landudec, Plogastel-St-Germain + Pouldreuzic

Le territoire est traversé par plusieurs routes départementales. Il ne dispose pas de gare ferroviaire, mais de deux gares routières (Douarnenez – cars et bus – et Pont-l'Abbé – cars) et de plusieurs ports (pontons flottants, zones de mouillage et ports de pêche) : Douarnenez, Audierne, Loctudy, Le Guilvinec, Penmarch...



2.3. Population

2.3.1. Répartition de la population

Localisation des secteurs de densité

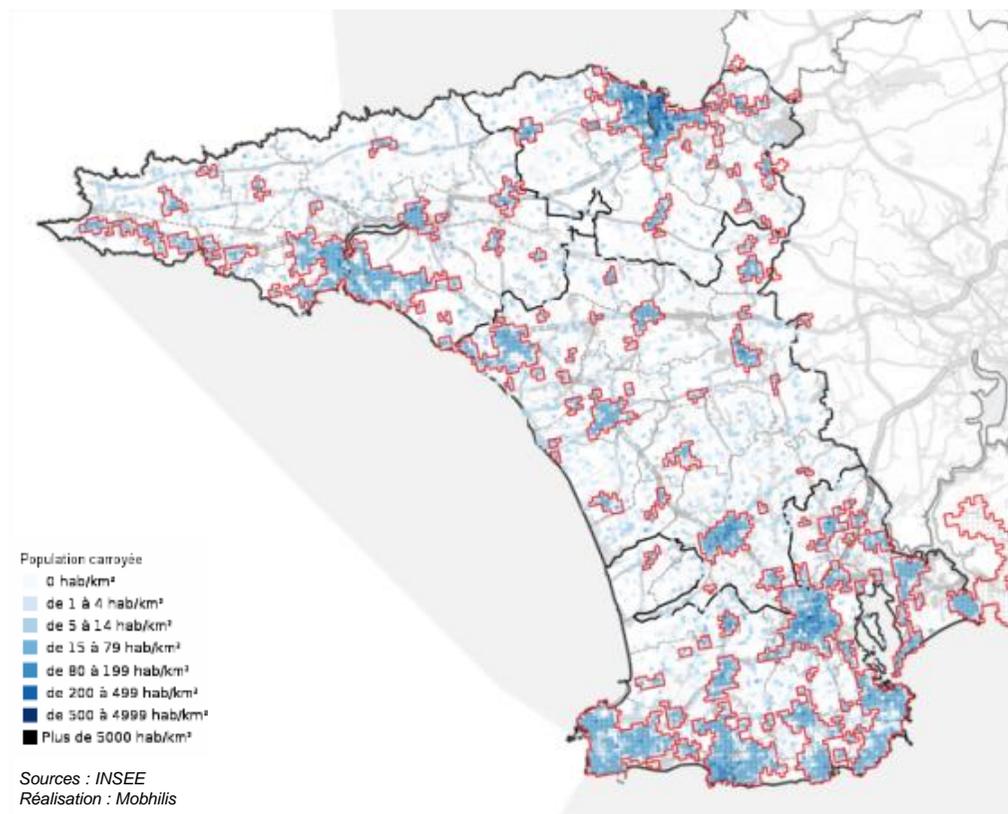


Figure 8 : Population et secteur de densité

Population : 89 000 hab.

Densité : 134 hab./km²

CC Cap Sizun Pointe du Raz :
15 392 habitants
17,3 % de la pop. totale SIOCA.

Douarnenez Communauté :
18 141 habitants
20,4 % de la pop. totale SIOCA

CC Haut Pays Bigouden :
18 067 habitants
20,3 % de la pop. totale SIOCA

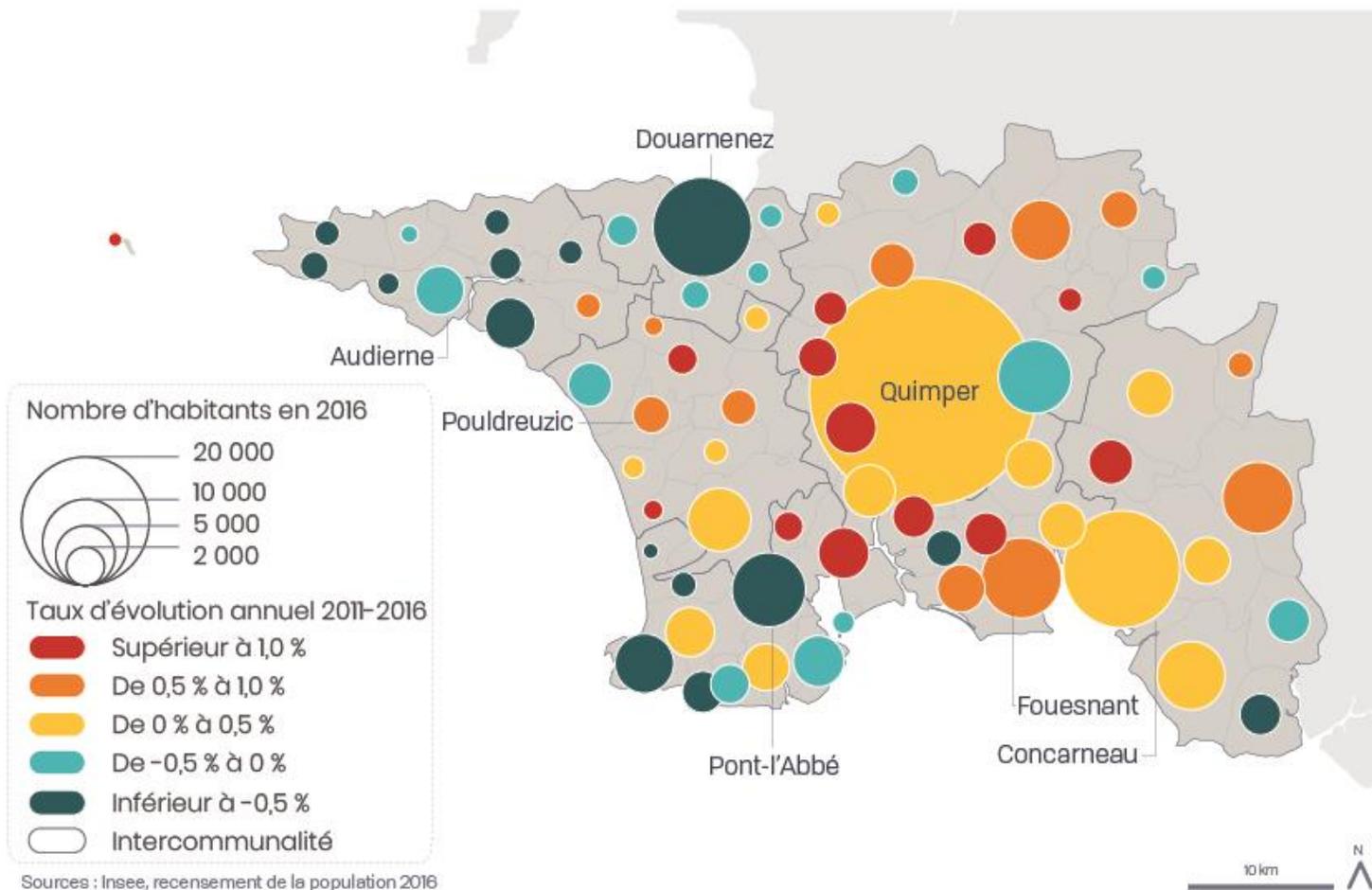
CC Pays Bigouden Sud :
37 334 habitants
42 % de la pop. totale SIOCA

La CC du Pays Bigouden Sud est la CC la plus peuplée du SIOCA.

Il est possible d'observer un habitat relativement dispersé (mitage) et un développement de l'urbanisation le long des routes.

2.3.2. Evolution démographique

LA POPULATION ET SON ÉVOLUTION DANS LES COMMUNES DE CORNOUAILLE



Constats :

De manière générale, entre 2011 et 2016, ce sont les communes proches de l'agglomération de Quimper qui connaissent la plus forte hausse de leur population (notamment la CC du Haut Pays Bigouden). En revanche, les communes périphériques et littorales, voient leur nombre d'habitants diminuer.

Enjeux : La mise en place de solutions de mobilité pérennes tenant compte d'évolutions de la population disparates sur le SIOCA sera un des enjeux du territoire.



2.3.3. Typologie de la population

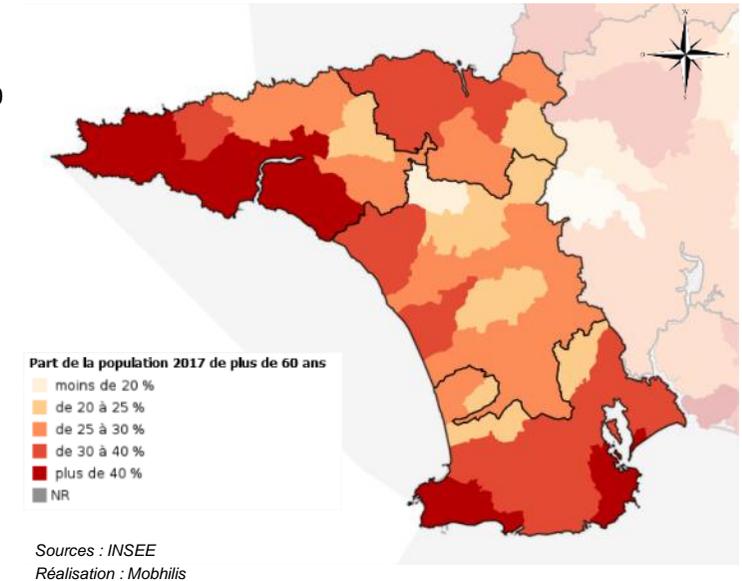
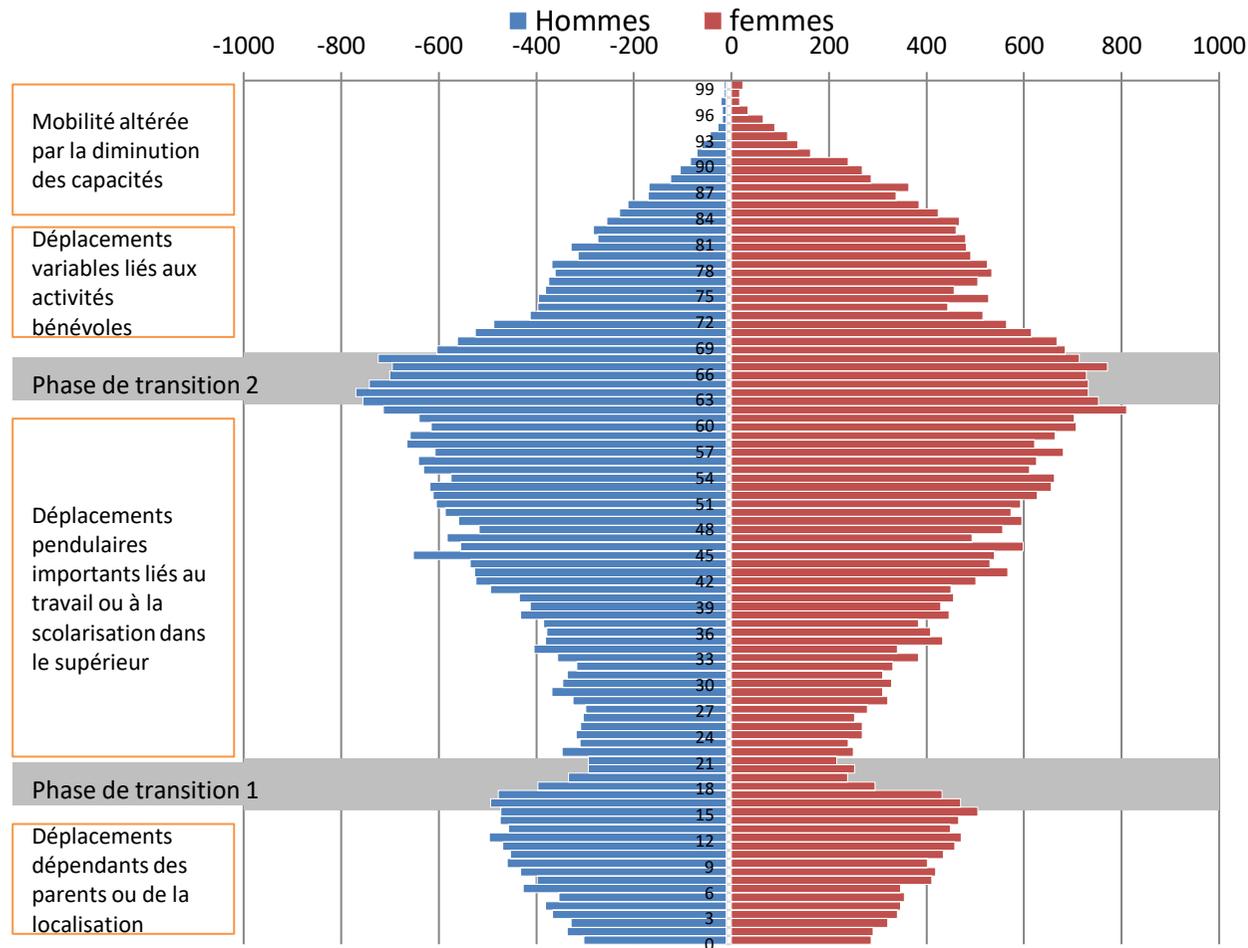


Figure 9 : Part de la population de plus de 60 ans.

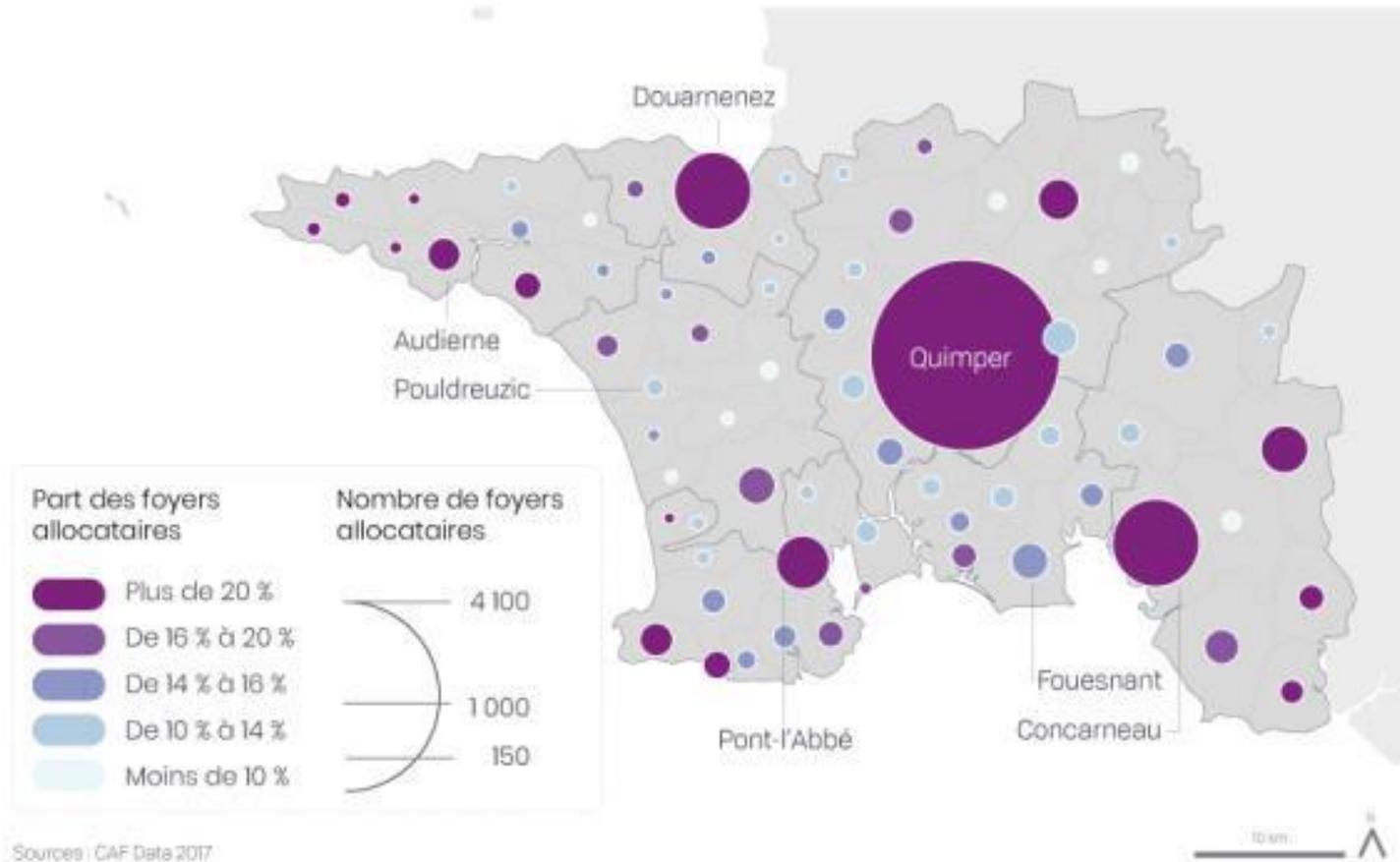
Constats : Une population de retraités, d'actifs de plus de 45 ans et de jeunes de moins de 18 ans très présente sur l'Ouest Cornouaille.

Les communes littorales sont principalement occupées par une population âgée. A l'inverse, plus les communes sont proches du pôle quimpérois, plus le taux de personnes de plus de 60 ans diminue. Elles sont donc davantage habitées par des jeunes et des actifs.

Enjeux : Offrir des solutions de mobilité adaptées pour différentes classes d'âges selon les territoires du SIOCA peut être un des enjeux identifiés.

Figure 10 : Pyramide des âges

FOYERS ALLOCATAIRES DONT LES RESSOURCES SONT CONSTITUÉES À LA MOITIÉ OU PLUS DES PRESTATIONS CAF



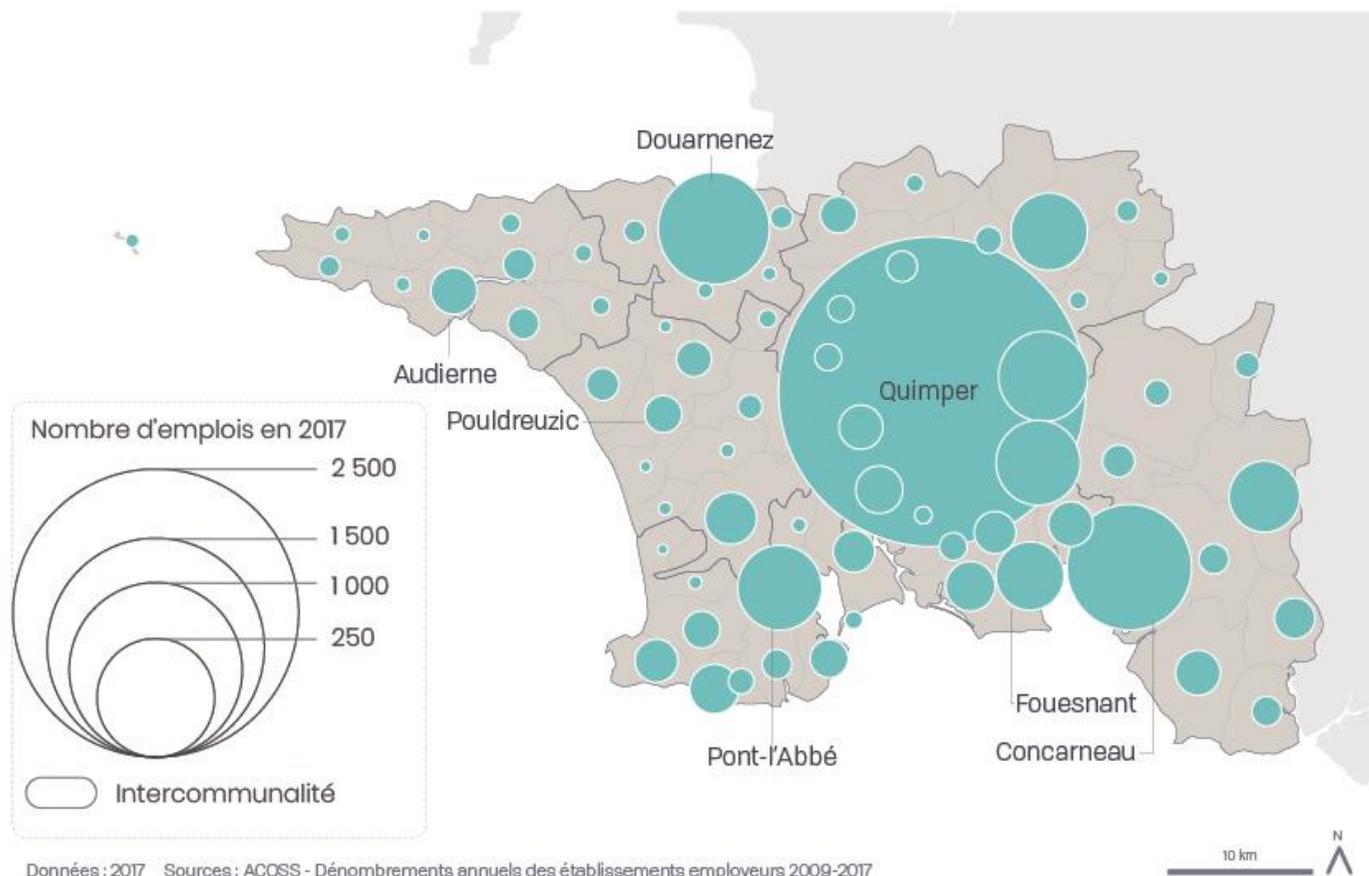
Constats : Les ménages les plus fragiles (bénéficiaires RSA ou allocataires CAF) sont plus nombreux dans les pôles urbains mais se retrouvent aussi dans les communes de la façade atlantique, en grande périphérie des pôles économiques et des transports collectifs. Leur dépendance à la voiture, qu'ils n'ont pas forcément les moyens de s'offrir, est accrue et renforce leurs difficultés à s'insérer socialement et professionnellement.

Enjeu : Cette réalité sociale et la construction de solutions de mobilités pour les publics les plus fragiles devront être prises en compte dans les actions proposées.



2.4. Pôles d'emplois

NOMBRE D'EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS



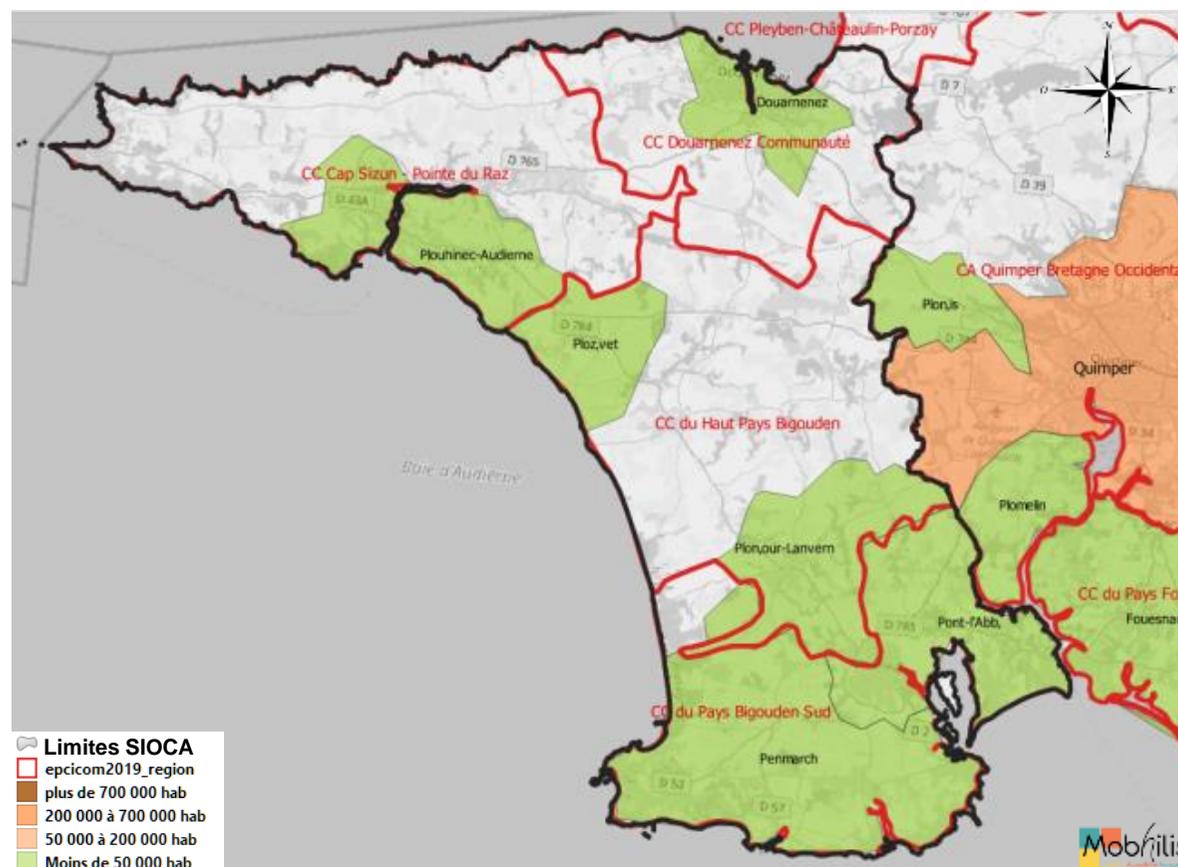
Constats : Un pôle d'emplois important sur Quimper qui rayonne sur l'ensemble du Finistère sud et donc qui attire de nombreux actifs de l'Ouest Cornouaille.

Les pôles d'emplois principaux sur le territoire du SIOCA sont Douarnenez et Pont-l'Abbé. Le Sud du territoire (la CC du Pays Bigouden Sud) se compose également de plusieurs pôles relativement importants.

Enjeu : Chaque jour ce sont donc de nombreux actifs qui réalisent les navettes entre leur domicile et ces pôles d'emplois. Une solution de mobilité ciblée vers ce public serait certainement à prévoir pour limiter les navettes domicile-travail en voiture individuelle.

2.5. Découpage en aires urbaines

Aire urbaine ou aire d'attraction des villes



6 nouvelles aires urbaines de moins de 50 000 habitants dans le SIOCA :

CC Cap Sizun – Pointe du Raz :

- Plouhinec – Audierne

CC Douarnenez Communauté :

- Douarnenez

CC du Haut Pays Bigouden :

- Plouzvet
- Plonéour-Lanvern

CC du Pays Bigouden Sud :

- Penmarch
- Pont-l'Abbé.

Figure 11 : Découpage en aire urbaine

Définition : INSEE

L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail.

Le zonage en aires d'attraction des villes succède au zonage en aires urbaines de 2010.



2.6. Découpage en bassins de vie

Proximité équipements / services

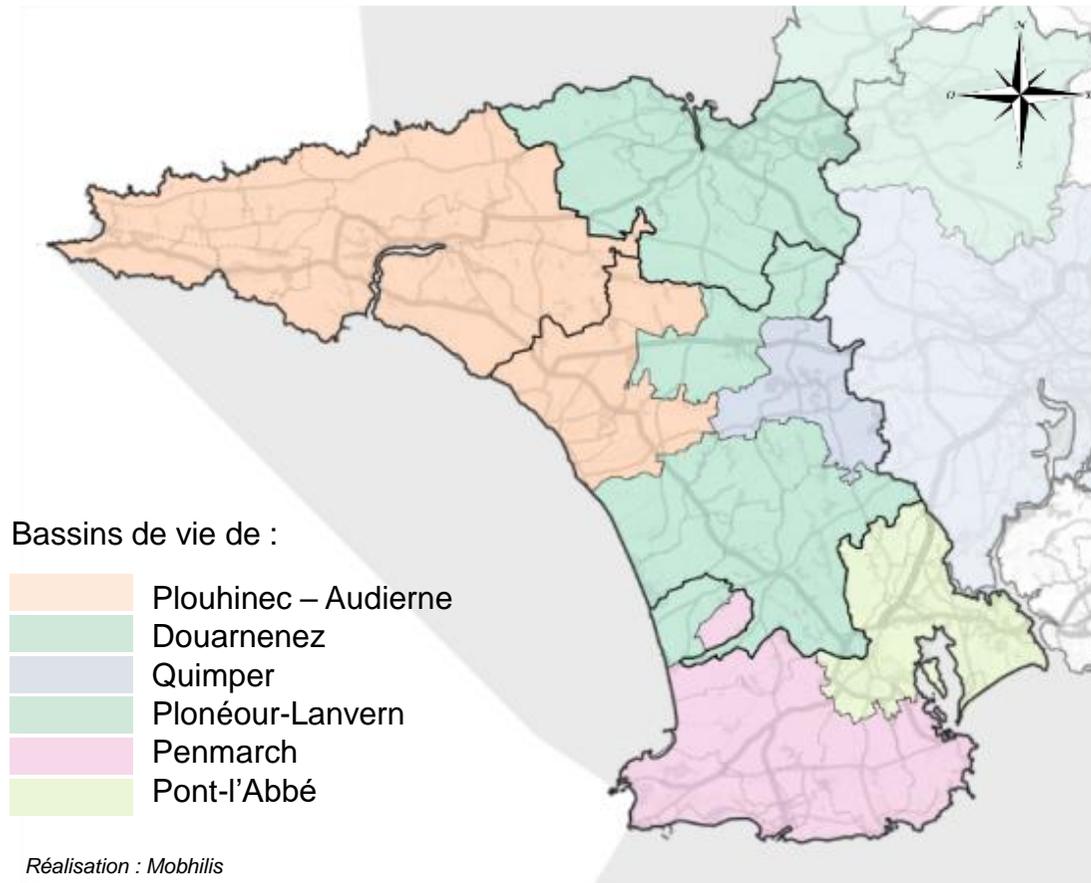


Figure 12 : Bassins de vie

Constats : Des bassins de vie assez entrecoupés sur le territoire du SIOCA et peu fidèles aux limites administratives intercommunales, notamment pour la CC du Haut Pays Bigouden tirée vers le pôle d'emploi de Quimper.

Enjeux : Les services de mobilité mis en place devront répondre aux habitudes de déplacement et notamment se baser en partie sur le découpage présent ci-dessus, pour créer des liaisons inter EPCI quand cela est nécessaire.

Définition : INSEE

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



Eléments issus des entretiens avec les communes

Concernant le territoire, dans la plupart des communes, les élus et les techniciens rencontrés indiquent que leur commune présente peu de frein à la pratique du vélo, les territoires sont généralement peu vallonnés et peu de coupures naturelles sont présentes mis à part quelques rias à Audierne ou Douarnenez et un relief plus marqué par exemple à Plogastel-Saint-Germain. Certains élus de ces communes indiquent comme frein naturel à la pratique du vélo les conditions météorologiques, notamment le vent pouvant limiter la pratique utilitaire sur le littoral.

D'une manière générale, la structure des communes et l'habitat dispersé induit généralement la présence d'un centre-bourg proposant une gamme de commerces et services plus ou moins étendue. Dans certains cas, comme à Plovan, l' élu indique la présence d'un commerce dans un hameau, mais ce n'est généralement pas le cas. La question des liaisons douces entre les hameaux/lotissements éloignés et les bourgs a été abordée souvent comme problématique du fait :

- de l'inadaptation du réseau secondaire pour développer des mobilités douces – voies communales étroites, sinueuses et souvent jugées dangereuses du fait de la circulation automobile ;
- d'un réseau de chemins souvent existant, mais pas aménagé pour être utilisable en toute saison et surtout rarement jalonné d'indications incitatives à son utilisation au quotidien.

Concernant les bourgs, de nombreuses municipalités se sont lancées dans des études de revitalisation du centre-bourg avec comme objectifs :

- d'améliorer le niveau de sécurité pour les piétons et les cyclistes par l'amélioration de la qualité des cheminements doux (trottoirs, pistes cyclables, venelles interdite à la circulation automobile), et par des mesures d'apaisement des circulations qui ont permis ou vont permettre à court terme de traiter les entrées de bourg via l'implantation de dispositif d'apaisement (plateaux, chicanes...), d'implanter des dispositifs d'apaisement en section de voies là où les vitesses étaient excessives ;
- d'améliorer le confort des marcheurs et des cyclistes par la réfection de places en centre-bourg, l'implantation de bancs et d'appuis vélos à certains endroits stratégiques ;
- dans certains cas, ces projets ont également permis de requalifier les environnements en marquant plus fortement leur urbanité.

De très nombreux centre-bourgs sont aménagés en zone 30, avec des zones de rencontres. Un projet, comme celui porté par la commune de Plovan, prévoit le passage complet de son centre-bourg (de taille réduite) en zone de rencontre.

La plupart des communes sont confrontées, du fait de leur caractère agricole, à la circulation d'engins agricoles qui devient problématique du fait de leur taille de plus en plus importante. Cette caractéristique peut être en opposition avec les propositions de réduction des largeurs de voie pour amener les automobilistes à ralentir.



Pour les communes littorales, les élus insistent de manière unanime sur l'impossibilité de proposer de nouvelles constructions hors des zones agglomérées du fait de la Loi littoral. Dans ces communes, la question du stationnement des camping-cars et surtout des « vans de surfeurs » peut être problématique :

- en saison, la forte affluence de camping-cars peut entraîner des nuisances paysagères (rideau de camping sur le littoral qui masque la vue sur mer des riverains durant plusieurs mois) ;
- les petits gabarits des « vans » utilisés par les surfeurs leurs permettent de stationner dans des endroits interdits aux camping-cars (barrière en entrée de parking) ou de manière anarchique, ce qui pose des problématiques environnementales.

Le plan d'accueil des camping-cars à l'échelle du territoire offre aux municipalités, la possibilité de gérer ces problématiques.

Concernant l'habitat, la plupart des communes littorales sont confrontées à la problématique des coûts importants du foncier qui rend très difficile, voire impossible, l'installation de jeunes ménages ou l'installation de publics actifs travaillant sur ces communes. Cette dynamique semble se renforcer du fait de l'épidémie de COVID-19 qui a entraîné une hausse importante du coût du foncier par l'arrivée de personnes à fort revenu faisant l'acquisition de résidences secondaires. Cette problématique est moindre pour les communes rétro-littorales, qui voient leur population rajeunir par l'arrivée de nouveaux ménages.

D'une manière générale, les communes rurales et petites communes offrent peu d'emplois et les maires indiquent une très forte attractivité pour les actifs des polarités du SIOCA (Pont-l'Abbé, Douarnenez et Audierne) et des polarités extérieures (essentiellement Quimper).



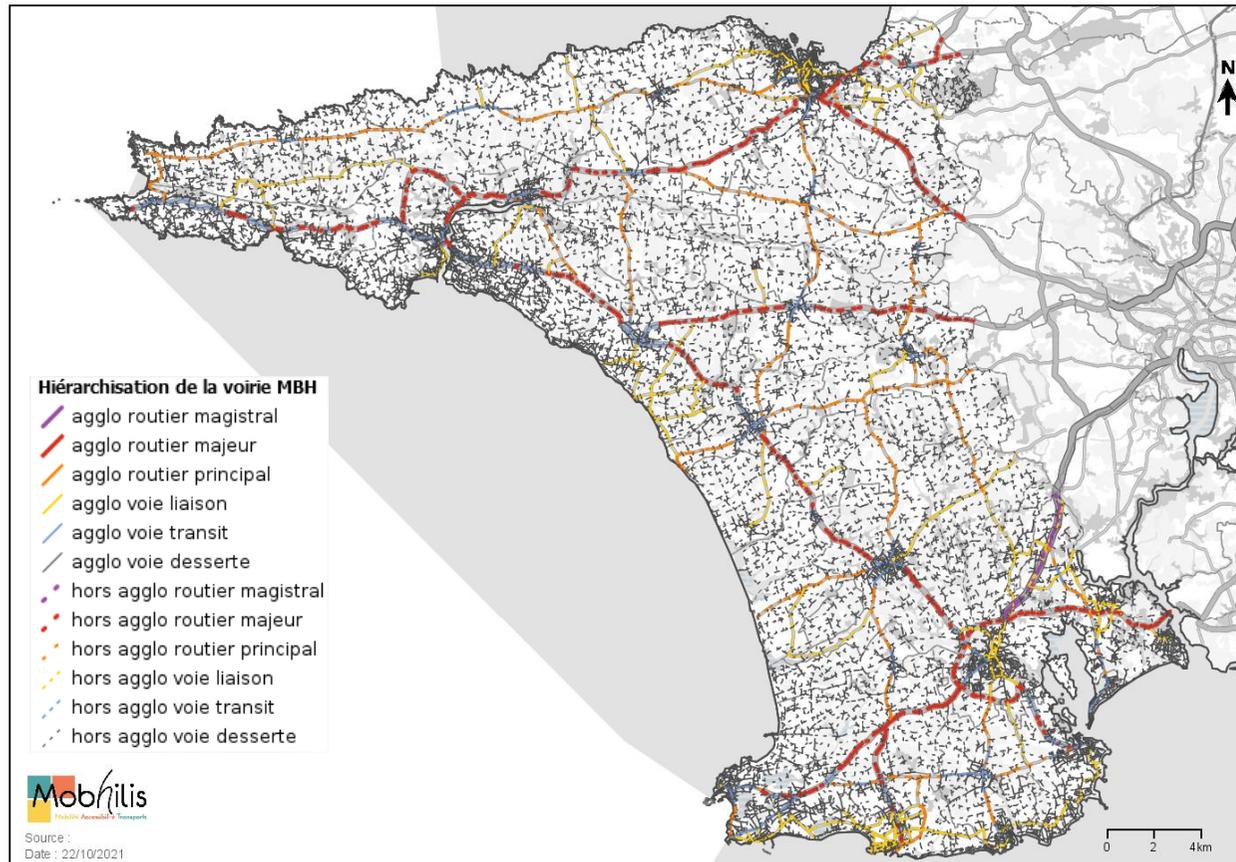
3. Les offres de mobilité





3.1. Réseau routier

3.1.1. Maillage du réseau et hiérarchisation



Ci-contre une carte présentant le maillage routier du territoire de l'Ouest Cornouaille.

Constats : On y voit bien se dessiner les axes départementaux importants comme la liaison entre Pont-l'Abbé et Quimper (D785), et les liaisons entre les principales polarités du territoire :

- Pont-l'Abbé – Penmarch (D785)
- Pont-l'Abbé – Guilvinec (D57)
- Pont-l'Abbé – Bénodet (D44)
- Pont-l'Abbé – Audierne (D2)
- Audierne – Plogoff (D784)
- Audierne – Douarnenez (D765)
- Douarnenez – Locronan (D7)
- Douarnenez – Quimper (D765)
- Quimper – Plozévet (D784)

Enjeu : Maintenir ce maillage routier qui permet de relier l'ensemble des communes principales de l'Ouest Cornouaille.

Figure 13 : Hiérarchisation du réseau routier

3.1.2. Trafic routier moyen

Trafic 2019

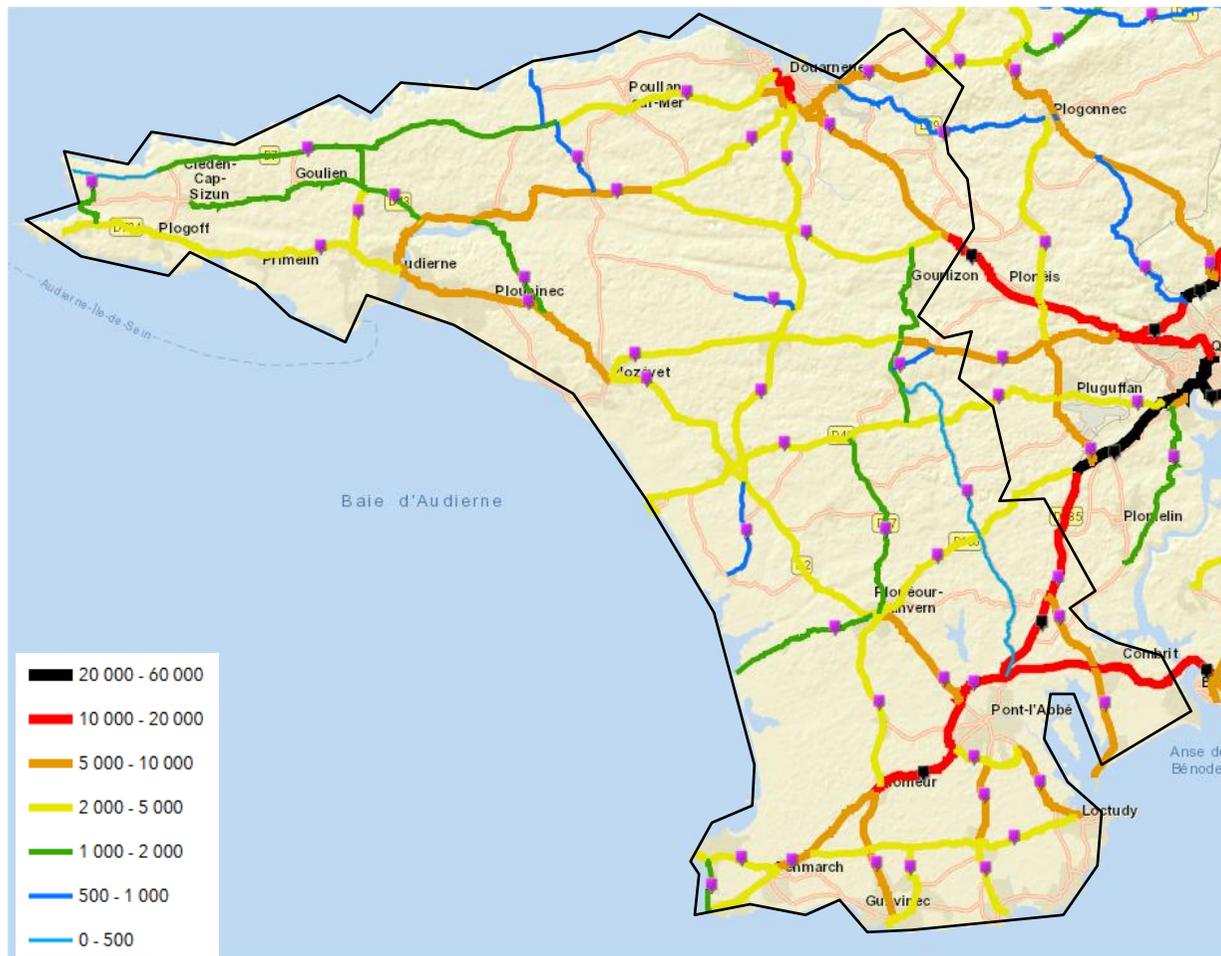


Figure 14 : Trafic moyen journalier annuel Tous Véhicules (données départementales 2019)

Ci-contre une carte présentant le trafic moyen journalier annuel (tous véhicules) sur les axes départementaux de l'Ouest-Cornouaille.

Constats : Les axes les plus fréquentés sur le territoire d'étude sont en correspondance avec :

- Quimper, depuis Plomeur, Pont-l'Abbé et le Gourlizon, avec des portions de départementales qui accueillent entre 10 000 et 20 000 véhicules/jour en moyenne (entre 20 000 et 60 000 à l'entrée de Quimper sur la D785 qui longe l'aéroport).
- Bénodet, depuis Pont-l'Abbé via Combrit avec également un flux moyen de 10 000 à 20 000 véhicules/jour.

La carte permet d'identifier également les flux importants (de 5000 à 10 000 véhicules / jour) et donc les liens forts entre :

- Audierne - Plozévet et Confort-Meilars
- Le littoral sud - Plomeur et Pont-l'Abbé.
- Douarnenez - Gourlizon et Kerlaz

Enjeu : Identifier les zones à fort trafic est intéressant car cela permet d'identifier les liaisons où il serait bénéfique de créer un nouveau service de transport tels qu'un renforcement (ou la création) d'une desserte en transport en commun, qu'une ligne de covoiturage...



Evolution du trafic : 2017 – 2018

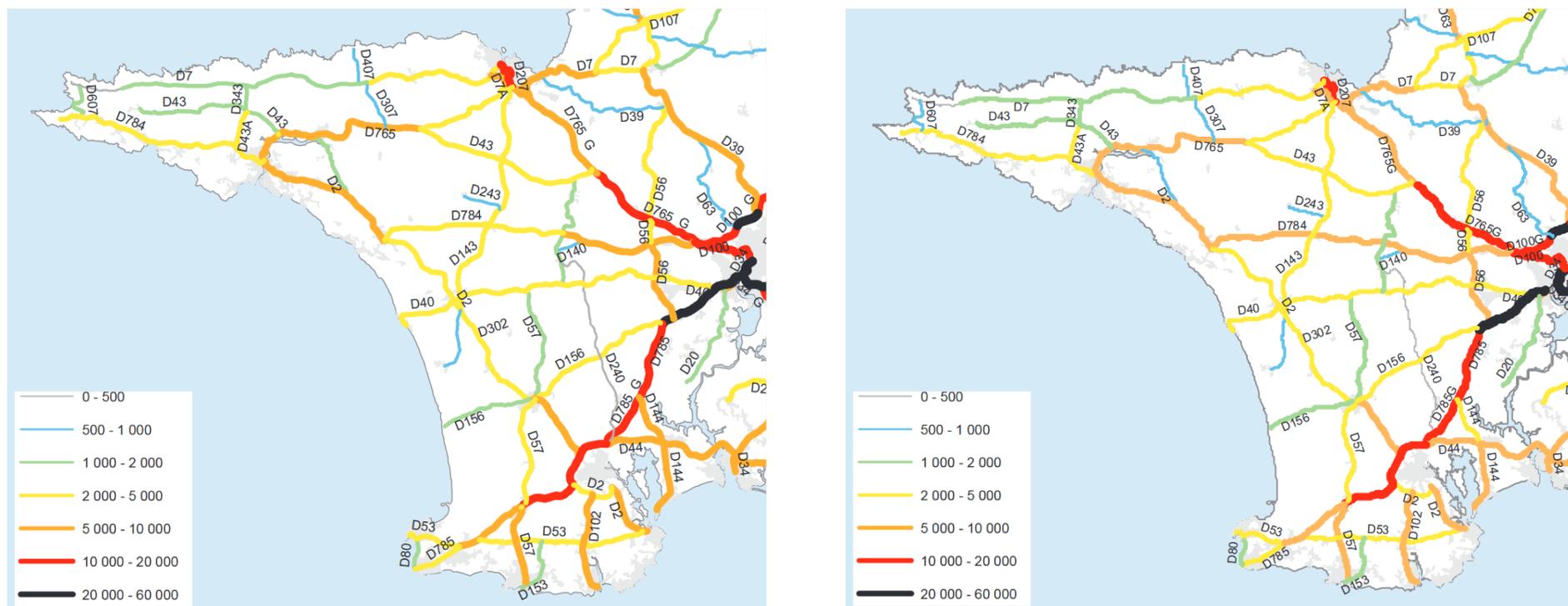


Figure 15 : Trafic moyen journalier annuel Tous Véhicules (2016/2017 et 2018)

Constats : pas d'évolution majeure, si ce n'est une augmentation du trafic (plus de 5 000 véhicules/jour) entre Plouzvet et Quimper entre 2016/17 et 2018. Cette hausse n'est par ailleurs pas maintenue lors des comptages de 2019 puisque la D784 concernée repasse sous la barre des 5 000 véhicules/jour.

3.1.3. Accidentologie

Ci-dessous deux cartes présentant les accidents recensés entre 2005 et 2017 sur le territoire de l'Ouest Cornouaille.

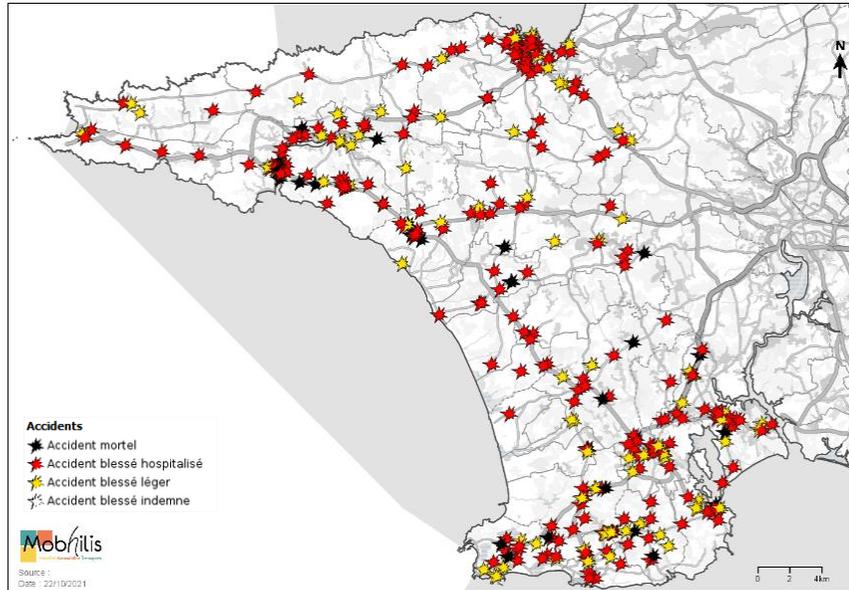


Figure 17 : Gravité des accidents (2005 à 2017)

Constats :

337 accidents recensés dont 80 en période estivale (juillet – août), soit environ 24 %. De plus, sur les 3 années consécutives de 2015 à 2017, 107 accidents ont eu lieu, soit 31.7 % du total réalisé sur les 12 ans analysées.

Concernant leur localisation, ils figurent principalement sur les pôles d'Audierne, Douarnenez, Pont-l'Abbé, ainsi que dans le sud du territoire sur le Pays Bigouden Sud, et sur les axes départementaux principaux. 29 personnes ont perdu la vie parmi ces accidents et plus de 220 personnes se sont retrouvées hospitalisées.

Enjeu : La sécurisation des voies, la visibilité, la sensibilisation, la vitesse autorisée... sont des leviers qu'il faut questionner afin de limiter ces accidents. L'utilisation de la voiture semble pour beaucoup le moyen de déplacement le plus sécurisé, pour autant, ce n'est pas nécessairement toujours le cas et le report modal, vers des navettes ou des services de transports en commun peut dans un premier temps désengorger les routes et de fait limiter les accidents.

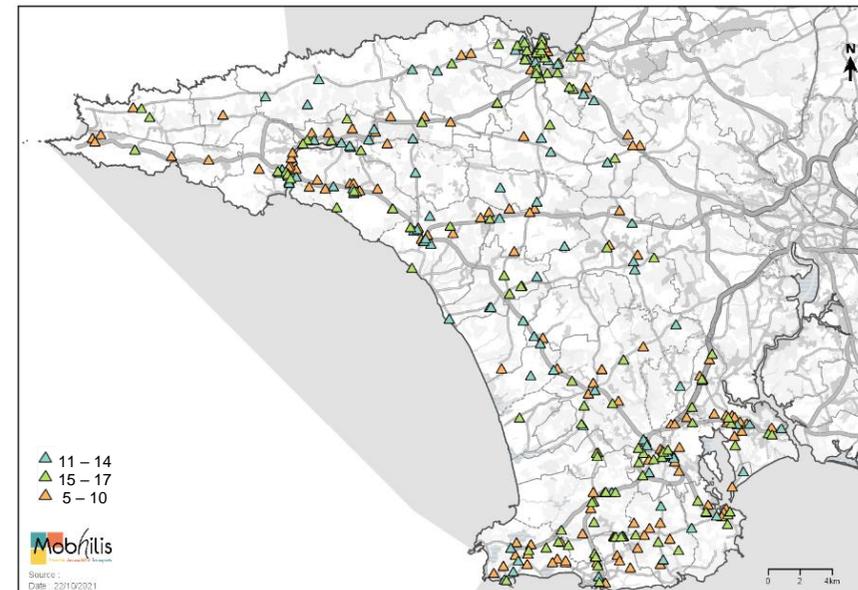


Figure 16 : Dates des accidents (2005 à 2017)



3.2. Les aménagements et les équipements vélos

Données de cadrage

Le Schéma Directeur Vélo Ouest Cornouaille a permis, en 2018-2019, de recenser l'ensemble des aménagements et équipements cyclables existants sur le territoire. Ci-dessous, une carte disponible via le lien ci-contre : https://geobretagne.fr/mviewer/?config=pub/sioca/apps/VEL-OC_data.xml# qui identifie l'ensemble des aménagements.

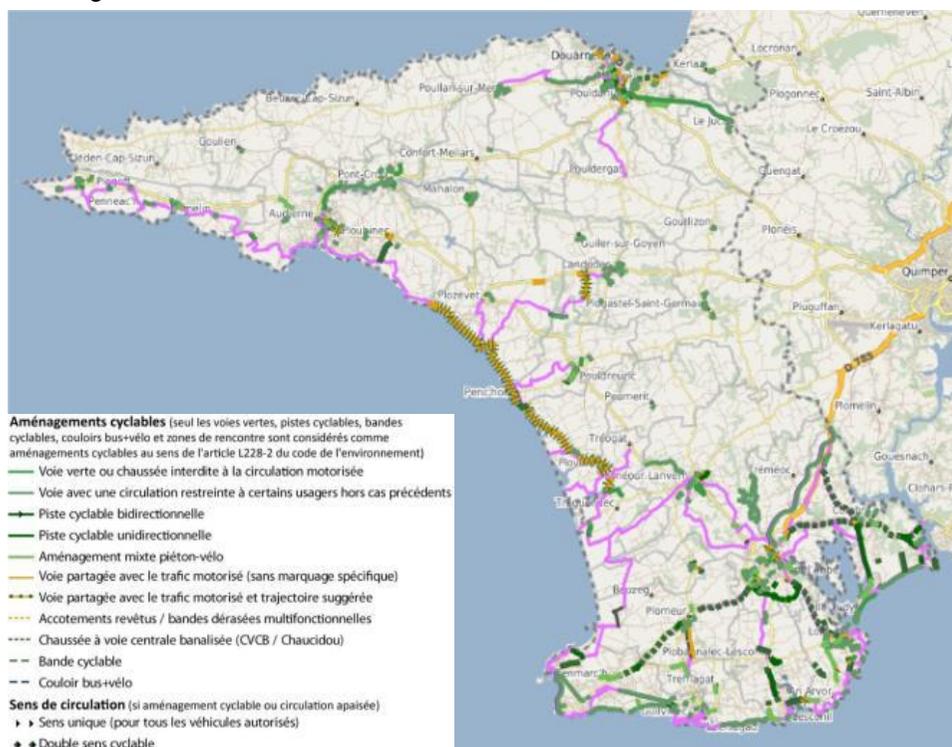


Figure 18 : Aménagements cyclables sur le SIOCA

Le constat qui peut être fait aujourd'hui est la présence de plusieurs tronçons cyclables :

- situés principalement dans le sud du territoire et le littoral,
- assez dispersés et peu reliés entre eux,
- pas souvent aménagés en sites propres (soit 125 km en sites propres*),
- qui cohabitent avec d'autres modes : voiture, piétons, chevaux, engins agricoles (soit 75 km de voies cyclables sur chaussées*)...

*Données issues de la Fiche vélo n°8 disponible sur le site du SIOCA.

Lors des entretiens et de la concertation, il a été évoqué :

- un manque de stationnements vélos aux abords de certains sites touristiques,
- une cohabitation difficile entre les agriculteurs et les cyclistes du fait du partage des chemins,
- une fréquentation en hausse de la véloroute par les familles avec enfants.

Dans la page suivante, le retour sur le questionnaire « grand public » précise les pratiques de ce mode de déplacement.



Éléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

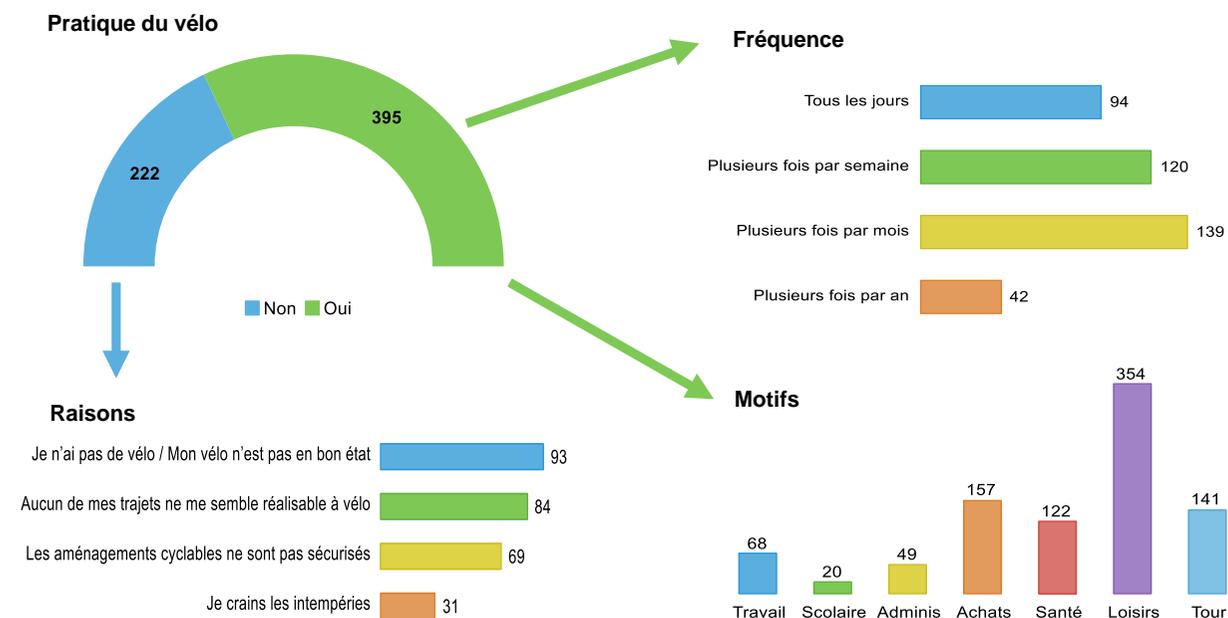


Figure 19 : Pratiques de mobilités actives

Figure 20 : Objectifs du Schéma Directeur Vélo

Constats :

64% des répondants font du vélo. C'est une petite majorité qui prouve encore le chemin à faire pour démocratiser les pratiques. Pour autant, **l'aménagement de voies vélos ne fera pas tout** car les raisons principales de cette absence de pratique semblent plutôt en lien avec un manque de matériel (vélo) et des trajets peu réalisables comme tel, la question des aménagements n'arrive qu'en troisième position...

La **pratique de loisirs est très prédominante** par rapport aux pratiques utilitaires : aller au travail, faire des achats ou se rendre à des rdv administratifs ou médicaux.

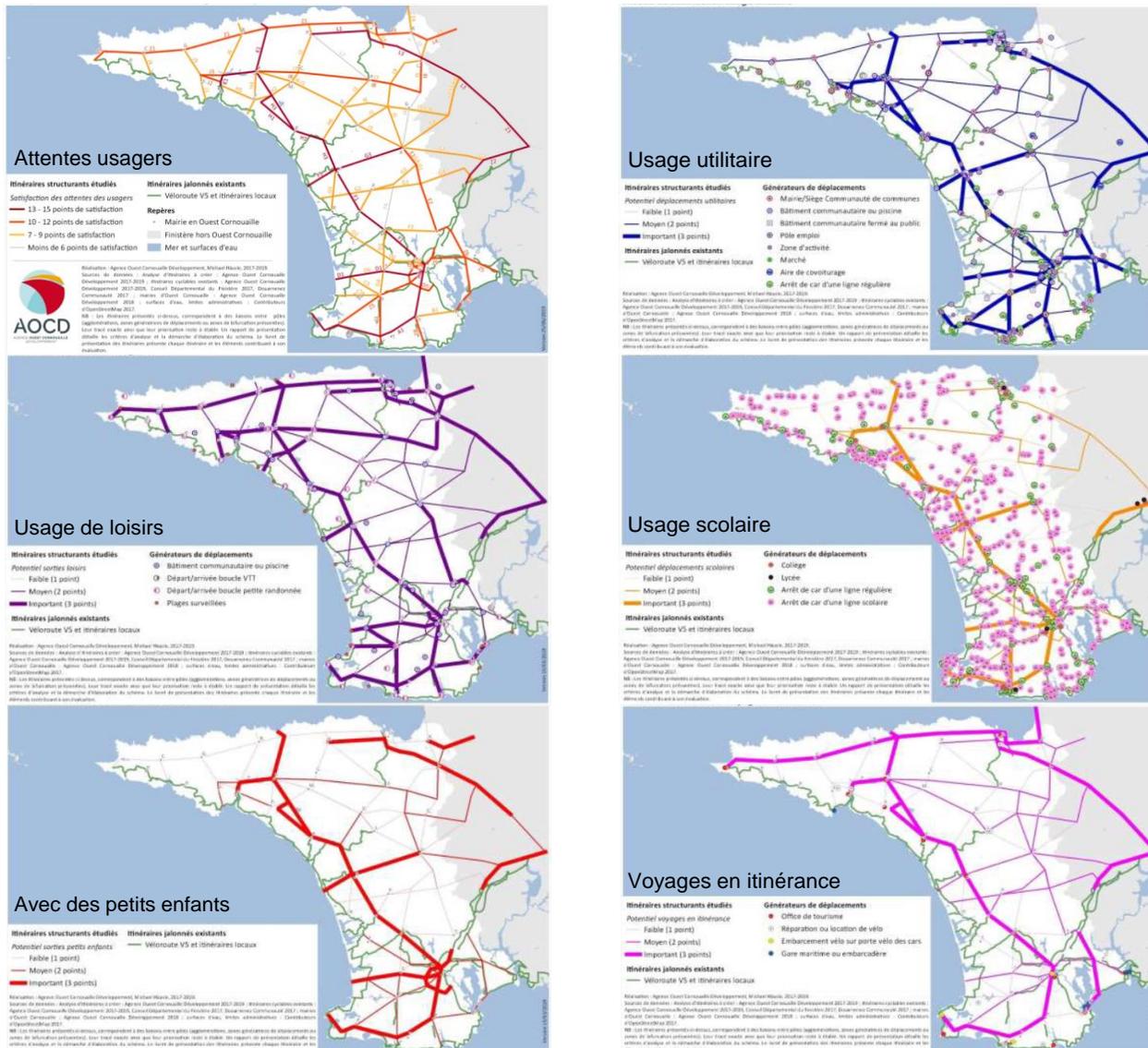


Figure 21 : Concertation effectuée dans le cadre du Schéma Directeur Vélo

La concertation réalisée lors de la rédaction du Schéma Directeur montre des attentes différentes en termes de maillages cyclables en fonction des publics et des pratiques.

Pour autant, la liaison entre Pont-l'Abbé et Plouhinec / Audierne, est toujours visible sur les cartes. Elle fait donc l'objet d'une grande attente pour les usagers.

Le lien vers Quimper depuis Douarnenez apparait aussi à plusieurs reprises.

Ces observations permettent de poser des premières attentes qui seront affinées lors des temps de concertation menés en Phase 2 de cette étude.

La pratique cyclable et ses enjeux

Des actions en faveur de la démocratisation de la pratique du vélo seront certainement à proposer dans la deuxième phase de cette étude.

Pour autant, le Schéma Directeur Vélo Ouest Cornouaille pose déjà des grands objectifs qu'il est aujourd'hui nécessaire de prendre en compte pour travailler en complémentarité de l'existant et des projets en cours. Ci-dessous, quelques grandes orientations et actions identifiées par le Schéma Directeur Vélo :

- Attendre l'objectif national des 9% des trajets réalisés à vélos par ses habitants en semaine d'ici 2024, signifiant une hausse de 270% des déplacements à vélo sur l'Ouest Cornouaille et 25 000 déplacements quotidiens du lundi au vendredi ;
- Transformer les trajets courts en voiture en trajets vélos, notamment ceux compris entre 1 et 3 km, représentant environ 93 000 déplacements par jour ;
- Rendre et maintenir cyclables 872 km de rues en agglomération ;
- Avec déjà 8 km de doubles sens cyclables existants dans les rues à circulation apaisée, le SDV identifie 32 km de rues potentiellement concernées à affirmer en plus ;
- Créer plus de 700 km d'itinéraires cyclables en plus des 213 km déjà présents actuellement, avec une signalétique réglementaire ;
- Continuer le développement des stationnement vélos qualitatifs par la création de plus de 364 places supplémentaires sur voirie.



Ce document est un atout important pour le SIOCA qui est rentré dans une dynamique cyclable importante.

En conséquence, depuis mai 2019, le SIOCA porte le projet « Vélo en Ouest Cornouaille » (VEL-OC) pour accompagner la mise en œuvre du schéma directeur vélo, favoriser son appropriation par la population et les visiteurs et, développer ainsi la pratique utilitaire et récréative du vélo.

Le projet bénéficie du soutien financier de la Région Bretagne et du soutien technique et financier de l'ADEME.



3.3. Les transports en commun

3.3.1. L'offre interurbaine BreizhGo

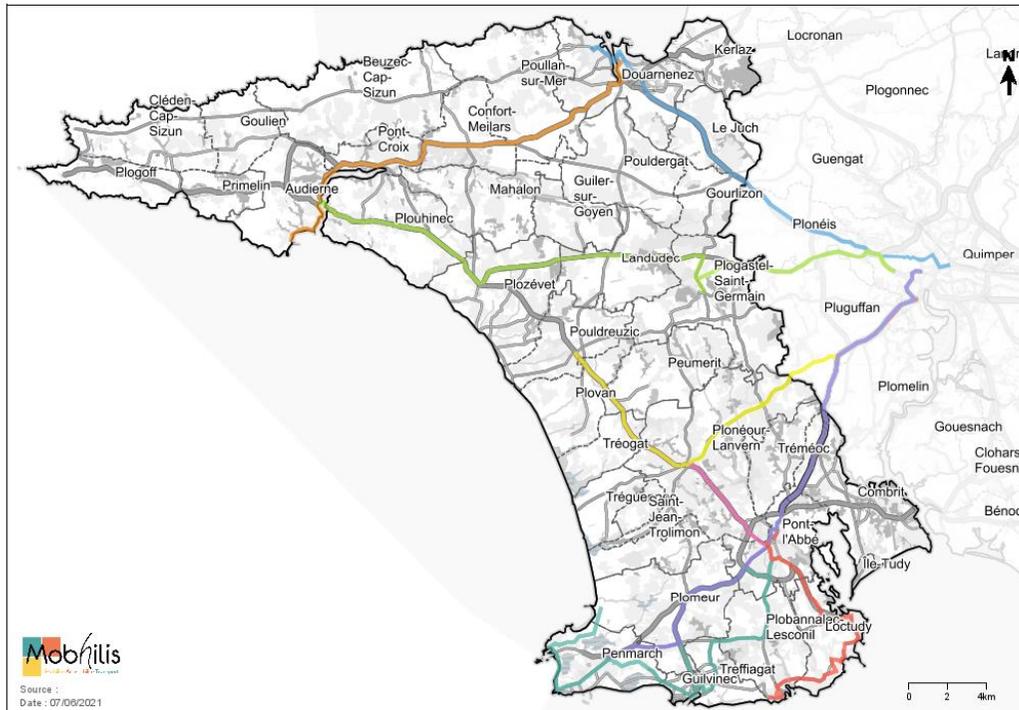


Figure 22 : Lignes de cars interurbaines

Constats :

Le réseau régional BreizhGo propose 8 lignes interurbaines et 587 arrêts sur le territoire du SIOCA.

Plusieurs lignes convergent vers Quimper et permettent de rejoindre la gare routière et SNCF de Quimper.

Aujourd'hui :

- 9 lignes régulières maillent le territoire en reliant Quimper aux pôles principaux (Pont-l'Abbé, Douarnenez, Pouldreuzic, Audierne) puis aux communes environnantes, le plus souvent via des correspondances.
- 2 lignes saisonnières qui permettent aux visiteurs et aux habitants d'accéder aux sites touristiques ou à la mer (Sainte-Marine et Pointe du Raz) depuis Quimper de manière directe ou via une correspondance.

Enjeu : Face à ce maillage qui se dessine, un manque de liaisons directes nord-sud assez significatif est identifiable, tout comme la desserte de la Pointe du Raz, actuellement desservie uniquement en période estivale.

Pratiques chiffrées et retour des ateliers - Lignes interurbaines BreizhGo

Le maillage présenté ci-avant est assez critiqué par les habitants du territoire qui le considèrent comme inefficace, outre les liaisons Douarnenez – Quimper ; Pont-l'Abbé – Quimper et le réseau scolaire. Les temps de parcours sont effectivement importants, à l'inverse du cadencement et des plages horaires peu larges : impossibilité pour un salarié travaillant à Quimper de rejoindre Audierne passé 19h.

Les habitants de la Communauté de communes du Cap Sizun Pointe du Raz, notamment vers la pointe évoquent même une souffrance liée à l'isolement et au manque de desserte en transport en commun (hors période estivale).

Ci-dessous un graphique faisant état de la fréquentation réelle et de son évolution sur différentes lignes du réseau BreizhGo.

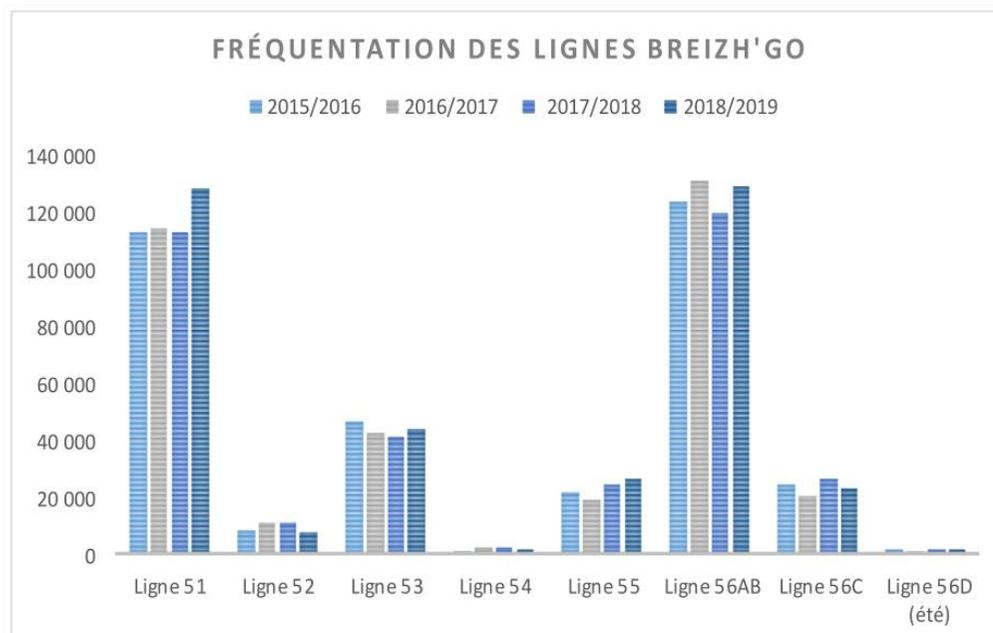


Figure 23 : Fréquentation des lignes BreizhGo (graphique issu du document d'évaluation du SCOT)

Sur le territoire, les lignes qui desservent les pôles résidentiels et d'emploi sont les plus fréquentées : la ligne 51 qui relie Quimper à Douarnenez et la ligne 56 qui relie Quimper à Pont-l'Abbé ont été empruntées environ 130 000 fois chacune entre le 1er septembre 2018 et le 31 août 2019.

La fréquentation sur ces lignes est en augmentation : +13,5% de tickets vendus sur la ligne Douarnenez-Quimper et +4,5% de fréquentation sur la ligne Pont-l'Abbé-Quimper entre 2015 et 2019.

Les autres lignes du territoire sont nettement moins empruntées. La liaison Quimper-Audierne (ligne 53) est la troisième la plus fréquentée (plus de 44 000 tickets vendus en 2018/2019) mais son niveau de fréquentation est tout de même bien inférieur à celui des deux précédentes. De plus, la fréquentation sur cette ligne recule : -6% entre 2015 et 2019.

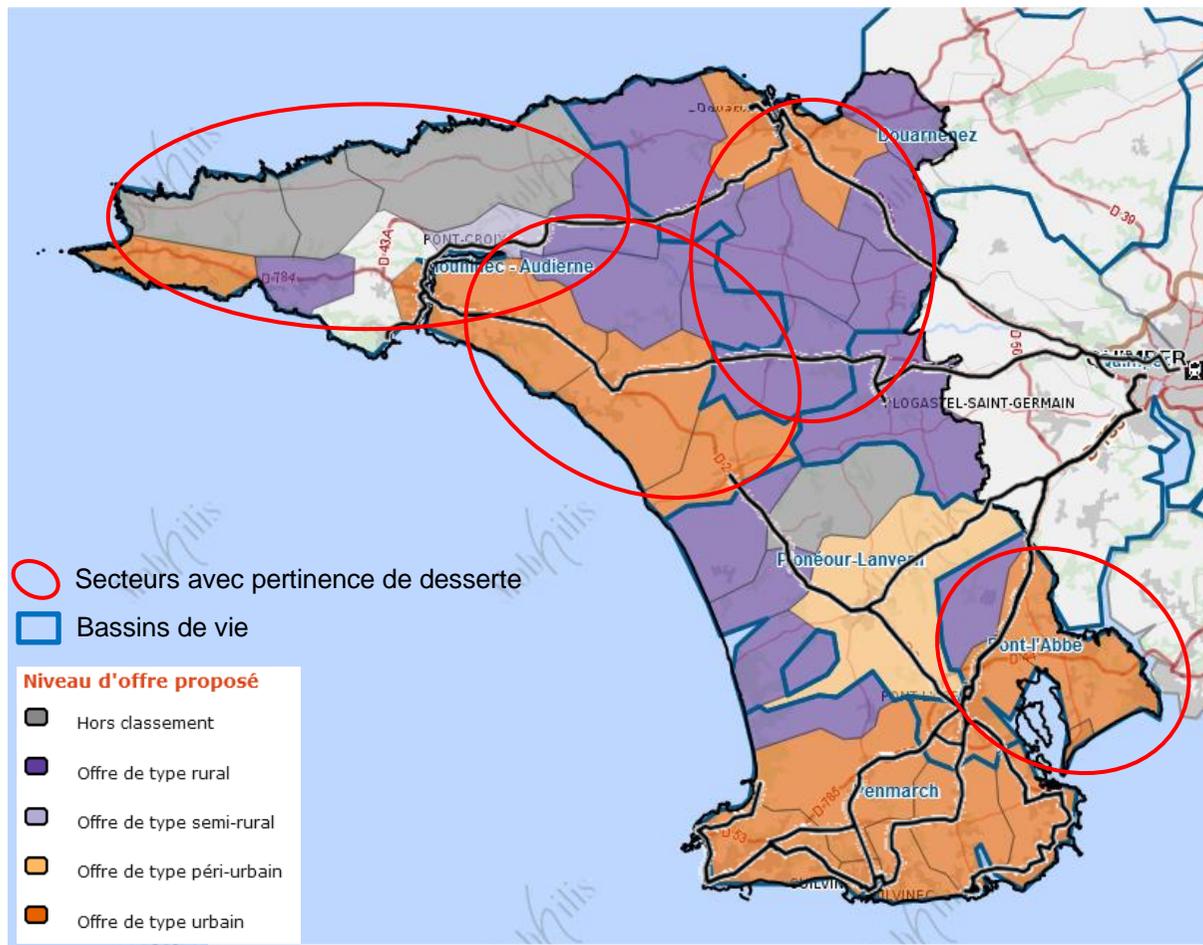
Les lignes 56C (Lesconil-Quimper) et 55 (Pouldreuzic Quimper) sont empruntées environ 25 000 fois chacune en 2018/2019. La fréquentation sur la ligne.

55 reliant Pouldreuzic à Quimper a même connu un bond de fréquentation : + 23% entre 2015 et 2019.

> Eléments issus du document d'évaluation du SCOT



Pertinence de desserte



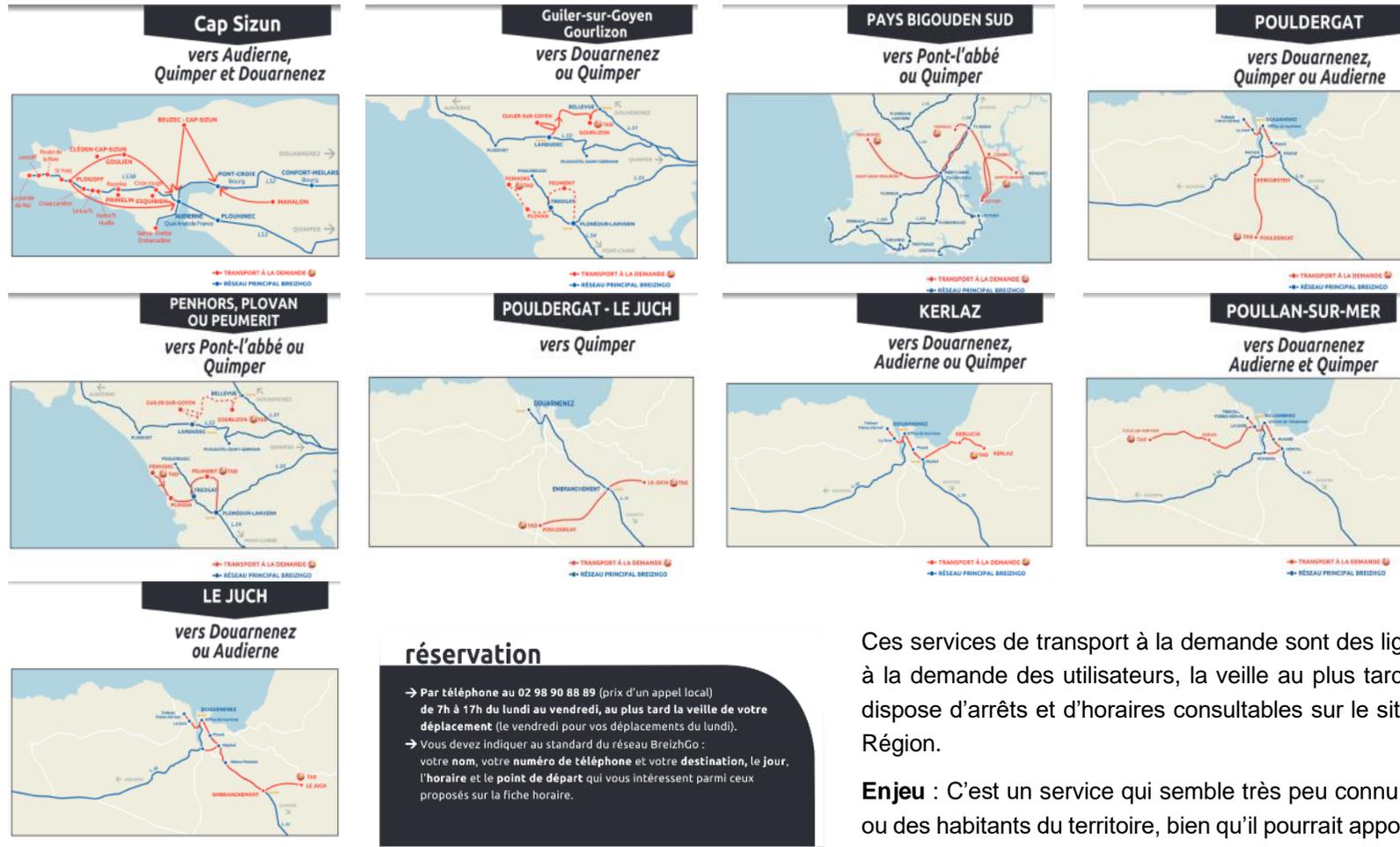
Constats : Certains secteurs du territoire sont dépourvus de services de mobilité réguliers tels que les transports en commun régionaux. En complément des bassins de vie, les bassins de mobilité (définis par Mobhilis), sont une bonne indication pour connaître les liens entre les territoires. De fait, ici il est possible de mettre en évidence des secteurs légitimes à relier, basés sur les enjeux des bassins de vie, en l'occurrence :

- La desserte de la Pointe du Raz et ses communes : Clédén-Cap-Sizun, Goulien, Beuzec-Cap-Sizun.
- Le nord-ouest de la CC du Haut Pays Bigouden : Plouhinec, Plozévet, Pouldreuzic, Guiler-sur-Goyen, en direction de la CC du Cap Sizun Pointe du Raz.
- Le nord du bassin de vie de Douarnenez situé dans la CC du Haut Pays Bigouden (Landudec et Gourlizon), en direction de Douarnenez.
- Au sein du bassin de vie de Pont-l'Abbé jusqu'à Loctudy, L'Île Tudy, Ste-Marine.

Enjeux : Certains de ces secteurs bénéficient d'un service de transport estival qu'il est primordial de prendre en compte. Néanmoins, même si un service régulier journalier peut sembler disproportionné sur certains secteurs, le niveau d'équipements ainsi que la concentration de population peuvent toutefois amener à la proposition de nouveaux services réguliers, ou en rabattement vers les lignes déjà existantes. C'est d'ailleurs ce que l'offre régionale BreizhGo actuellement présente a pour objectif (explications page suivante).

3.3.2. Transport à la demande (BreizhGo)

Un service de Transport à la demande de la région Bretagne dessert les zones blanches du territoire en rabattement vers les lignes régulières BreizhGo, notamment en direction d'Audierne, de Quimper et de Douarnenez.



réservation

- Par téléphone au 02 98 90 88 89 (prix d'un appel local) de 7h à 17h du lundi au vendredi, au plus tard la veille de votre déplacement (le vendredi pour vos déplacements du lundi).
- Vous devez indiquer au standard du réseau BreizhGo : votre nom, votre numéro de téléphone et votre destination, le jour, l'heure et le point de départ qui vous intéressent parmi ceux proposés sur la fiche horaire.

Figure 24 : Lignes TàD en rabattement vers le réseau interurbain

Ces services de transport à la demande sont des lignes activables, à la demande des utilisateurs, la veille au plus tard. Chaque ligne dispose d'arrêts et d'horaires consultables sur le site Internet de la Région.

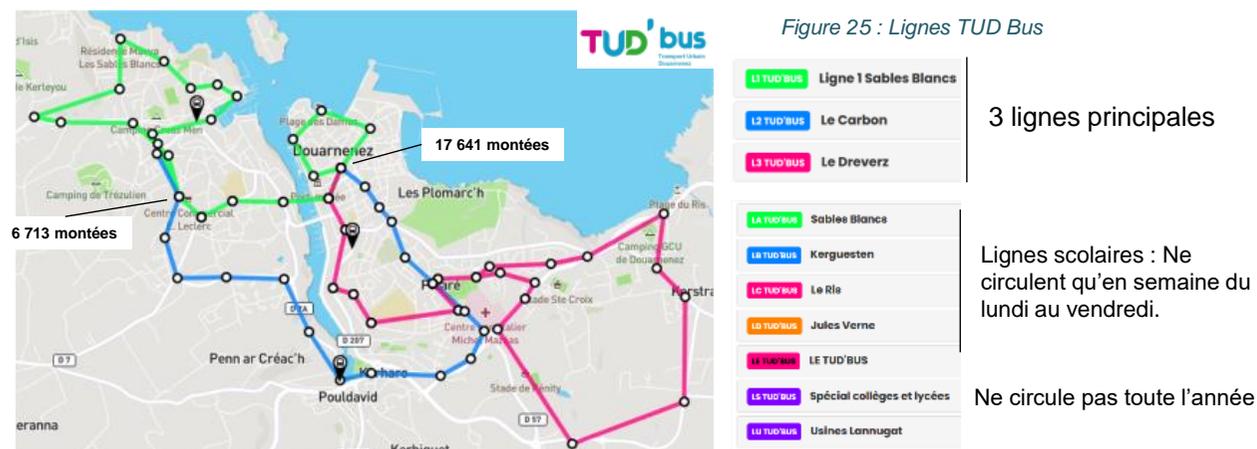
Enjeu : C'est un service qui semble très peu connu des voyageurs ou des habitants du territoire, bien qu'il pourrait apporter une grande plus-value de par son service de rabattement vers le réseau régulier déjà existant.



3.3.3. Le réseau TUD'Bus de Douarnenez

TUD'Bus est le réseau urbain de la ville de Douarnenez. Trois lignes principales circulent toute l'année. Les autres lignes sont plus à vocation scolaire avec un fonctionnement du lundi au vendredi hors période de vacances. Une ligne à destination des usines Lannugat est également à présenter comme un atout car elle permet aux travailleurs de limiter leur déplacement en voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail.

L'offre a été revue il y a deux ans. Un service estival est présent pour rejoindre Quimper, en plus de la ligne BreizhGo initiale.



Fréquentation des lignes (septembre 2020 – mars 2021) :

N° ligne	Nom Ligne	Fréquentation annuelle (20-21)	
L1 TUD'BUS	Ligne 1 Sables Blancs	16505	3
L2 TUD'BUS	Le Carbon	42215	1
L3 TUD'BUS	Le Dreverz	29652	2
LA TUD'BUS	Sables Blancs	7311	5
LB TUD'BUS	Kerguesten	12705	3
LC TUD'BUS	Le Ris	1130	
LD TUD'BUS	Jules Verne	10701	4
LE TUD'BUS	LE TUD'BUS	232	
LS TUD'BUS	Spécial collèges et lycées	62	
LU TUD'BUS	Usines Lannugat	3443	

Figure 26 : Fréquentation des lignes TUD Bus

Au niveau de la fréquentation de ce service : il s'agit d'un réseau urbain principalement utilisé par les scolaires (lycéens). Son taux de fréquentation est assez limité, même si en augmentation. La voiture reste prépondérante dans les déplacements du quotidien tout comme dans les déplacements domicile – travail notamment en direction des usines avec seulement 3443 montées / an sur 1100 travailleurs.

Il y a une grande volonté de développer ce service mais il doit répondre à une demande qui aujourd'hui reste faible.



Eléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

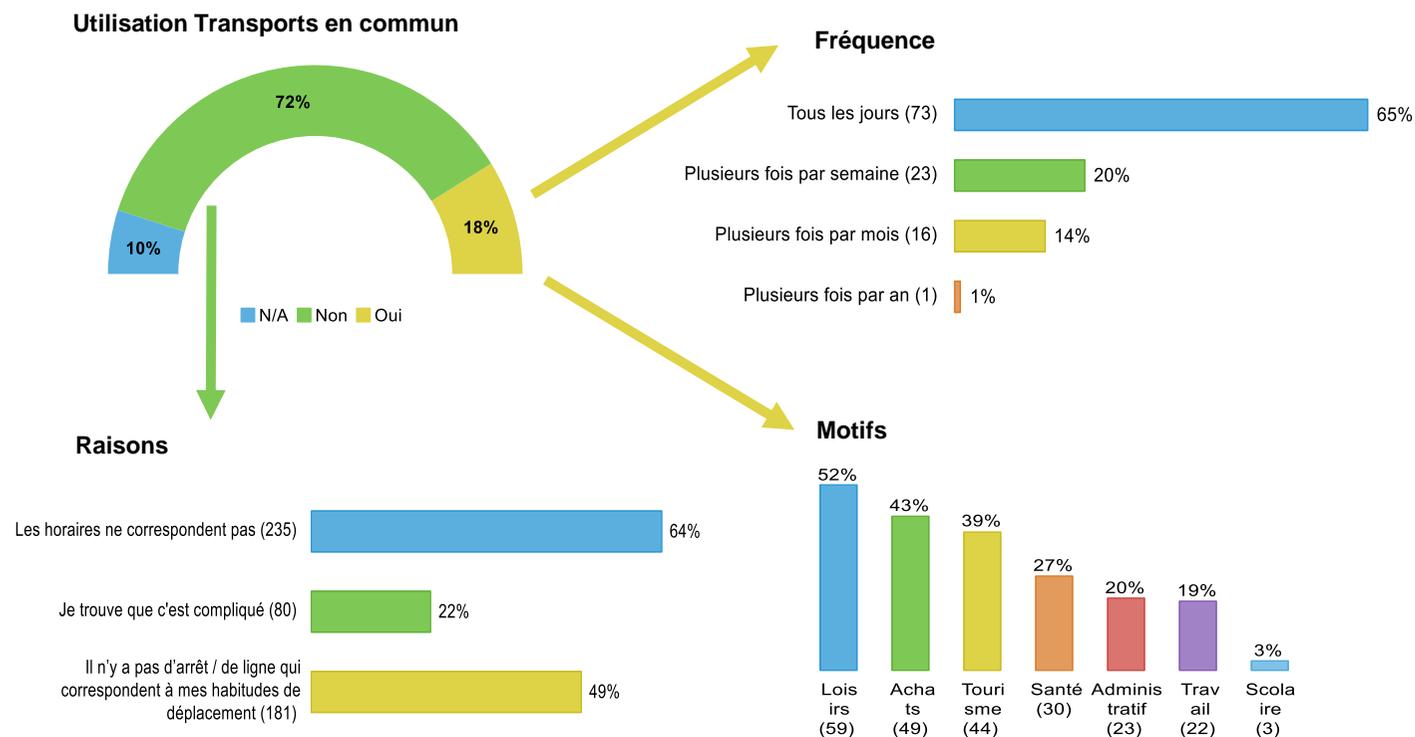


Figure 27 : Pratiques des TC

Constats :

72% des répondants n'utilisent pas du tout les transports en commun (car/bus).

C'est une grande majorité qui prouve encore le chemin à faire pour démocratiser les pratiques.

Les raisons principales de cette non utilisation sont les horaires, les points d'arrêt et le tracé des lignes qui ne semblent pas convenir aux besoins de potentiels usagers.

Les pratiques de loisirs, de tourisme et celles liées aux achats sont prédominantes. Les déplacements utilitaires sont encore timides.

A la quasi-unanimité, les élus et les techniciens rencontrés lors des permanences indiquent que le TAD est peu connu des habitants, de ce fait il est très peu utilisé. Certains élus indiquent même que ce TAD a cessé d'exister faute d'utilisateurs. La complexité et la rigidité de fonctionnement (réservation obligatoire, lignes virtuelles avec points d'arrêts et horaires prédéfinis), constituent également un frein important à leur utilisation, notamment pour des salariés.

Enjeu : Une réflexion sera à prévoir avec la Région Bretagne pour accentuer la pratique en proposant un cadencement plus important selon les besoins et les habitudes de déplacement des potentiels utilisateurs du réseau BreizhGo (lignes interurbaines et TàD).



3.4. Le transport maritime

Données de cadrage

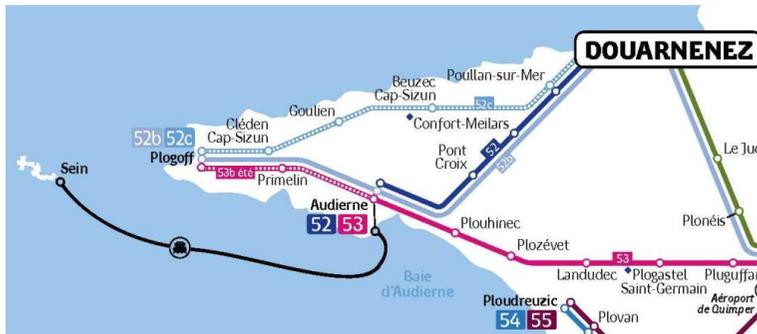


Figure 28 : Liaison Audierne - Sein

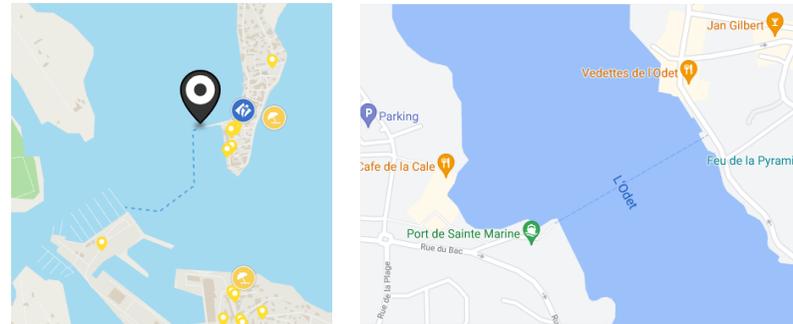


Figure 29 : Liaison L'Île Tudy – Loctudy et Ste-Marine - Bénodet

Une seule liaison maritime BreizhGo existe et assure la liaison vers l'île de Sein depuis Audierne (gestion régionale) avec de 1 à 3 allers-retours/jour suivant la saison. Deux liaisons en passeurs entre l'Île Trudy et Loctudy permettent d'éviter un détour de 16 kilomètres par la route. Elles fonctionnent tous les jours sans interruption de juin à août et hors période estivale pendant les vacances scolaires du lundi au samedi ; entre Ste-Marine et Bénodet par le P'tit Bac en fonctionnement de mai à septembre. L'embarquement des vélos à bord est possible.

Éléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

Utilisation Transport maritime

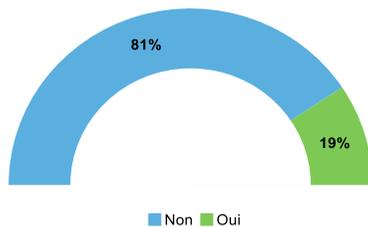
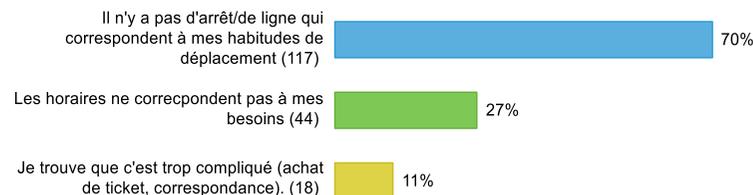
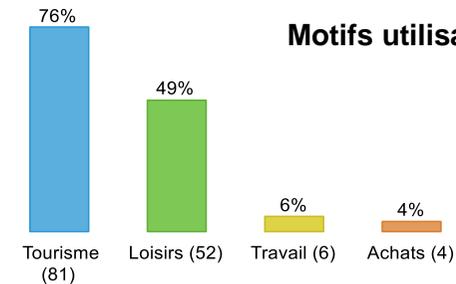


Figure 30 : Pratiques Transport maritime

Raisons « non utilisation »



Motifs utilisation



Constats : Très peu de répondants utilisent les transports maritimes. Une utilisation essentiellement touristique et de loisirs. **Enjeu :** Etendre le service toute l'année pour encourager le report modal des locaux entre L'Île Tudy – Loctudy et Ste-Marine – Bénodet.

3.5. Le transport ferroviaire

Données de cadrage

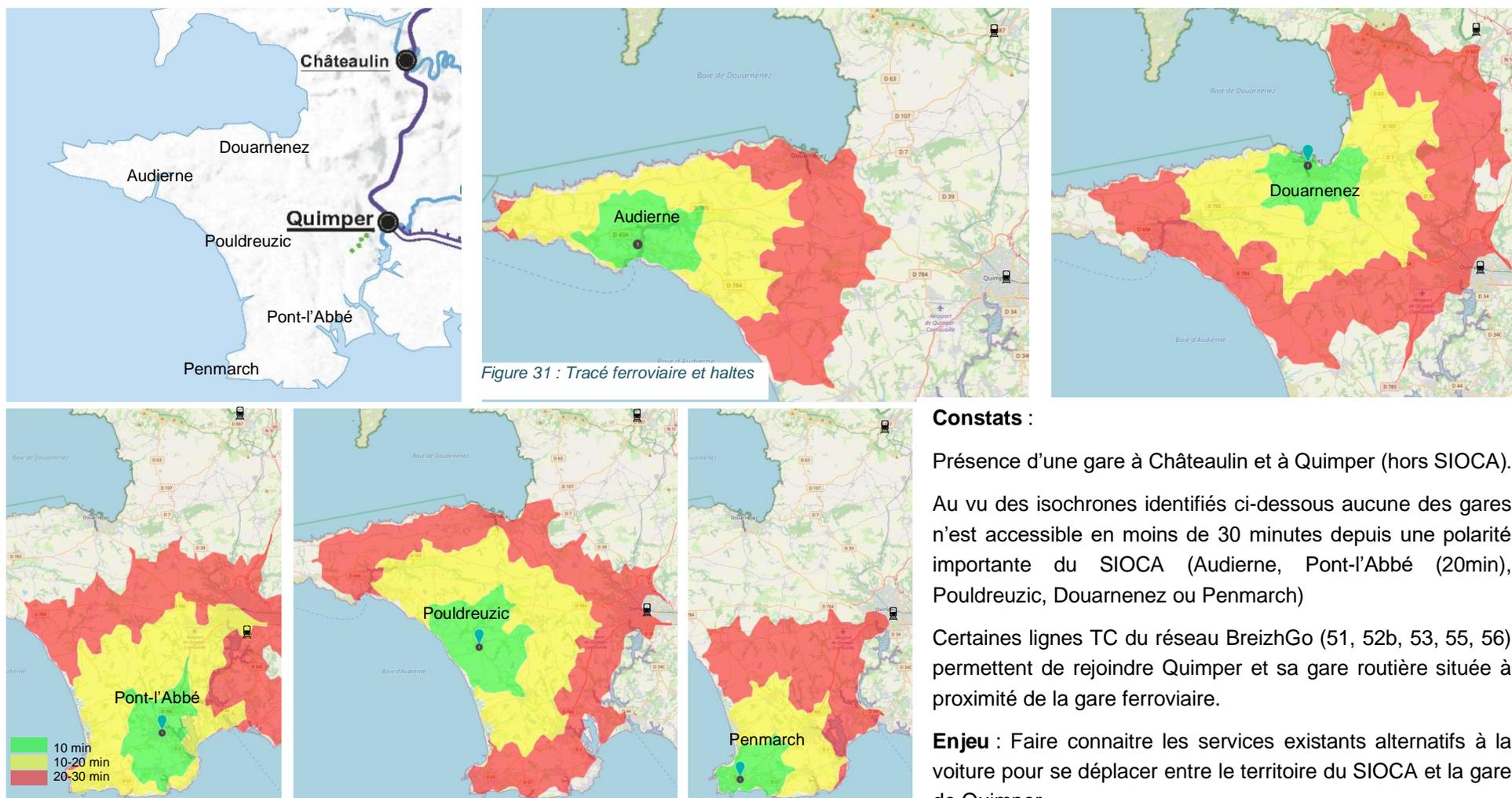


Figure 32 : Isochrones temps depuis les principaux pô



Eléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

Constats :

La moitié des répondants déclarent ne pas utiliser le train.

Le territoire, dépourvu de gare, ne favorise pas ce mode de déplacement et le coût est également un frein à sa bonne pratique, notamment lorsqu'il faut déjà prévoir un déplacement pour rejoindre la gare de Quimper ou de Châteaulin.

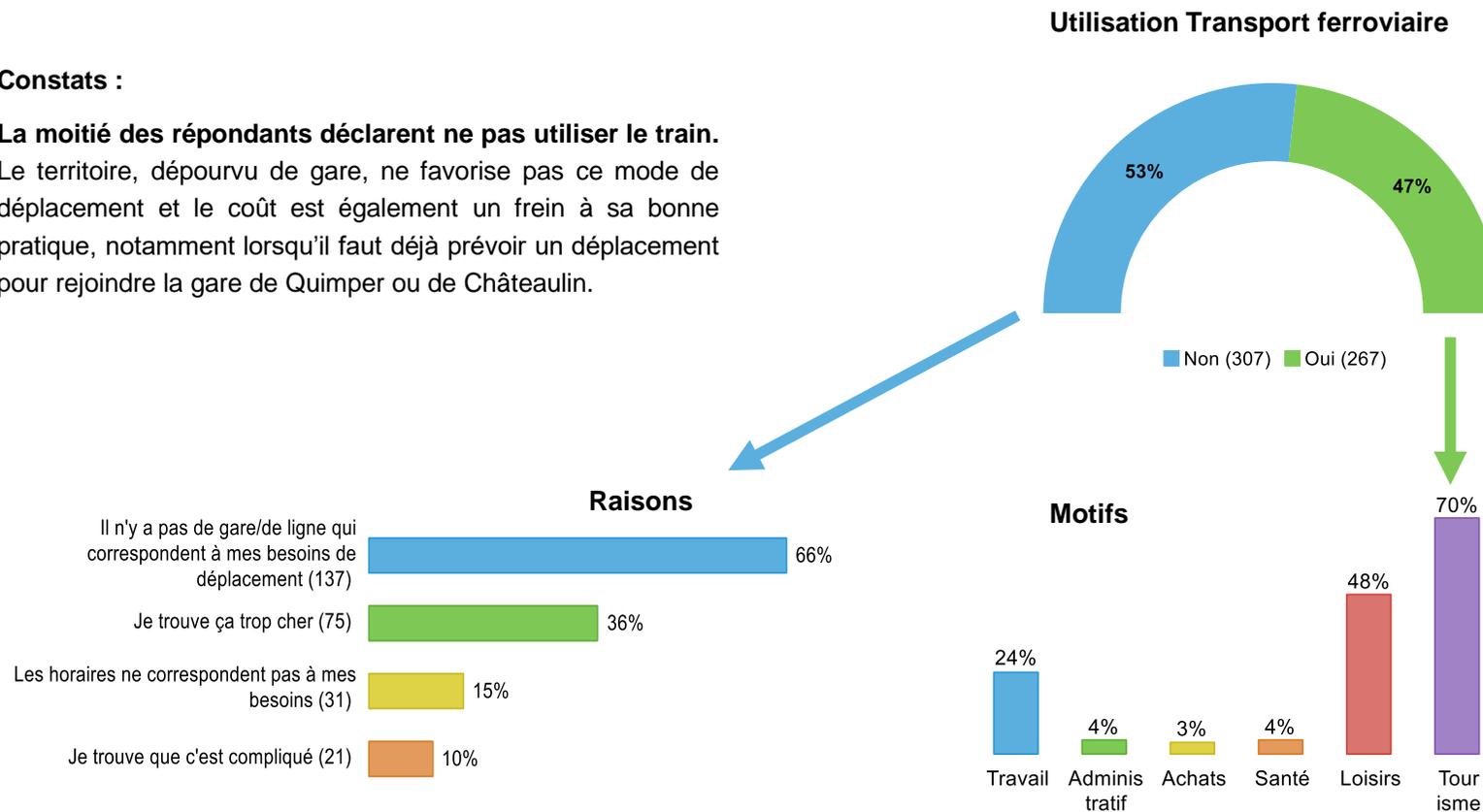


Figure 33 : Pratiques Transport ferroviaire

Concernant la desserte en train, certains élus ont mentionné des usages depuis la gare de Quimper. La problématique récurrente, mentionnée en entretien, concerne des problèmes de correspondances : en cas de retard d'un TGV ou de TER, la correspondance avec le réseau interurbain n'est pas assurée. Ces élus souhaiteraient qu'en cas de retard du service routier ou ferroviaire, une correspondance soit assurée.

Pour les utilisateurs, les **pratiques de loisirs, de tourisme et liées aux achats sont aujourd'hui prédominantes. Le travail arrive en avant-dernière position.** Des réflexions de liaisons entre le territoire et la gare de Quimper seront sans doute nécessaires à mener dans les prochaines années.



3.6. Le transport aérien

La Région Bretagne est propriétaire et responsable de l'aéroport Quimper Bretagne situé à Pluguffan au sud-ouest de Quimper. A ce jour et depuis octobre 2016, la Région a confié son exploitation à la société Aéroports de Bretagne Ouest pour 20 ans.

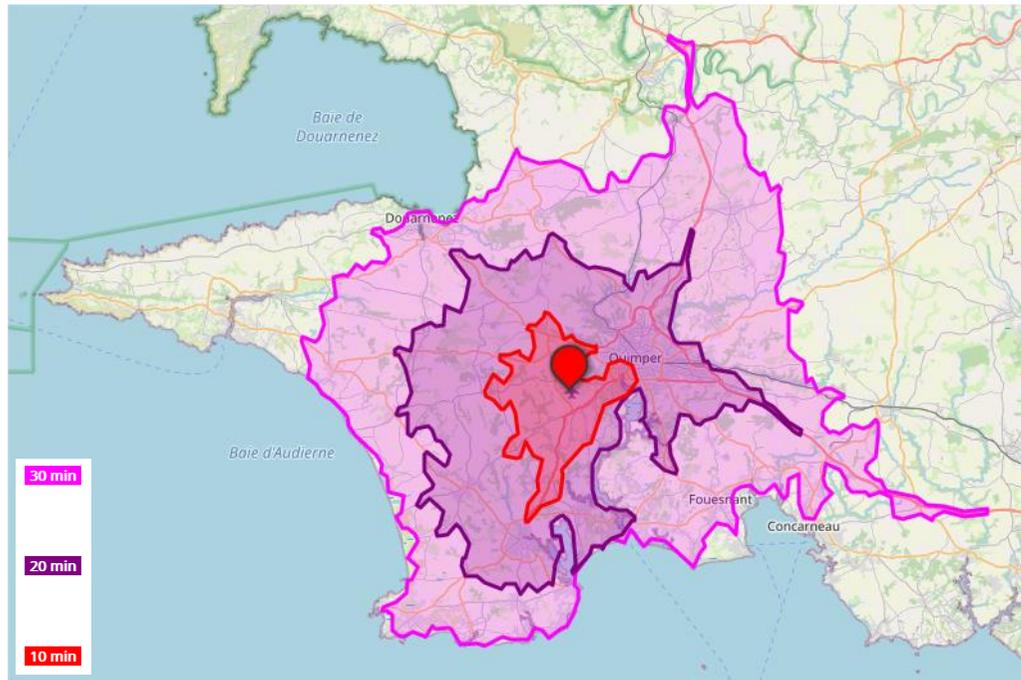


Figure 34 : Aéroport de Pluguffan et isochrones temps

A ce jour, l'aéroport assure tous les jours de la semaine des liaisons vers Orly (Paris) et plusieurs vols avec correspondances permettent de relier une vingtaine de destinations.

Depuis le territoire de l'Ouest Cornouaille, et notamment les Communautés de communes de Douarnenez, du Haut Pays Bigouden et du Pays Bigouden Sud, il faut en moyenne 20 à 30 minutes pour relier l'aéroport. Pour la CC du Cap Sizun Pointe du Raz, ce trajet est plus long.

Aucun service de transport en commun ne permet à ce jour de relier l'aéroport depuis le territoire du SIOCA, seule une navette « centre-ville de Quimper ⇔ aéroport » du réseau QUB est déclenchée sur réservation pour assurer la liaison avec les vols vers et depuis Olry.

Enjeu : la liaison avec l'aéroport en transports en commun ou covoiturage sera un point à aborder dans la deuxième phase de cette étude.



3.7. Le covoiturage

Données de cadrage

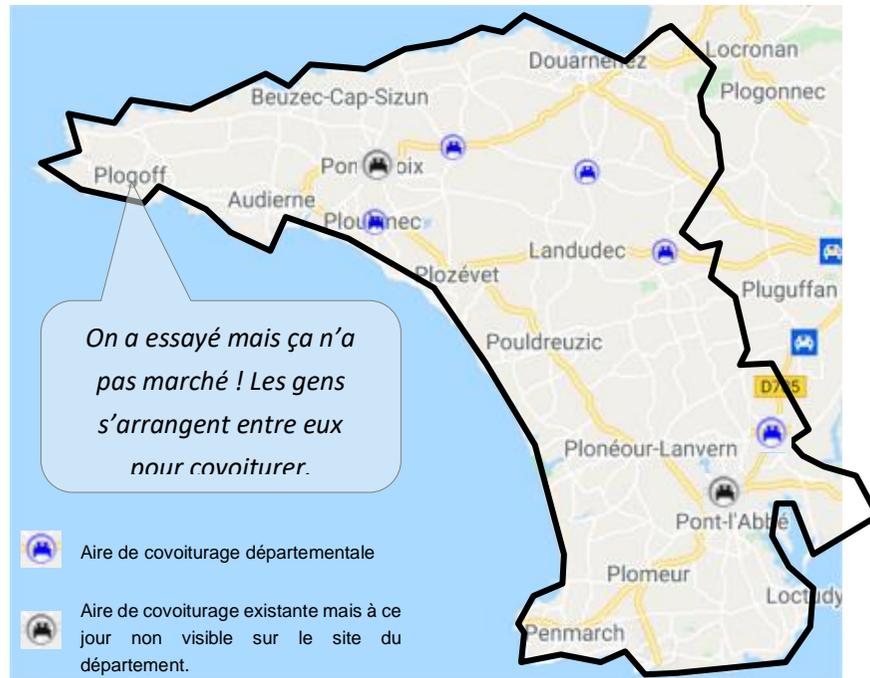


Figure 35 : Aires de covoiturage de L'Ouest Cornouaille

Il existe de plus en plus d'aires de covoiturage « spontanées » ou informelles sur les territoires. Ici, sur l'Ouest Cornouaille, nous avons la connaissance de la commune de Treffiat, qui évoque la présence de quelques lieux de covoiturage informels avec un fonctionnement par solidarité.

L'application BlaBlaCar recense également des points de rendez-vous où les covoitureurs se retrouvent. Un exemple ici sur la commune de Douarnenez.

Enjeu : Positionner des points « stop » / point de rendez-vous, plutôt que des aires de covoiturage, pourra notamment être une idée à questionner pendant la phase de scénarios.

Constats :

L'ouest Cornouaille possède 5 aires de covoiturage officielles* à :

- **Confort-Meilars** - Parking de la Mairie, 15 places ;
- **Pouldergat** - Foenec Veur, 20 places ;
- **Plogastel-St-Germain** – Kérandoaré, 12 places ;
- **Combrit** - Ti Robin, 23 places ;
- **Plouhinec** – Place Jean Guillou, 15 places.

Deux aires encore non renseignées officiellement sur le site du département sont pourtant bien présentes à Pont-Croix et Pont-l'Abbé, et des projets sont en cours à Pouldreuzic et Douarnenez.

*<https://www.finistere.fr/A-votre-service/De-placements-Transports/Le-covoiturage>

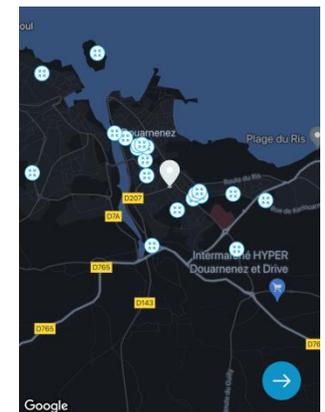


Figure 36 : Points de regroupement BlaBlaCar sur Douarnenez



Éléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

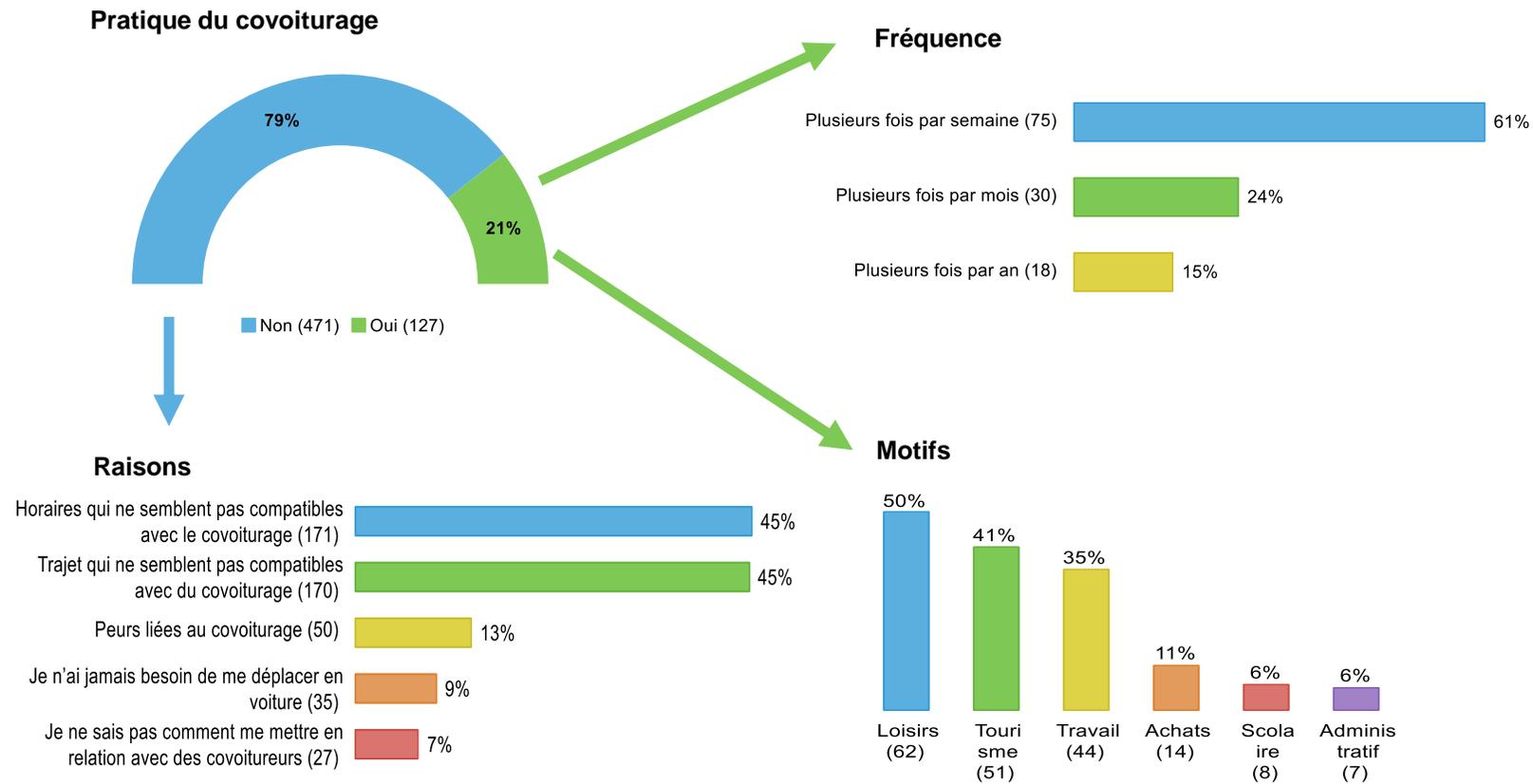


Figure 37 : Pratiques du covoiturage (1)

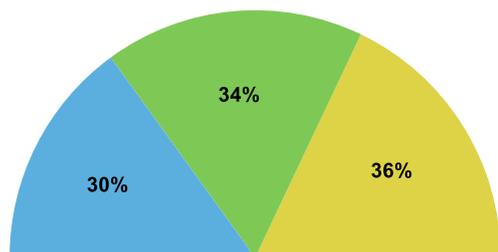
Constats :

79% des répondants ne pratiquent pas du tout le covoiturage. Les raisons principales concernent les horaires et les trajets qui ne semblent pas du tout convenir aux besoins.

Les personnes qui le pratiquent ont plutôt une utilisation régulière (plusieurs fois par semaine) et principalement pour des motifs de loisirs, tourisme et travail. Les trajets utilitaires pourront faire l'objet d'une réflexion particulière.



57R1. Quel est votre point de rendez-vous ? (Recodage)



- Domicile de l'un des covoiturés (36)
- Parking identifié comme aire de covoiturage (41)
- Parking non identifié comme aire de covoiturage (43)

44R2. Avec qui covoiturez-vous ? (Recodage)

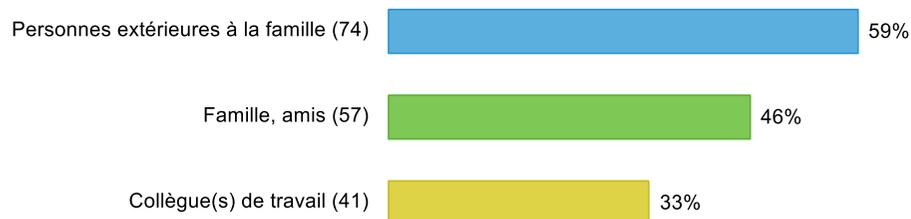
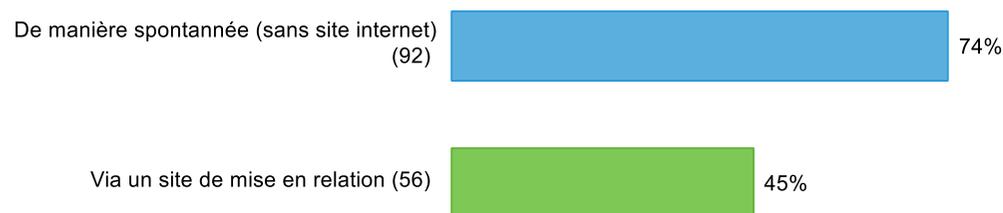


Figure 38 : Pratiques du covoiturage (2)

47R2. Moyen covoiturage (Recodage)



Constats :

Les répondants pratiquant le covoiturage utilisent à proportion égales le domicile d'un des covoitureurs, les aires officielles et des parkings non identifiés comme aires de covoiturage.

La pratique du covoiturage se fait de manière plutôt spontanée qu'en utilisant un site de mise en relation. Ce qui ne semble pas étonnant pour les covoiturages quotidiens entre pairs ou avec des relations professionnelles.

Le covoiturage se fait principalement avec des personnes extérieures à la famille, puis avec la famille ou des amis et enfin des collègues de travail.

La multiplicité des points disponibles sur Douarnenez montre la diversité des lieux de rendez-vous qui confirme cette pratique organisée sur des lieux autres que les aires officielles.

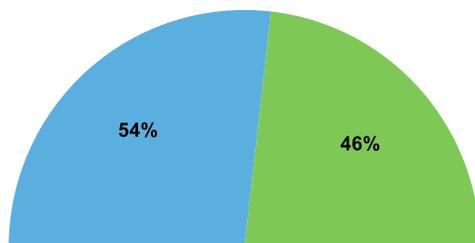
Les échanges avec les élus et techniciens du territoire ont porté sur plusieurs problématiques :

- le faible nombre d'aires existantes alors que la pratique se développe aujourd'hui ;
- la présence plus ou moins bien identifiée d'aires spontanées soit sur l'espace public, soit sur des parkings privés (type parking de moyennes ou grandes surfaces), ce qui n'a pas été jugé problématique au vu des retours qu'ils en ont ;
- les problématiques pour rejoindre ces aires autrement qu'en voiture. Plusieurs élus ont indiqué qu'au cours d'études de revitalisation, ils réfléchissaient à aménager des aires en centre-bourg ou à proximité immédiate, afin que des personnes non motorisées puisse facilement s'y rendre. La question d'implanter des équipements de stationnement pour les vélos a également été abordée par certains.



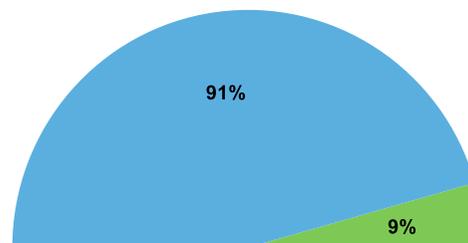
3.8. L'autostop

61R1. Avez-vous l'habitude de prendre des gens en auto-stop ? (Recodage)



■ Non (67) ■ Oui (58)

62R1. Avez-vous l'habitude de faire de l'auto-stop ? (Recodage)



■ Non (114) ■ Oui (11)

121R1. Vous êtes ? (Recodage) / 61R1. Avez-vous l'habitude de prendre des gens en auto-stop ? (Recodage)

	Non	Oui	Total
Féminin	43	31	74
Masculin	9	17	26
Total	52	48	100

- en vert les surreprésentations statistiquement avérées (foncé si très fort, clair si moins significatif)
- en bleu les sous représentations (foncé si très fort, clair si moins significatifs).

62R1. Avez-vous l'habitude de faire de l'auto-stop ? (Recodage) / 121R1. Vous êtes ? (Recodage)

	Non	Oui	Total
Féminin	70	4	74
Masculin	21	5	26
Total	91	9	100

Constats :

Les répondants à l'enquête grand public sont relativement nombreux à déclarer prendre des personnes en autostop (58 personnes contre 67 déclarants ne pas le faire). Les répondants sont par contre peu nombreux (11 personnes) à indiquer avoir une pratique habituelle de l'autostop.

La pratique de l'autostop, qu'elle soit liée à la prise d'un voyageur ou à sa pratique, est extrêmement genrée avec une sous-représentation statistiquement avérée de ces pratiques par les femmes (et inversement une surreprésentation des hommes). Les autres facteurs (âge et catégorie socio-professionnelles) ne donnent pas des tendances aussi nettes.

Figure 39 : Pratiques de l'autostop

Enjeu : Quel lien pouvons-nous effectuer entre les pratiques de covoiturage et d'autostop, soit de mobilité partagée ? Quel service est-il possible de mettre en place sur le territoire pour encourager ces pratiques tout en gardant le cadre rassurant de la plateforme de covoiturage ? Telles sont les points que les scénarios devront aborder.



3.9. L'autopartage

Données de cadrage

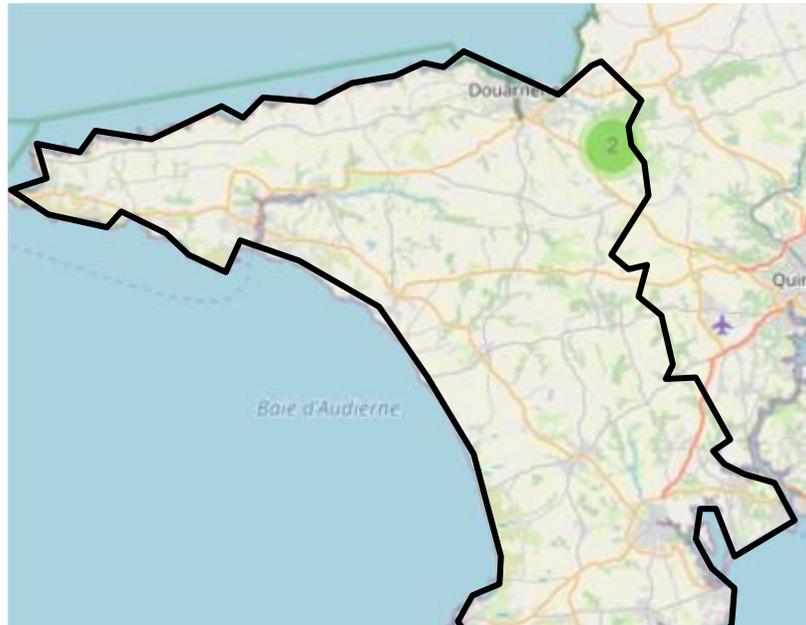


Figure 41 : Autopartage à Juch

Constats :

Le territoire ne dispose que de 2 véhicules en autopartage sur la commune de Juch (Rue Louis Tymen) depuis fin septembre 2020, grâce à un partenariat avec Clem'.

- 1 Zoé électrique (395 km d'autonomie),
- 1 Kangoo électrique (80 – 100 km d'autonomie).



Figure 40 :
Véhicules en
autopartage

Enjeu : la solution de l'autopartage permet de limiter le nombre de voiture individuelle sur le territoire et d'inciter les personnes à utiliser d'autres moyens de déplacement quand cela est possible.

Eléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

Dans la pratique, le service en place à Juch recense une cinquantaine de personnes inscrites et semble bien fonctionner.

La question de l'autopartage a peu été abordée lors des entretiens par les élus et les techniciens des communes. Seul le Maire de Pouldergat a mentionné un projet de développer ce type de service sur sa commune, mais en indiquant qu'il lui semblait plus judicieux que le service soit porté à l'échelle de l'EPCI.

3.10. Le développement de la motorisation électrique

Données de cadrage



Figure 42 : Localisation des bornes de recharge électriques

Pays de Douarnenez :

- Place Stalingrad (centre-ville de Douarnenez)
- Place des 4 Frères Kérvél (quartier de Tréboul – Douarnenez)
- Parking du Lidl (quartier de Tréboul)
- Place Paul Stéphane (quartier de Ploaré – Douarnenez)
- Place des fêtes à Poullan-sur-Mer

Constats : De nombreuses bornes de recharge sont déjà présentes sur le territoire du SIOCA.

Enjeu : Le développement de la voiture électrique pose la question de la capacité du réseau électrique sur ce territoire peu producteur d'énergie électrique et en bout de ligne du réseau. Est-ce réellement une initiative à conforter ?

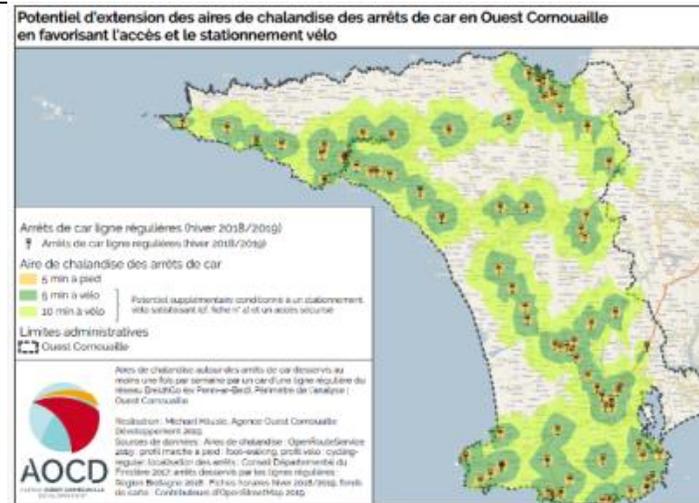
Eléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes

C'est un élément peu évoqué lors des permanences avec les communes. Au Guilvinec, témoignage sur la présence d'une borne utilisée par un seul habitant durant l'année (les autres propriétaires ont leur prise à leur domicile). Les locaux notent une utilisation plus importante durant l'été du fait de la présence de touristes.

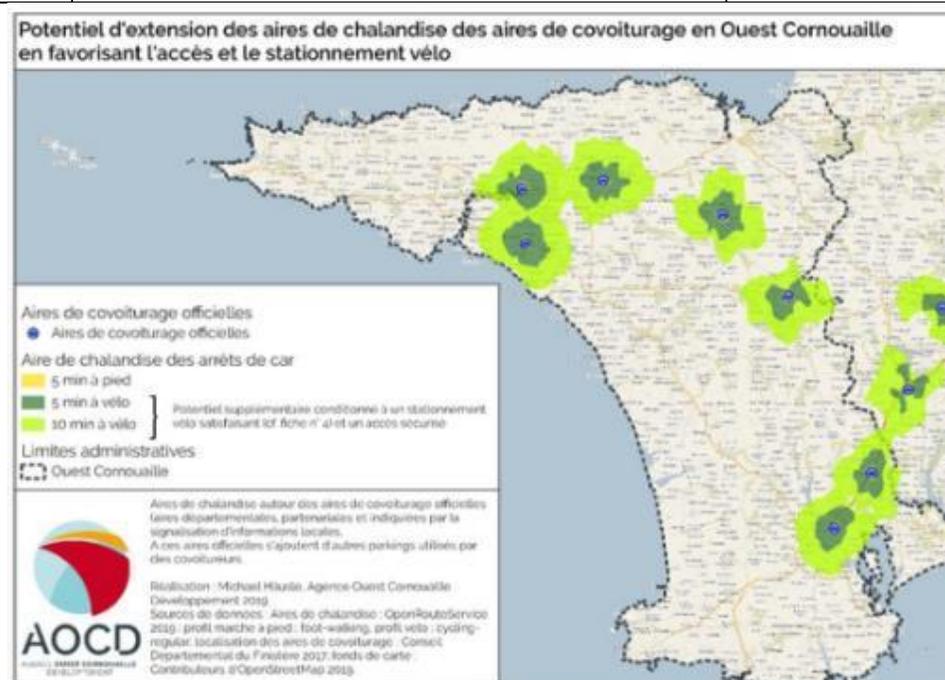


3.11. Les offres pour faciliter l'intermodalité

	Constats	Points positifs	Enjeux
Vélo / Bus	<p>Certains cars sont équipés pendant l'été de porte-vélos à l'arrière du véhicule (8 vélos).</p> <p>Plusieurs arrêts desservis avec ce service : la Pointe du Raz, Audierne, Plozévet, Douarnenez, Saint-Guérolé, Léchiagat, Pont-l'Abbé et la gare de Quimper.</p>	<p>Compense le manque de continuité des aménagements cyclables et facilite l'accès à l'Ouest Cornouaille depuis Quimper.</p> <p>Démarque le Finistère par rapport à d'autres destinations cyclables.</p>	<p>Renforcer la communication de ce service.</p> <p>Renforcer le service de réservation.</p>
Vélo / Arrêt de Bus	<p>32 des 587 arrêts de car sont dotés d'un stationnement vélo à moins de 50m de l'arrêt.</p>	<p>Permet d'élargir la zone d'influence autour de l'arrêt desservi par une ligne de car sans avoir à dévier la ligne et à allonger le parcours pour l'ensemble des voyageurs.</p> <p>Le développement de cette pratique fait du vélo un allié des transports publics.</p>	



	Constats	Points positifs	Enjeux
Vélo / Bateau	Les passeurs entre l'Île-Tudy et Loctudy et entre Sainte-Marine et Bénodet proposent l'embarquement des vélos.	Ces liaisons maritimes permettent de raccourcir l'itinéraire, d'esquiver le Pont de Cornouaille et de créer des boucles en combinant le trajet en bateau avec l'itinéraire terrestre de la Véloroute V5 La Littorale.	
Vélo / Covoiturage	Aucune des aires de covoiturage n'est dotée de stationnement vélo dédié. La future aire de Douarnenez sera la première aire à proposer un stationnement vélo abrité.	La création de stationnements pour vélos est nettement moins onéreuse qu'une création de stationnement automobile. Les aires d'influence autour des aires de covoiturage couvrent une grande partie des agglomérations dans lesquelles elles sont implantées.	





3.12. Synthèse sur l'offre de mobilité

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• De nombreuses bornes de recharge sur le territoire.• Une dynamique autour de l'autopartage engagée sur Juch avec Citiz.• Un grand travail mené par le SIOCA sur la problématique vélo (aménagement, équipements et suivi).• Des cheminements littoraux vélos et piétons connus et reconnus.• Un littoral préservé qu'il est important de protéger de la pression automobile.	<ul style="list-style-type: none">• Des expérimentations qui ont manqué de communication (Navette et TàD).• Peu d'aires de covoiturage en place actuellement (même si présence de covoiturage informel).• La présence d'un TàD BreizhGo très en rabattement vers les lignes régulières, mais très peu connu et donc très peu utilisé.• Une faible fréquentation du réseau TC perçu comme inefficace pour les déplacements des salariés.• Un territoire en bout de ligne du réseau électrique : actions limitées sur la mobilité électrique.• Des liaisons TC non existantes vers l'aéroport de Pluguffan.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• De nombreuses réflexions déjà portées sur la mobilité avec des pistes d'actions et des souhaits de développement des services existants mais aussi nouveaux.• Un Schéma directeur vélo réalisé à l'échelle du SIOCA avec de nombreux objectifs.• Une volonté de développer l'intermodalité vélo / bus / covoiturage / bateau.• Les 4 CC du territoire ont voté pour la prise de compétence mobilité et vont devenir AOM.	<ul style="list-style-type: none">• Un territoire marqué par son caractère estival et sa double temporalité.• Une très forte dépendance à la voiture.• Un manque de visibilité des autres offres de mobilité existantes.• Des offres de mobilité inexistantes sur certaines parties du territoire (ex lignes TC nord-sud inexistantes).• Une dispersion de l'habitat qui induit une multiplication des déplacements et une desserte compliquée en transport en commun.• La multiplication des activités commerciales en périphérie renforce l'utilisation de la voiture. Ces zones sont peu accessibles en vélo.



4. Les pratiques de mobilité





4.1. Les déplacements domicile-travail

Données de cadrage

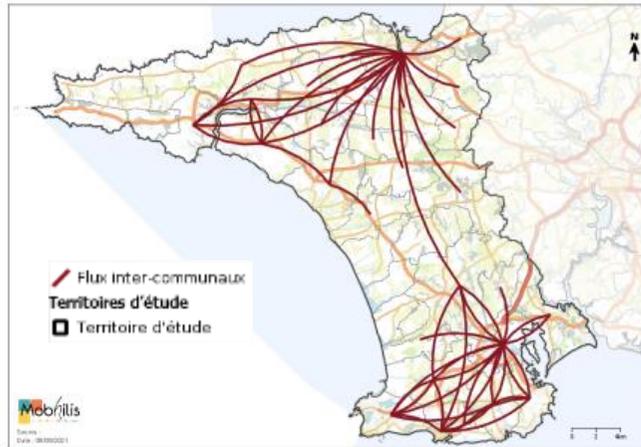


Figure 43 : Flux domicile-travail intérieurs intercommunaux

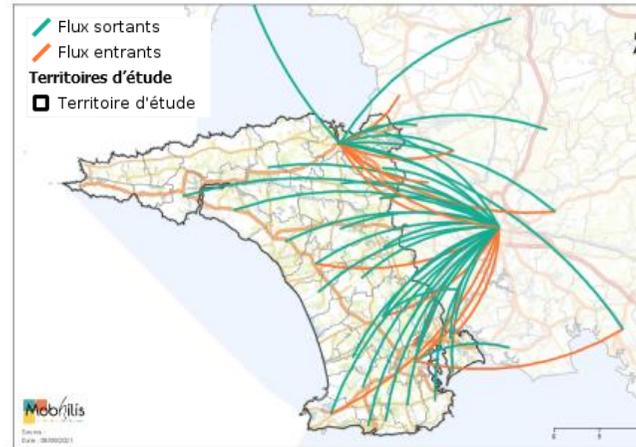


Figure 44 : Flux domicile - travail extérieurs

Ces cartes présentent les flux pendulaires domicile-travail principaux (> 10 actifs ayant le même trajet (origine et destination))

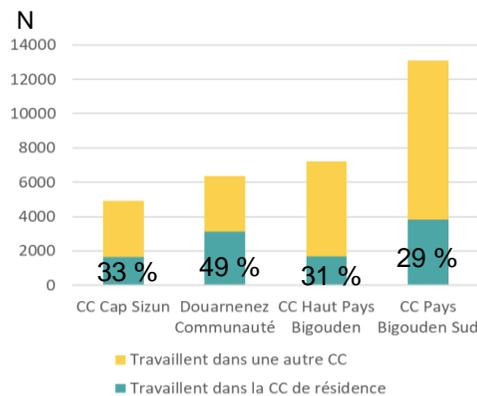


Figure 45 : Nombre d'actifs travaillant ou non dans leur CC de résidence

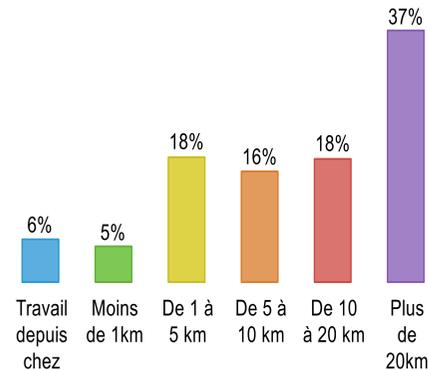


Figure 46 : Nombre de km entre domicile et lieu de travail

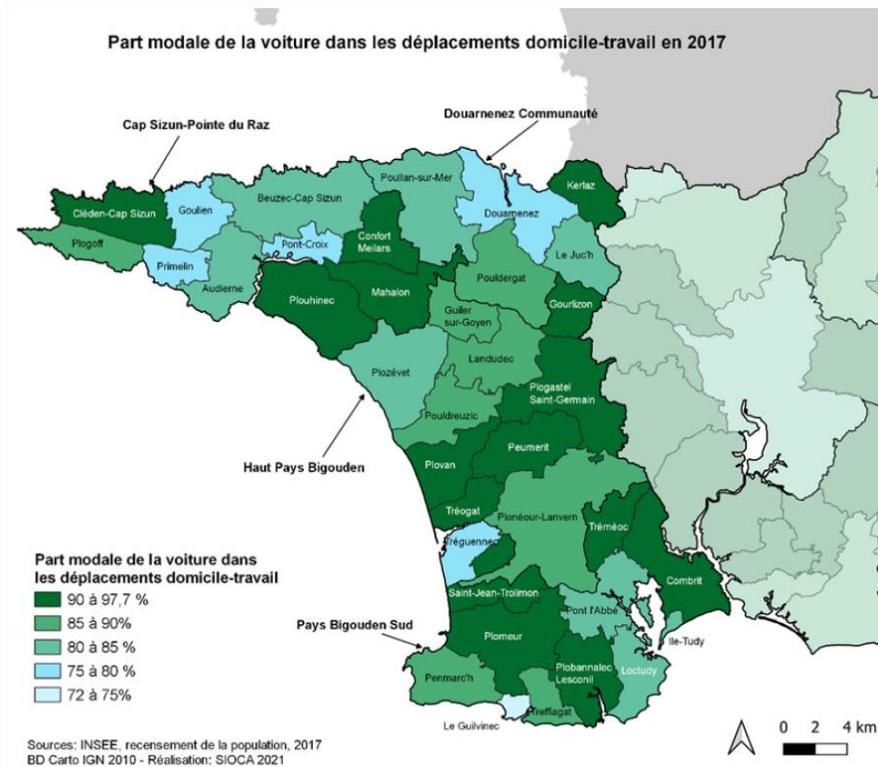
Constats :

Le Pays Bigouden Sud est la CC qui comprend le plus d'actifs.

Un territoire avec des déplacements d'actifs vers des communautés de communes autres que celle de résidence et de plus de 20 km pour 37% des actifs répondants au questionnaire.

Enjeu : Un travail à l'échelle des aires de recrutement, en dehors des limites d'EPCI semble intéressant à prévoir pour répondre aux pratiques actuelles.

Part modale dans les déplacements domicile-travail (éléments issus de l'évaluation du SCOT).



(2017)	2 roues motorisé	Marche ou glisse	Pas de transport	Transports en commun	Vélo	Voiture
Ouest Cornouaille	1 %	4,5 %	5,7 %	1,7 %	1,2 %	85,8 %
Cap Sizun - Pointe du Raz	1,4 %	4,5 %	6,5 %	1,7 %	0,4 %	85,5 %
Douarnenez Communauté	1,4 %	7,1 %	6,2 %	3,9 %	1,4 %	80 %
Haut Pays Bigouden	0,6 %	2,8 %	6 %	1,1 %	0,2 %	89,4 %
Pays Bigouden Sud	0,9 %	4,3 %	5 %	1,1 %	1,9 %	86,8 %

« En 2017, 85,8% des actifs de l'ouest Cornouaille utilisent la voiture pour se rendre au travail. Malgré une utilisation de la voiture fortement prépondérante, on note que les actifs de Douarnenez Communauté utilisent proportionnellement moins la voiture que ceux des autres EPCI (80%, soit le taux le plus bas de l'ouest Cornouaille). A l'inverse, le maximum est atteint pour le Haut Pays Bigouden, où 89,4% des actifs utilisent la voiture pour aller travailler. S'agissant d'un territoire plutôt résidentiel, les habitants qui travaillent à proximité de leur lieu de résidence sont peu nombreux. Pourtant, l'utilisation de la voiture pourrait être plus faible car le territoire est bien desservi par les transports en commun vers Quimper : la ligne 53 Audierne-Quimper dessert les communes du centre de l'EPCI, la ligne 55 Pouldreuzic-Quimper dessert celles du sud, et Gourlizon est desservie par la ligne 51 Douarnenez-Quimper.

Le Cap Sizun malgré son enclavement n'est pas le territoire où la voiture est la plus utilisée. La part relativement faible de la voiture dans les déplacements domicile-travail peut être expliquée en partie par la présence assez élevée d'actifs qui ne se déplacent pas pour aller travailler (6,5% des actifs du Cap Sizun, soit le maximum de l'ouest Cornouaille).

Les modes de déplacement actifs sont encore largement minoritaires, avec une utilisation du vélo très faible pour les déplacements domicile-travail. A l'échelle ouest Cornouaille, seuls 1,2% des actifs vont au travail à vélo. Le maximum est atteint sur le Pays Bigouden Sud avec 1,9% et le minimum sur le Haut Pays Bigouden avec 0,2%. Il est à supposer que la majorité des actifs de l'ouest Cornouaille travaillent à une distance trop importante de leur domicile pour emprunter le vélo, ou que les voies ou les facilités de stationnement ne sont pas satisfaisantes pour effectuer ce type de déplacement. La marche à pied et la glisse (trottinette, roller, skate) sont des modes de déplacement domicile-travail relativement plus empruntés avec 4,5% des actifs de l'ouest Cornouaille qui les utilisent.

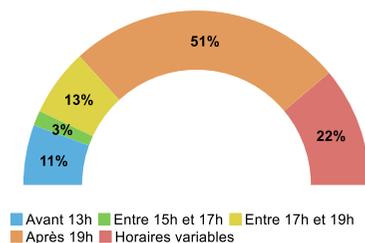
Douarnenez Communauté présente un profil un peu différent du reste du territoire : il s'agit de l'EPCI où la voiture est la moins empruntée pour se rendre au travail à l'échelle du SCOT, et où les transports en commun et les modes actifs sont les plus utilisés : 7% de marche à pied, et près de 4% de transports en commun (l'EPCI est à la fois desservi par la ligne 51 Douarnenez-Quimper, la ligne 52 à destination d'Audierne, et un réseau de bus urbain). Par ailleurs, la commune de Douarnenez enregistre une part relativement faible de déplacements en voiture (78%) et la proportion de personnes n'empruntant pas de transport pour aller travailler y est assez élevée (5% des actifs). Ceci peut être dû à une présence importante de personnes travaillant à domicile (télétravail, auto-entrepreneurs, ateliers à domicile, intermittents...).

Enjeu ressorti de l'évaluation du SCOT : « L'accessibilité du territoire et le confortement du réseau routier sont des axes majeurs du SCOT, l'objectif étant de désenclaver le Cap Sizun, de renforcer le maillage routier interne et de renforcer les échanges avec Quimper et les territoires voisins. Cependant, le SCOT vise un développement du territoire qui soit durable, et réaffirme la nécessité de tendre vers une part croissante de transports actifs ou collectifs. La part modale des déplacements domicile-travail offre ainsi un bon indicateur sur l'évolution des pratiques en la matière. »



Résultats de l'enquête entreprise : Accès aux entreprises

Arrivée du personnel



Départ du personnel

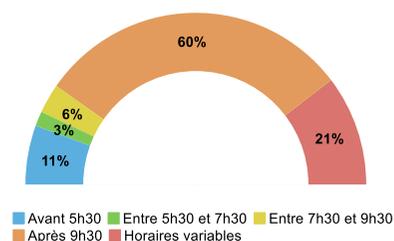


Figure 47 : Arrivée et départ du personnel

Constats :

Des horaires variables (21-22%) mais aussi des **plages horaires de travail relativement larges** (11% avant 5h30 et 51% après 19h) limitant les possibilités d'actions à destination de la mobilité pendulaire.

Une **forte motorisation** des déplacements domicile-travail (entre 80 et 90% suivant les CC). La part en TC et modes actifs est extrêmement minime.

Une ligne de bus en direction des Usines Lannugat existe sur la commune de Douarnenez. Elle comptabilise 3443 montées sur l'année 2020-2021 ce qui est relativement peu par rapport au nombre de travailleurs (1100).

- Personnel sans véhicule (8)
- Personnel sans permis (5)
- Horaires ou caractéristiques de fonctionnement (4)

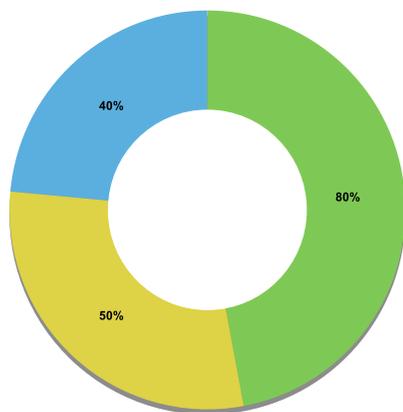


Figure 48 : Raisons des difficultés d'embauche

Constats :

Des **difficultés d'embauche** souvent liées à une absence de véhicule particulier ou de permis de conduire

Enjeux :

Proposer des solutions de mobilité flexibles en matière d'horaires et d'efficacité pour pallier les difficultés d'embauche.

Réduire la part des déplacements en véhicules particuliers dans les flux pendulaires notamment par la mise en place de lignes de covoiturage domicile-travail, le développement des TC et l'intermodalité vélo / TC afin de réduire les émissions de CO2.

Part des modes de transport utilisés pour se rendre au travail

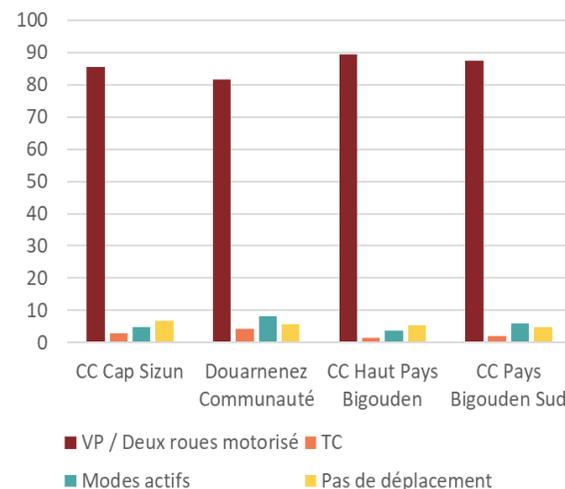


Figure 49 : Modes de transport utilisés pour se rendre au travail



Résultats de l'enquête entreprise : Actions concrètes des entreprises

Constats :

Fait (18) En cours (53) En réflexion (31) Non prioritaire (62)

Actions pour limiter les déplacements (télétravail, travail en visioconférence, mise à disposition de logement...)



Actions en faveur du covoiturage (mise en relation, place de stationnement, participation aux frais, attribution de véhicules...)



Actions en faveur des transports collectifs (organisation de navettes, + de 50% de prise en charge, ajuster les horaires de travail...)



Actions en faveur du vélo (stationnement vélo, douches, vestiaires, aide acquisition ou location, forfait mobilité durable...)



Actions en matière de déplacement (plan de déplacement entreprise)



Figure 50 : Actions concrètes mises en place par les entreprises

Les actions relatives à la **réduction des déplacements** sont aujourd'hui largement engagées (réalisées ou en cours) avec 71 entreprises déjà investies.

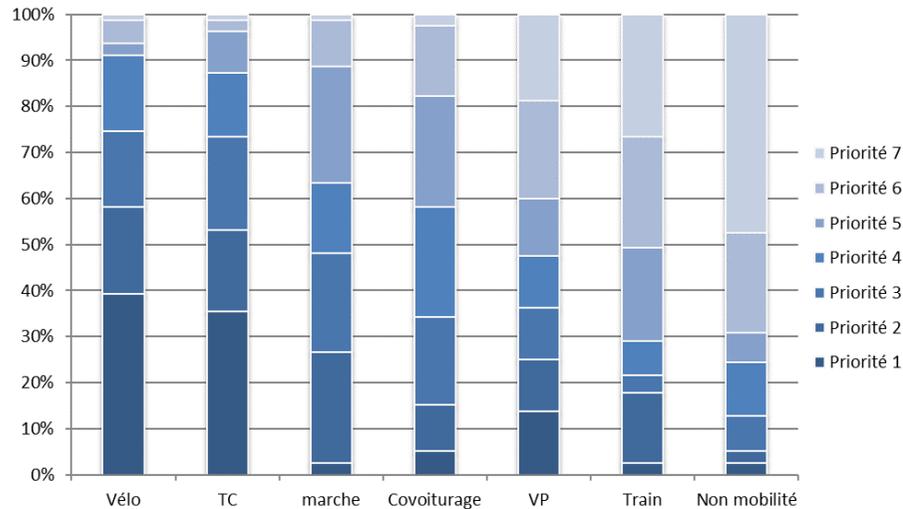
Le développement du **covoiturage** semble également intéresser et être en réflexion dans 96 entreprises du territoire (et 35 ont déjà des actions en place).

Les actions en faveur des **TC** et le **vélo**, sont à l'heure actuelle peu développées dans les entreprises répondantes avec 10,4% des répondants engagés dans le TC et 18,2% dans le vélo. Une cinquantaine d'entreprises sont tout de même en réflexion dans ces domaines.

Pour finir, les **Plans de Déplacement Entreprise** ne semblent aujourd'hui pas prioritaires au sein des entreprises répondantes.



Résultats de l'enquête entreprise - Attentes des entreprises auprès des pouvoirs publics



Constats :

Une **très forte attente** des entreprises auprès des pouvoirs publics sur des aménagements et des services en lien avec, le **vélo**, la **marche** et les **transports en commun**.

En effet, les dessertes en TC sont très faibles et donc les accès aux entreprises souvent oubliés, tout comme les cheminements cyclables souvent à visées touristiques et non utilitaires.

Pour la **non mobilité** ou le **covoiturage**, les entreprises semblent conscientes des **actions propres** qu'elles peuvent mettre en place sans recours nécessaires auprès des pouvoirs publics : télétravail, covoiturage entreprise, mise en relation des travailleurs...

Sur le **covoiturage** et le **ferroviaire**, les pourcentages sont partagés, tout comme sur la **voiture particulière** qui se retrouve « au milieu » avec peut-être une volonté de réaliser des actions en sa faveur par la fluidification du trafic ou encore l'état des routes.

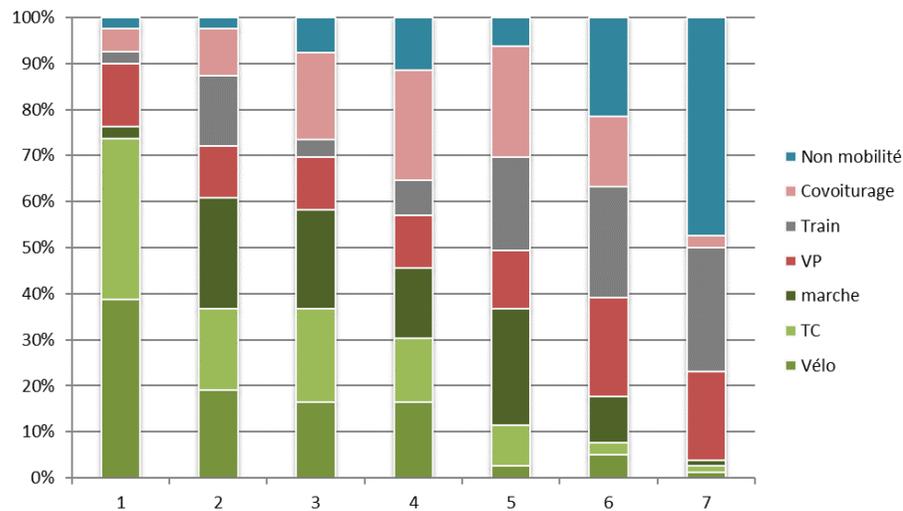


Figure 51 : Attentes des entreprises auprès des pouvoirs publics par mode

4.2. Les déplacements scolaires

Données de cadrage

Le transport scolaire est de compétence régionale. Les communautés de communes du SIOCA, malgré leur prise de compétence mobilité, ont fait le choix de laisser à la Région la gestion des lignes scolaires et de ne pas non plus être AO2 (Autorité Organisatrice de second rang). Certaines communes, à l'inverse, le sont, notamment pour le transport scolaire local en direction des écoles primaires.

Les lignes de transport scolaires sont également ouvertes à tous les voyageurs dans la limite des places disponibles.

Les pratiques

Ces cartes présentent les flux pendulaires scolaires principaux (> 5 élèves réalisant le même trajet (origine et destination))

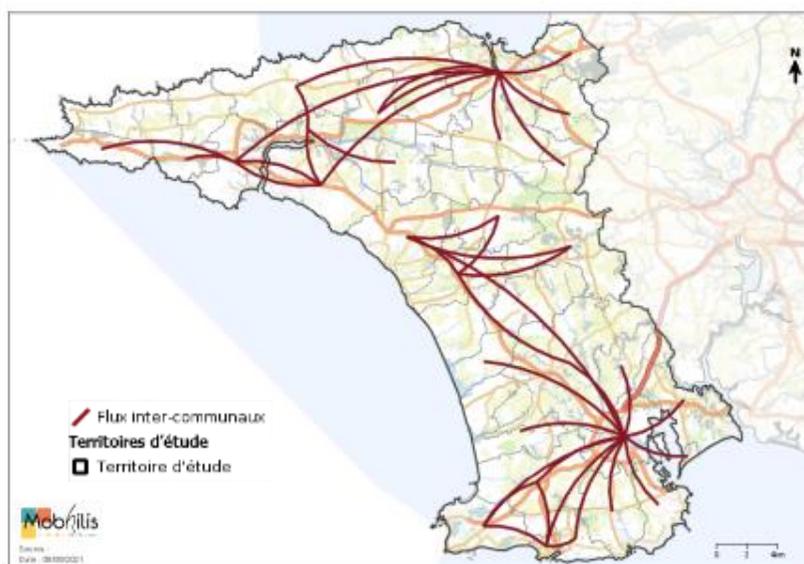


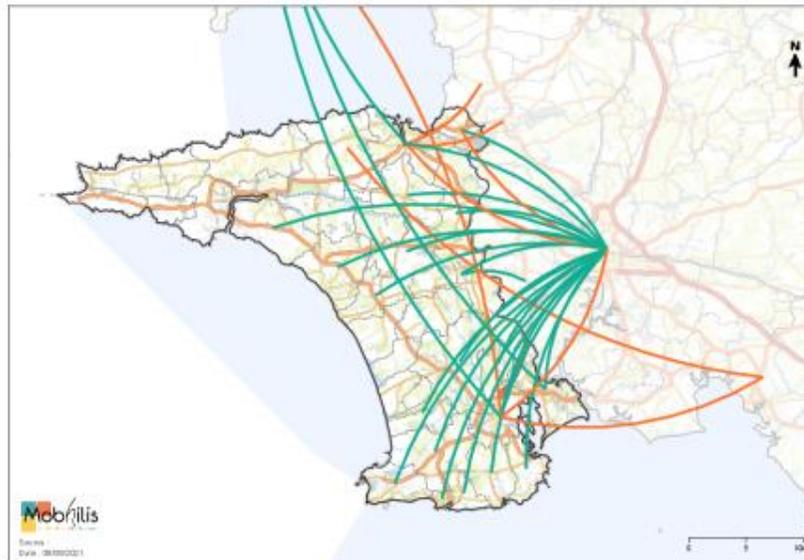
Figure 52 : Flux scolaires intérieurs intercommunaux

Flux intérieurs :

Les flux scolaires internes au SIOCA représentent **77,15% des flux totaux**.

Au sein des communes, ils sont de 49,93%, avec, en nombre, une sur représentation dans les communes de Douarnenez et de Plonéour-Lanvern.

Entre les communes du SIOCA, les flux représentent 27,22% du nombre total des flux. Cela est notamment dû à des regroupements effectués ces dernières années entre les écoles du territoire (mobilité des élèves de plus en plus importante).



Flux extérieurs :

Les flux scolaires externes au SICOA représentent 22,85% des flux totaux.

Les flux sortants sont majoritaires avec 15,83% des flux, en direction de Quimper et de Brest.

Les flux entrants, eux, sont minoritaires sur l'ensemble des flux scolaires. Ils représentent 7,02% et proviennent de Quimper principalement.

Figure 53 : Flux scolaires extérieurs

En complément, l'analyse réalisée par le CEREMA apporte des éléments sur les pratiques rapportées par les élus :

Pays Bigouden Sud

Des arrêts de transport scolaire qui fonctionnent bien (St-Jean-Trolimon).

Une organisation entre les parents (contact sur site commune (Tréméoc)) pour emmener les enfants vers Ty Robin, mais peu d'usage.

Haut Pays Bigouden

Communes littorales très excentrées. Difficulté de déplacement pour les jeunes vers le lieu d'études) : ex Pouldreuzic.

Beaucoup de scolaires qui empruntent les cars le lundi matin et le vendredi soir pour rejoindre et revenir de leur établissement scolaire où ils sont en internat.

Cap Sizun Pointe du Raz

Regroupement Pédagogique Intercommunal : école à Plogoff pour les élèves de Cléden.
Des transports scolaires relativement bien organisés notamment vers les équipements (médiathèque, sport, etc.) et au niveau du collège de Cléden.
L'association Familles rurales qui amène les enfants aux arrêts de transport scolaire (Confort-Meilars).

Douarnenez Communauté

Présence d'un transport scolaire.
Utilisation des cars scolaires ++, sinon ce sont les parents qui déposent les enfants à l'école.
Aller à vélo à l'école « c'est anecdotique pour les scolaires jeunes ! Au lycée un peu plus... »



4.3. La mobilité des captifs

Données de cadrage

Définition : Les « captifs » sont ici définis comme des personnes n'ayant pas la possibilité d'utiliser de voiture (absence de véhicule, de permis, de capacité) ou ayant la possibilité d'utiliser un autre moyen de transport qu'un engin thermique personnel (voiture, moto, scooter, camionnette...). Ces personnes peuvent (ou doivent) donc se déplacer grâce à un autre mode de déplacement, c'est-à-dire en transports en commun, à pied, en vélo, en covoiturage...

Dans une précédente partie, il a été présenté la population du SIOCA et notamment sa répartition par âges sur le territoire de l'Ouest Cornouaille.

Pour compléter ces premières données, faire le lien avec la mobilité et aborder la notion de captifs, voici trois graphiques.

Ce premier présente l'estimation du nombre de déplacements effectués par jour et par tranche d'âges sur le territoire de l'Ouest Cornouaille.

Calculé sur ce nombre de déplacements moyens par jour (qui est celui ci-dessous), il permet de percevoir qu'elles sont les tranches d'âges qu'il est possible d'accompagner dans leur mobilité ou leur changement de comportement :

Tranche d'âges	Nb déplacement / j en moyenne
8 à 10 ans	3,08
11 à 16 ans	2,84
17 à 24 ans	3,32
25 à 44 ans	3,85
45 à 59 ans	3,15
60 à 74 ans	2,67
75 à 95 ans	1,59

Estimation du nombre de déplacements par jour et par tranches d'âges

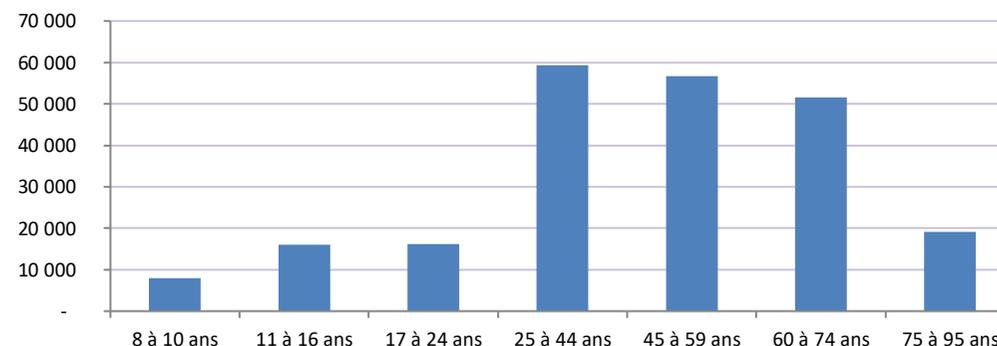


Figure 54 : Estimation du nombre de déplacements par jour et par tranche d'âges

Constats : les personnes qui se déplacent le plus en moyenne sont les 17-59 ans.

Sur le territoire du SIOCA, même si les 25-44 représentent seulement 15 400 personnes, contre 18 000 60-74 ans et 19 300 ans 75-95 ans, le nombre de leurs déplacements est tout de même supérieur aux autres classes d'âges, soit 59 270 déplacements. Au total c'est 226 910 déplacements/jour qui sont aujourd'hui réalisés par les habitants du SIOCA. Potentiellement donc, autant de déplacements à questionner, harmoniser ou combiner.

Pour faire le lien avec les captifs ne pouvant pas ou peu se déplacer au moyen de la voiture individuelle, leurs déplacements représenteraient environ 95 000 déplacements (classes 8-16 ans et 60-74 ans).

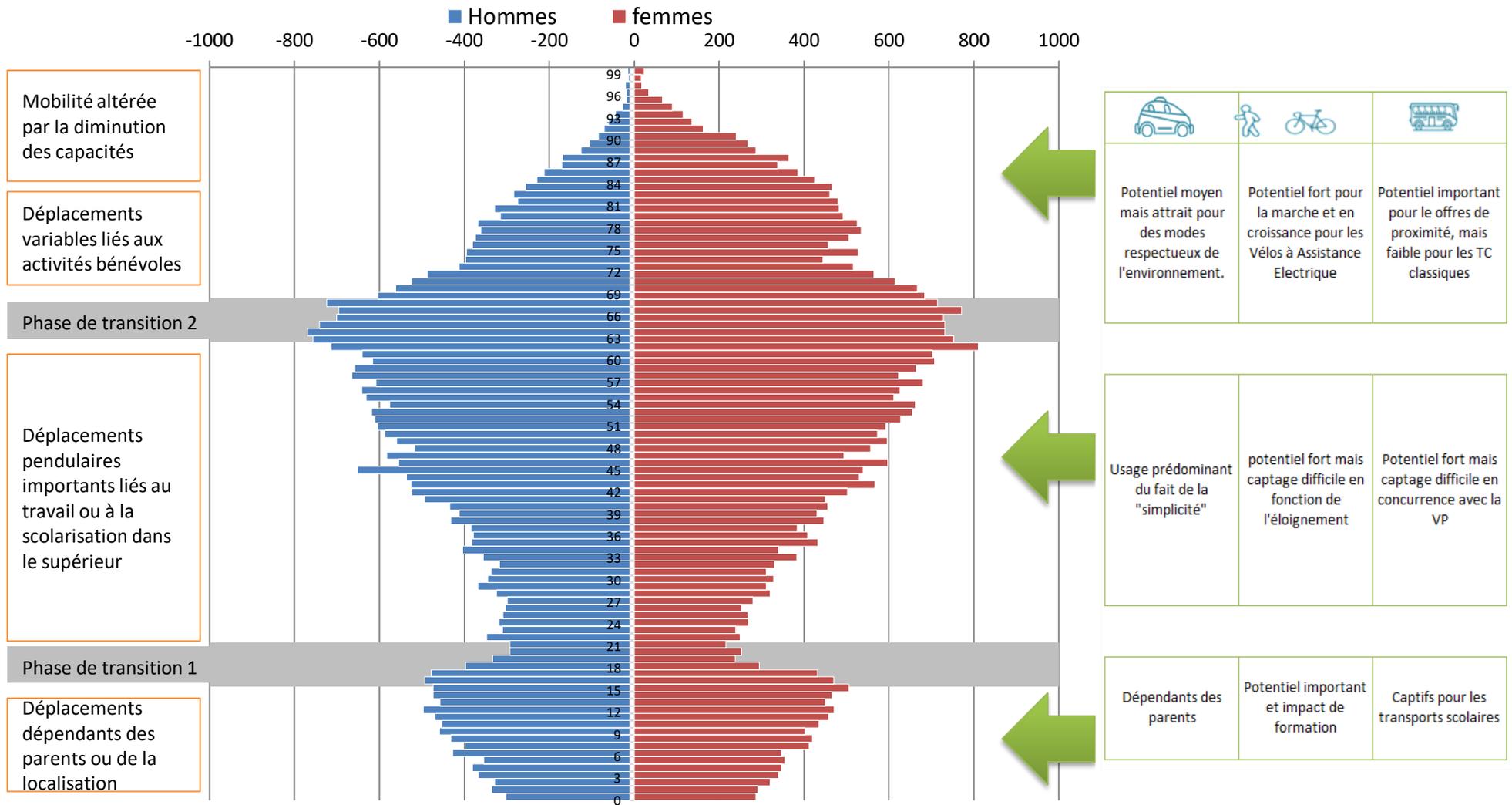


Figure 55 : Pyramide des âges et analyse



Afin de prendre également en compte les obligations professionnelles en termes de mobilité, voici un graphique qui présente la proportion et le nombre de personnes par catégorie socioprofessionnelle posée par l'INSEE chez les personnes de plus de 15 ans.

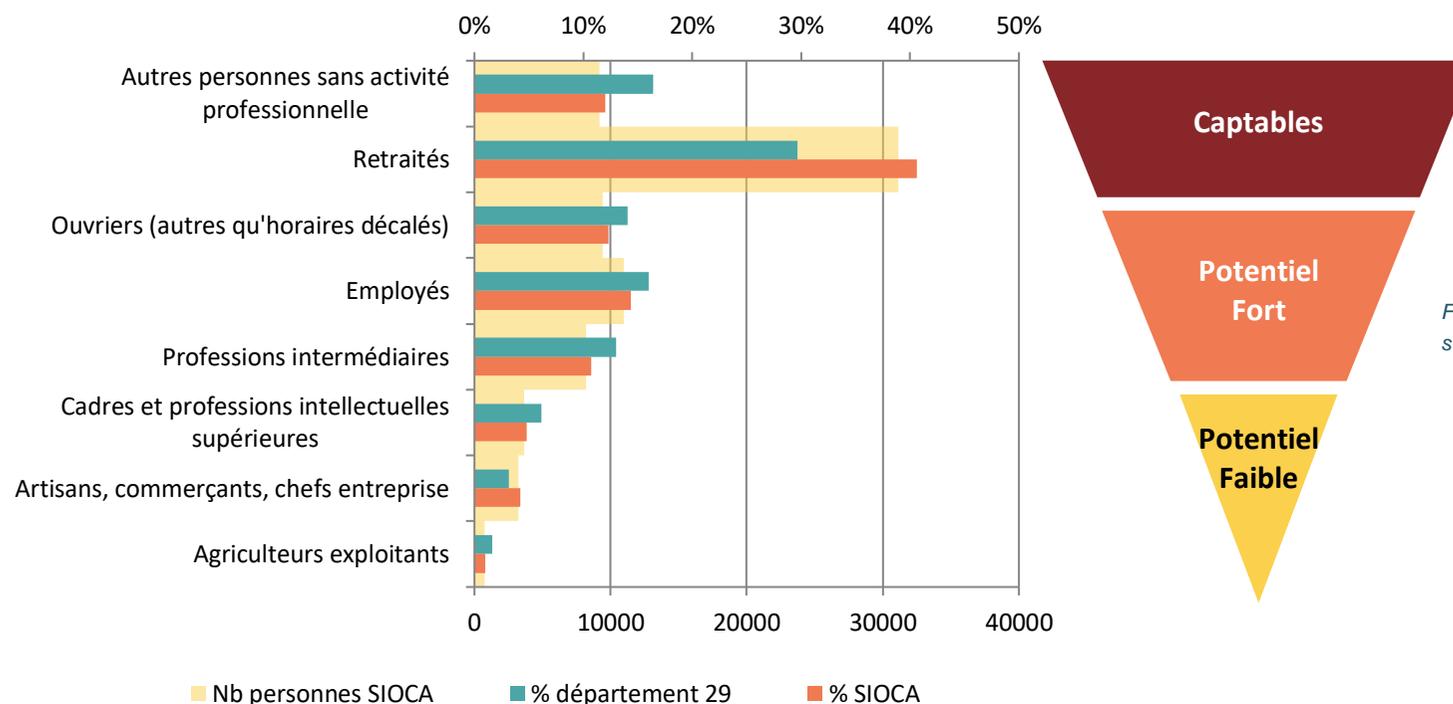


Figure 56 : Les personnes captables selon leur catégorie socio-professionnelle

Constats :

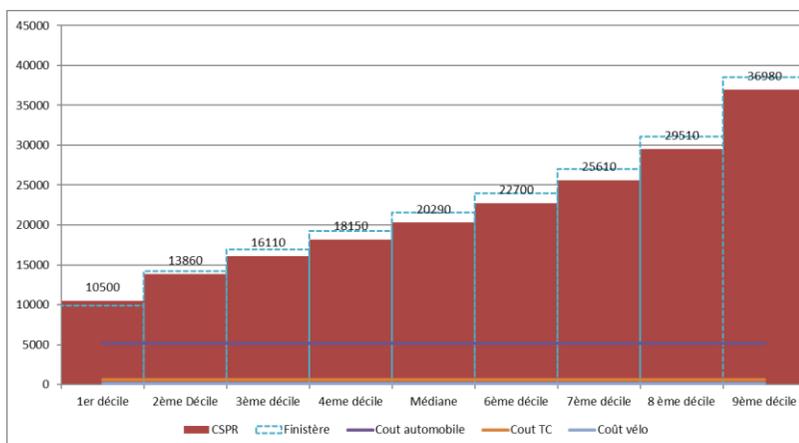
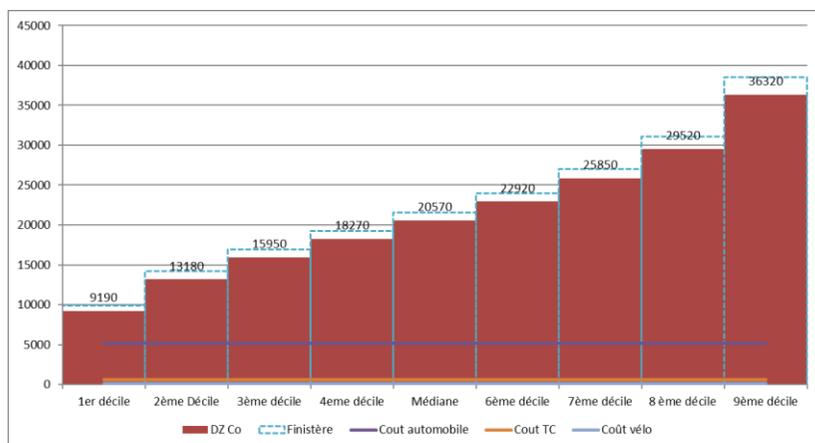
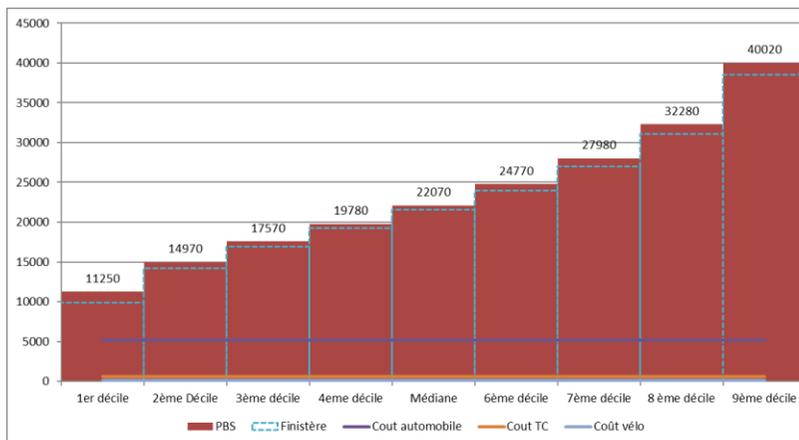
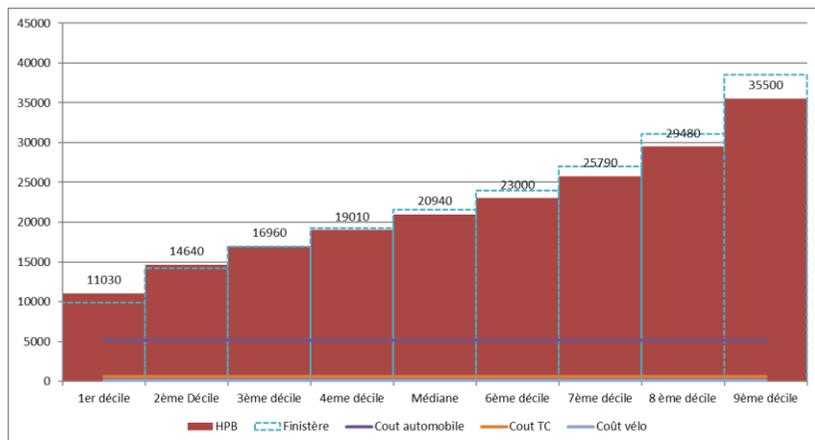
Une population retraitée qui apparaît toujours très présente (soit 40% environ des + de 15 ans) et environ 10% supérieure à la moyenne départementale. Ces personnes sont davantage captables du fait de leurs horaires souvent peu contraignantes. De fait, leur possibilité d'utiliser des transports alternatifs à la voiture devrait être plus importante, tout comme pour les personnes sans activité professionnelle (lycéens, chômeurs, étudiants...).

Les employés et les ouvriers arrivent à la seconde place (en nombre) et sont également captables. Leurs horaires de travail ainsi que leur grand nombre à se déplacer sur des créneaux similaires le matin, le midi et le soir peuvent permettre d'imaginer d'autres solutions de mobilité que la voiture individuelle.

Enjeux : Cibler ces publics afin de proposer de nouvelles solutions de mobilité, ou de limiter leurs déplacements (non-mobilité, télétravail ou lieux de coworking pour les travailleurs, et services plus spécifiques aux personnes âgées et aux jeunes).



Le niveau de revenu sur un territoire mis en relation avec le coût moyen d'une solution de transport est également une donnée intéressante à recueillir afin d'adapter les besoins de mobilité suivant les ressources d'un ménage. Ce rapport est également un bon moyen de faire prendre conscience aux ménages le poids de l'automobile sur leur finance. Voici quatre graphiques (un par EPCI) faisant état des revenus (données 2019).



Constats :

Les revenus des ménages sur le territoire du SIOCA sont moindres par rapport aux moyennes départementales. Seule, la CC du Pays Bigouden sud affiche des revenus moyens supérieurs.

Lecture : Sur le graphique de la CC du Haut Pays Bigouden, le premier décile signifie que 10% des ménages touchent moins de 11 030 euros par an. Le 7ème décile signifie que 70% des ménages touchent moins de 25 790 euros par an et 30 % touchent plus.

Figure 57 : Niveau de revenu et indice de vulnérabilité sur les quatre CC

Pour les quatre communautés de communes, ainsi qu'en moyenne sur le Finistère, les ménages faisant partie du premier décile (revenus les plus faibles), voient leurs revenus accaparés de moitié par le coût (théorique) de leur automobile (et 1/3 ou plus pour le 2nd et 3^{ème} déciles (30% des ménages soit 12 977 sur l'Ouest Cornouaille)). Ces informations permettent une fois de plus de légitimer le besoin de créer ou de développer des services alternatifs à la voiture individuelle sur le territoire, d'une part pour soulager les ménages aux revenus faibles du poids d'une automobile et donc limiter les situations de précarité, et encourager le report modal pour les autres.



Des services de transport déjà existants

- . Audierne : navette pour les personnes peu mobiles (accès centre-ville et pôles commerciaux). Questionnement sur le maintien de ce service.
- . Combrit : Transport à la demande (minibus) organisé par le CCAS (conduit par des bénévoles) pour les personnes âgées (1€).
- . TàD testé sur l'île Tudy et Tréméoc mais très peu utilisé donc le service a été arrêté.
- . CC Pointe du Raz : Une grande vitalité associative que permet d'offrir une mobilité alternative à l'automobile pour les personnes non motorisées (via Mobil'emploi, les services du CLIC...) : « assez efficace, bonne aide pour les personnes en insertion ».
- . Douarnenez : Service à la demande du CCAS pour les 65 ans et plus.
- . Kerlaz : Idée de mettre sur le site internet de la commune un service d'entraide.

Éléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes : l'utilisation des TC selon l'âge

	Moins de 20 ans	Entre 21 et 26 ans	Entre 27 et 50 ans	Entre 51 et 65 ans	Plus de 65 ans	Total
Non	2	10	233	121	70	436
Oui	1	6	30	33	37	107
Total	3	16	263	154	107	543

Figure 59 : Utilisation des cas selon l'âge

	Moins de 20 ans	Entre 21 et 26 ans	Entre 27 et 50 ans	Entre 51 et 65 ans	Plus de 65 ans	Total
Les horaires ne correspondent pas	1	3	127	62	29	222
Je trouve que c'est compliqué	1	1	43	20	11	76
Il n'y a pas d'arrêt / de ligne qui correspondent à mes habitudes de déplacement	1	6	104	44	20	175
Total	3	10	274	126	60	473

Figure 60 : Fréquence utilisation TC selon l'âge

Figure 58 : Raisons "non utilisation" selon l'âge

	Moins de 20 ans	Entre 21 et 26 ans	Entre 27 et 50 ans	Entre 51 et 65 ans	Plus de 65 ans	Total
Tous les jours		3	22	21	25	71
Plusieurs fois par semaine		2	4	6	7	19
Plusieurs fois par mois	1	1	4	5	5	16
Plusieurs fois par an				1		1
Total	1	6	30	33	37	107

En vert les surreprésentations statistiquement avérées (foncé si très fort, clair si moins significatif)

En bleu les sous-représentations (foncé si très fort, clair si moins significatifs).

Constats : Les transports en commun sont très peu utilisés dans l'ensemble, même si **25 répondants** de plus de 65 ans (sur 37 « oui ») déclarent **l'utiliser tous les jours**.

Par ailleurs, concernant la **communication et les dessertes actuelles**, elles nécessiteraient d'être **améliorées** (exemple : TàD BreizhGo...) car aujourd'hui **elles sont trop peu développées** pour permettre une utilisation importante.



Eléments issus de l'enquête et des entretiens avec les communes : la pratique du vélo selon l'âge

	Moins de 20 ans	Entre 21 et 26 ans	Entre 27 et 50 ans	Entre 51 et 65 ans	Plus de 65 ans	Total
Non		5	76	56	46	183
Oui	3	11	187	98	61	360
Total	3	16	263	154	107	543

Figure 61 : Utilisation du vélo selon l'âge

	Moins de 20 ans	Entre 21 et 26 ans	Entre 27 et 50 ans	Entre 51 et 65 ans	Plus de 65 ans	Total
Travail	1	2	44	17	1	65
Scolaire	3		17			20
Administratif	1		23	14	11	49
Achats	2	2	66	40	37	147
Santé	1	2	48	29	33	113
Loisirs	1	10	176	85	52	324
Tourisme		2	71	30	26	129
Total	9	18	445	215	160	847

Figure 62 : Motifs de l'utilisation du vélo selon l'âge

	Entre 21 et 26 ans	Entre 27 et 50 ans	Entre 51 et 65 ans	Plus de 65 ans	Total
Je n'ai pas de vélo / Mon vélo n'est pas en bon état	3	38	27	17	85
Aucun de mes trajets ne me semble réalisable à vélo	3	35	22	13	73
Les aménagements cyclables ne sont pas sécurisés	2	29	14	14	59
Je crains les intempéries		14	8	5	27
Je ne sais pas faire de vélo		1	2	8	11
Total	8	117	73	57	255

Figure 63 : Raisons "non utilisation" du vélo selon l'âge

En vert les surreprésentations statistiquement avérées (foncé si très fort, clair si moins significatif)

En bleu les sous-représentations (foncé si très fort, clair si moins significatif).

Constats :

Une **utilisation du vélo assez élevée** chez tous les âges pour le loisir et le tourisme (pas de contrainte horaire, prendre son temps, visiter...). Chez les personnes en âge de travailler, la **pratique utilitaire** (vers le lieu de travail, d'étude, d'achats...) est également **présente**, même si néanmoins elle est **moins importante que pour la pratique de loisir**. Des actions dans ce sens pourront être réfléchies...

On note des **personnes âgées encore réticentes** à la pratique du vélo (43%), souvent à cause d'un **manque de matériel ou d'aménagement** de la voirie. Ces deux raisons peuvent être palliées par le prêt de vélo et la réalisation de nouvelles infrastructures sur le territoire.

4.4. La non mobilité

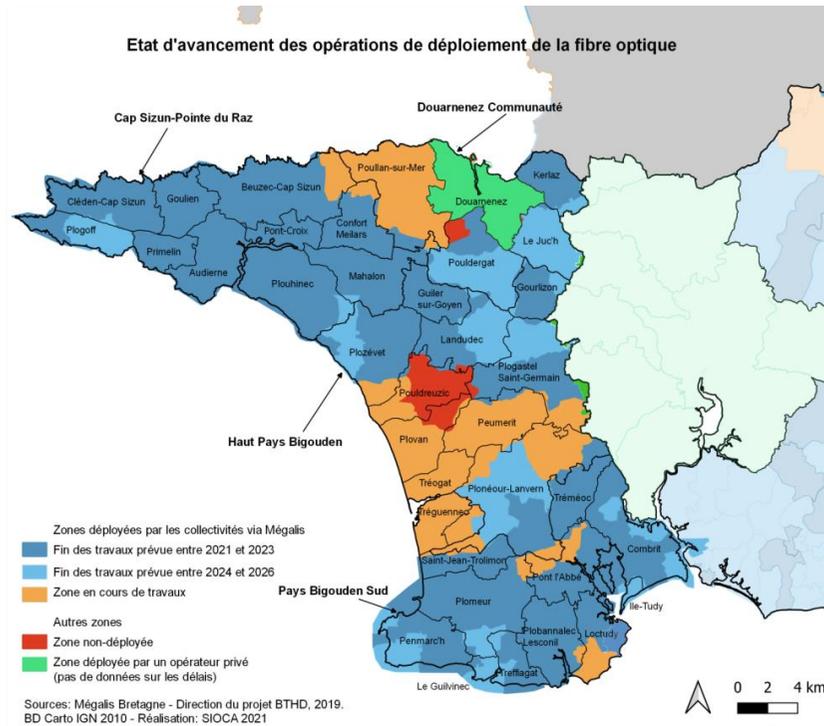


Figure 65 : Opération de déploiement de la fibre optique.

Le SCoT a pour objectif d'améliorer et de renforcer l'accessibilité de l'ouest Cornouaille, tant physique (déplacements, transports) que numérique (raccordement du territoire à l'internet haut débit notamment).

L'accessibilité numérique du territoire est un enjeu pour l'économie (efficacité des systèmes d'information et de communication des entreprises installées sur le territoire et attrait pour les nouvelles entreprises qui souhaiteraient s'implanter) et la démographie (installation de nouveaux habitants en télétravail par exemple).

> *Eléments issus de l'évaluation du SCOT*

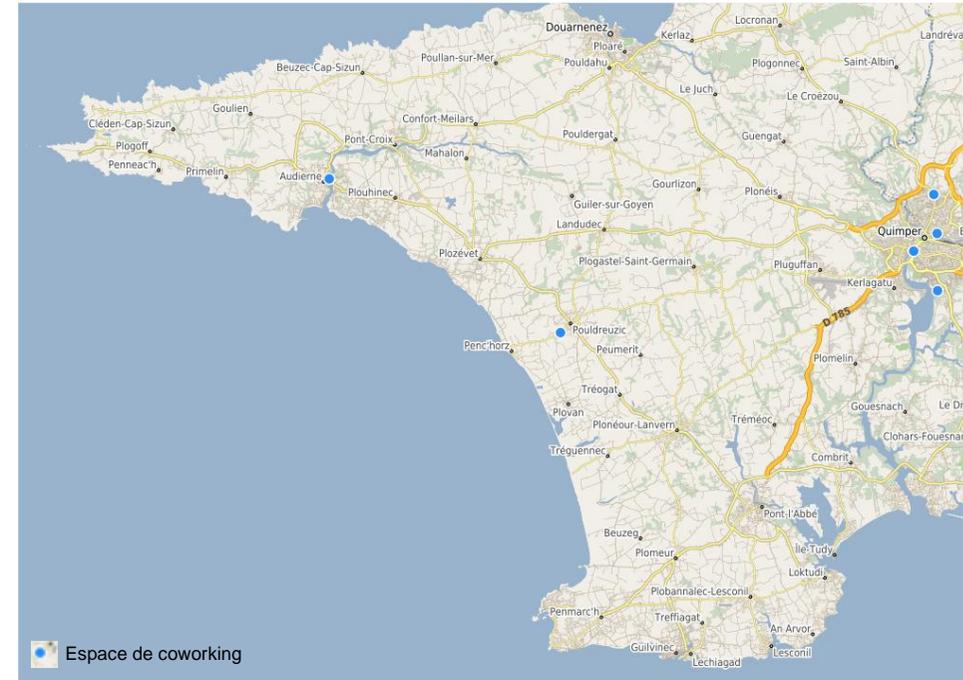


Figure 64 : Lieux de coworking (Source : Investir en Finistère).

Constats : Peu de lieux de coworking sont présents sur le territoire. D'autant plus que depuis octobre 2020, la Swenson House (Audierne) a fermé ses portes. Il ne resterait à présent qu'un seul espace de travail sur l'Ouest Cornouaille, à Pouldreuzic.

Enjeux : Les espaces de coworking, et le développement du télétravail qui s'est accentué ces deux dernières années, sont un atout pour limiter les déplacements pendulaires sur le territoire. De nouveaux pôles de coworking pourront certainement être étudiés dans la suite de l'étude. Il faudra voir les modèles économiques des solutions proposées pour garantir une telle offre à moyen et long termes, du fait d'une clientèle peut-être faible.



4.5. La mobilité touristique

Attractivité du territoire

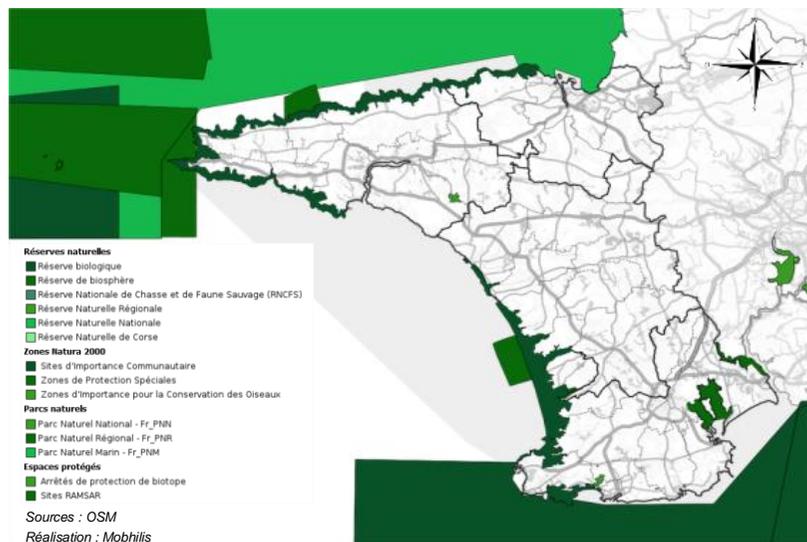


Figure 66 : Le caractère naturel et sensible de l'Ouest Cornouaille

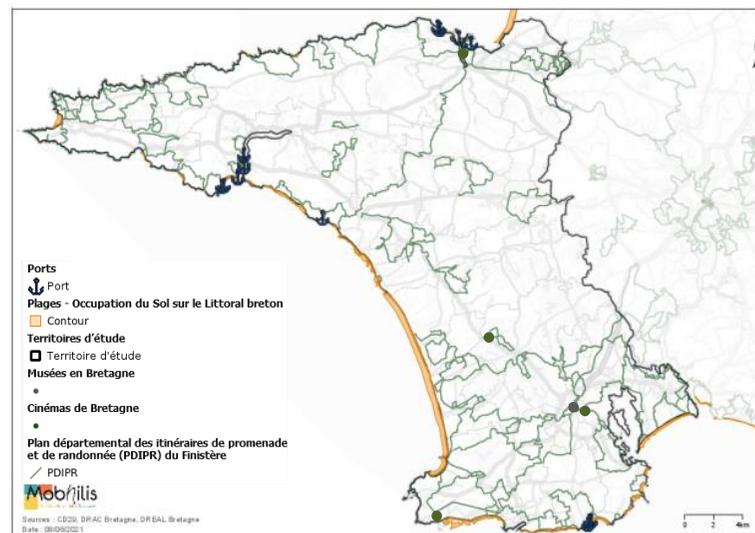


Figure 67 : Les activités culturelles, littorales et de promenade de l'Ouest Cornouaille

Constats :

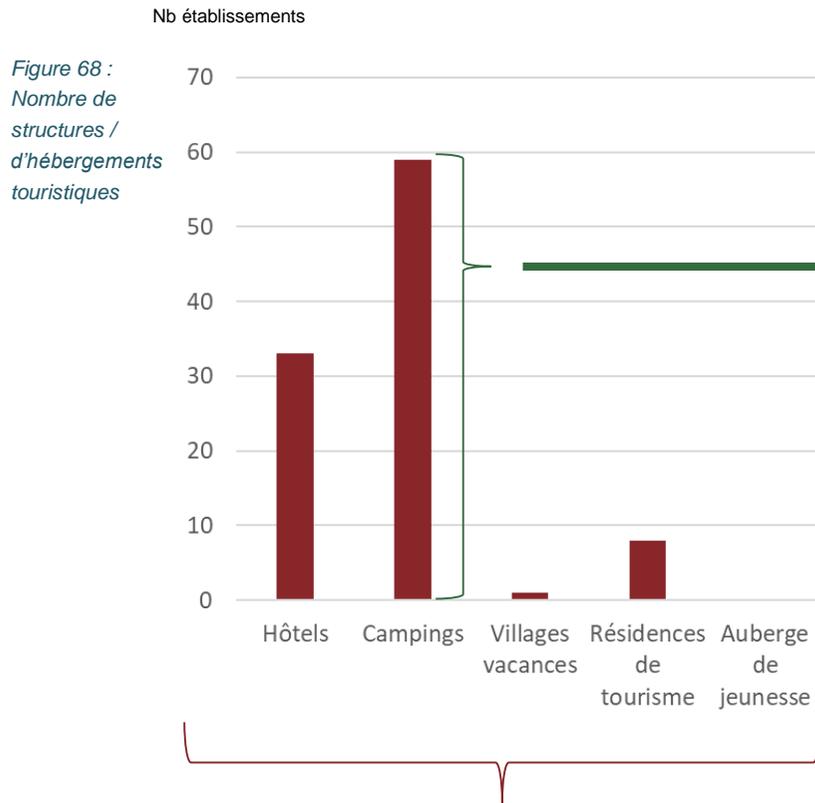
Un territoire au caractère sensible composé de réserves naturelles, zones Natura 2000, espaces naturels et protégés.

Ces sites (notamment la Pointe du Raz (1 million de visiteurs / an) : Label Grand Site) participent à l'attractivité du territoire et leurs accès sont un élément à prendre en compte dans les choix et propositions d'actions de mobilité.

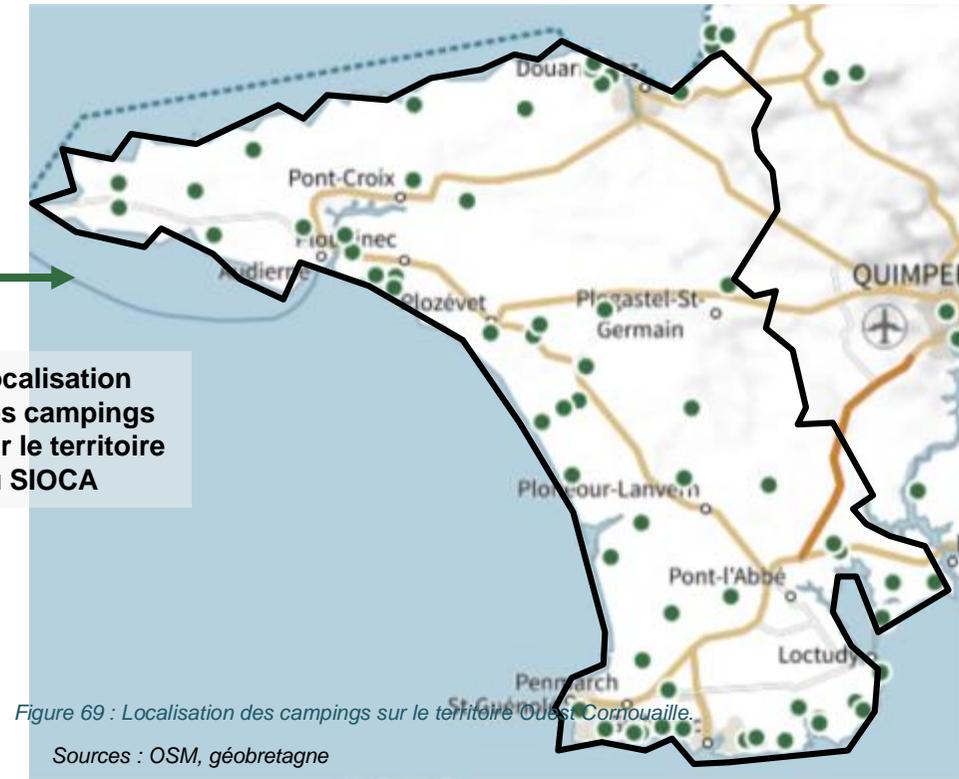
La population en Pays Bigouden Sud triple chaque été avec une forte fréquentation sur le littoral. Été 2020 : les difficultés de cohabitation des vélos / piétons / voitures se sont vraiment accentuées. (Source : Cerema – Travail sur la prise de compétence)

Enjeux : Trouver des solutions de mobilité pour **lutter contre la pression automobile** sur le littoral.

Hébergements touristiques



Localisation des campings sur le territoire du SIOCA



Constats :
9500 lits à destination touristique sur le territoire du SIOCA.

Enjeux :
Proposer des solutions de mobilité estivales pour participer au report modal des visiteurs et ainsi limiter la présence très importante des voitures en période de forte affluence. Conforter le besoin d'aires de camping-car sur le territoire afin de limiter le stationnement sauvage. (Projet à l'échelle de la Cornouaille).



Résidences secondaires

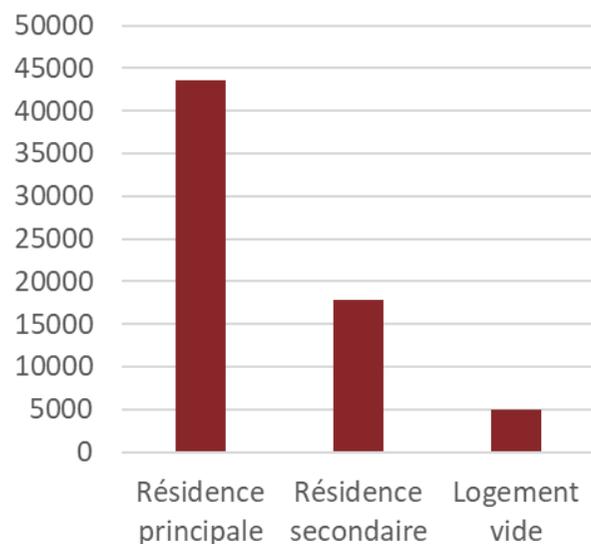


Figure 70 : Taux des résidences secondaires

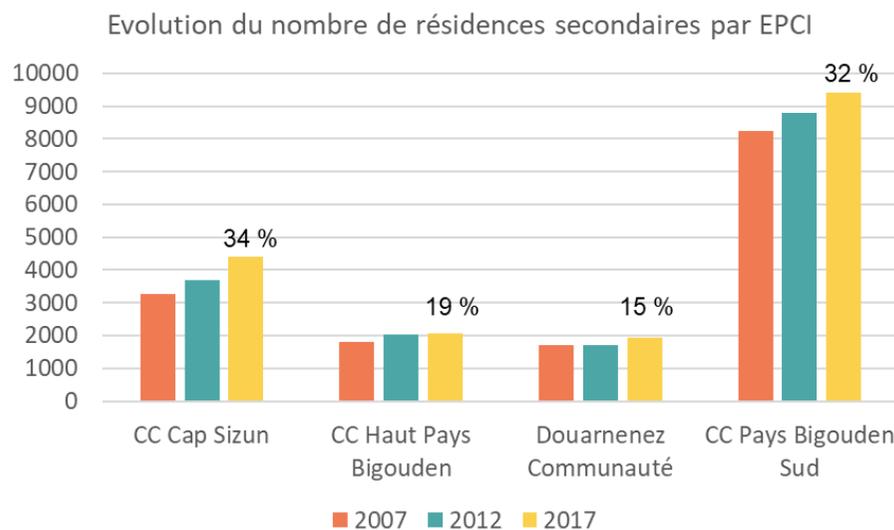


Figure 71: Evolution du taux de résidences secondaires par CC

Constats :

Un nombre de résidences secondaires en croissance depuis 10 ans et une part importante de celles-ci au sein de certaines communes (notamment l'Île-Tudy).

Enjeux : Prendre en compte cette spécificité territoriale et choisir des solutions de mobilité en accord avec la saisonnalité des besoins.

Commune	Nb total de logement	Nb résidence secondaire	% de résidence secondaire
Île-Tudy	1 413	1 001	70,9 %
Combrit	3 049	1 038	34,0 %
Plouhinec	3 294	1 075	32,7 %
Audierne	3 830	1 643	42,9 %
Douarnenez	10 344	1 716	16,6 %
Penmarch	4 929	1 896	38,5 %
Loctudy	4 080	1 966	48,2 %

Figure 72: Nombre et taux de résidences secondaires par commune (+1000)

4.6. Les pratiques rapportées en ateliers

Les pratiques de mobilité des habitants du Haut Pays Bigouden (carte 1/2)



A l'échelle de l'EPCI, l'axe Pouldreuzic/Plonéour-Lanvern constitue une armature importante, avec Pouldreuzic et Plonéour-Lanvern qui constituent des polarités offrant une gamme importante de commerces et services. Cette armature est prolongée au sud-est vers Pont-l'Abbé et au nord de manière diffuse entre Audierne, Pont-Croix et Douarnenez, dans une moindre mesure la Pointe du Raz également.

Si le territoire offre une gamme assez complète de services, certains doivent être obtenus à l'extérieur comme à Pont-l'Abbé ou Quimper.

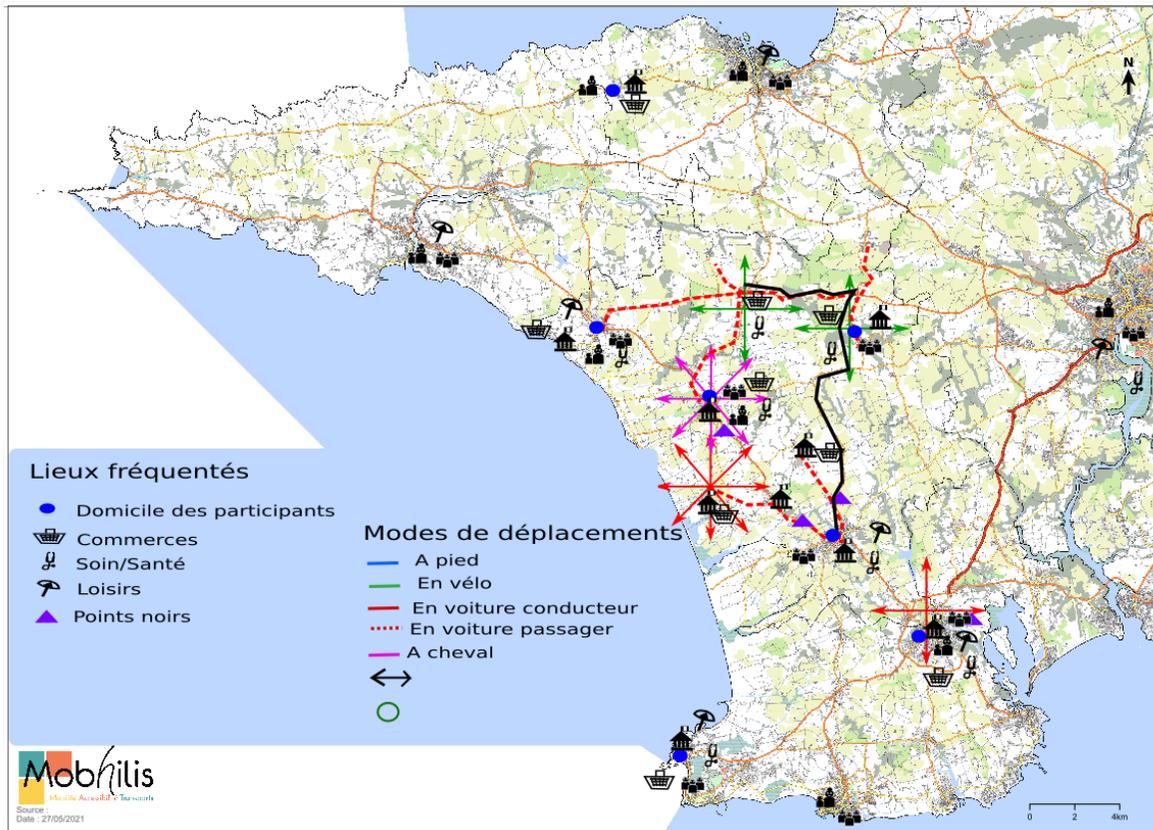
Le littoral offre de nombreux lieux de loisirs plutôt reliés à vélo.

Les déplacements du quotidien sont par contre exclusivement réalisés en voiture.

Les points noirs indiqués concernent des configurations de voirie avec une mauvaise visibilité ou des problématiques de congestion comme sur la partie nord du contournement de Pont-l'Abbé.



Les pratiques de mobilité des habitants du Haut Pays Bigouden (table 2/2)



Les participants indiquent que le territoire est plutôt bien pourvu en commerces et services : « pour l'administratif il y a Pont-l'Abbé, après, il y a des mairies de partout [...] à Poullan-sur-Mer on a des commerces aussi ». L'offre de santé est considérée comme correcte, même si « pour les spécialistes, il faut aller à Quimper ». Pour les personnes âgées qui ne peuvent pas conduire, l'ADMR, présente sur l'ensemble du territoire, peut le cas échéant transporter les personnes.

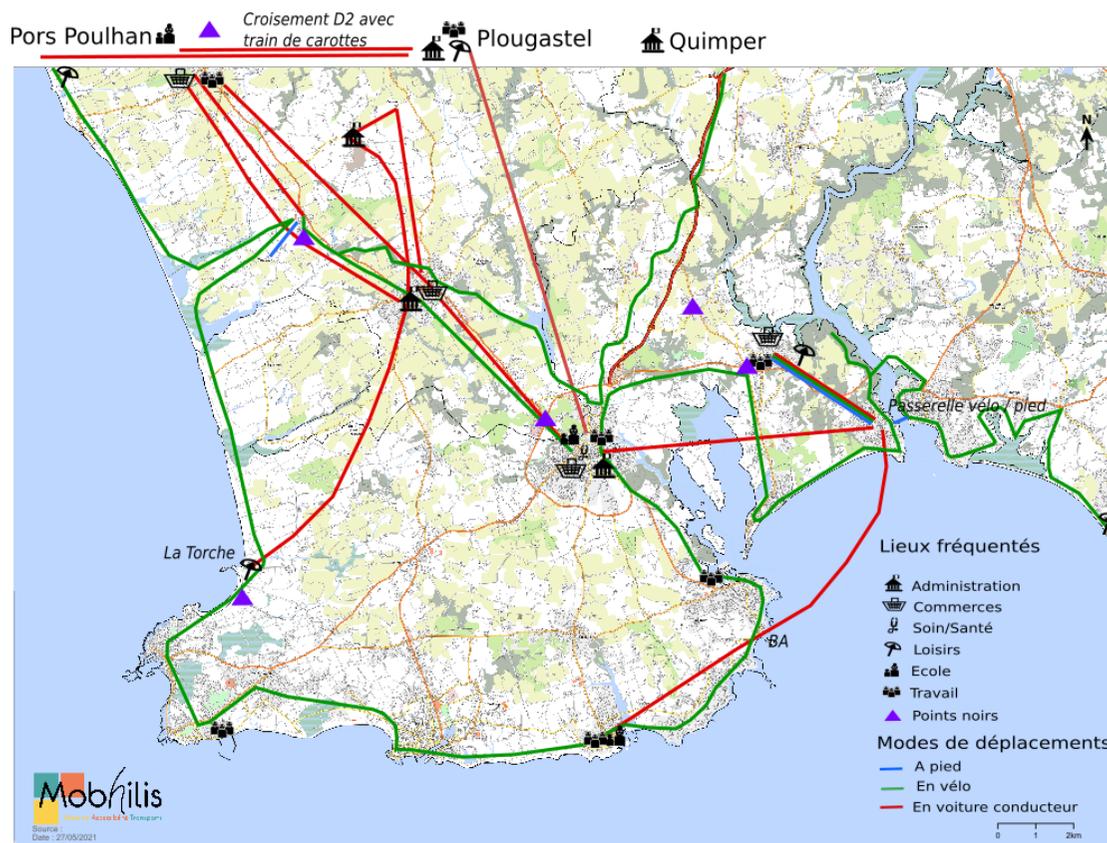
Les différentes activités sont réparties sur l'ensemble du territoire, voire au-delà (Audierne, Penmarch ou Le Guilvinec) pour certains motifs comme les loisirs ou l'école.

Outre l'ADMR, d'autres associations sont présentes pour pallier aux problématiques de déplacements : la liaison Plonéour-Lanvern – Landudec, inexistante au niveau du réseau interurbain, est matérialisée et réalisée via une association qui accompagne des salariés non motorisés.

Les représentants d'associations de cavaliers indiquent utiliser tous les chemins possibles pour réaliser leurs randonnées équestres.

En définitive, les déplacements des personnes présent autour de la table sont peu polarisés, mais se réalisent plutôt sur des « centralités complémentaires ».

Les pratiques de mobilité des habitants du Pays Bigouden Sud (carte 1/4)



Les participants à l'atelier indiquent pratiquer la marche sur leurs communes de résidence. Des réserves sont mentionnées concernant le niveau d'accessibilité des cheminements piétons : « il ne faut pas oublier les rollers et les poussettes ».

Au niveau de Combrit-Sainte-Marine, la liaison entre les deux bourgs pouvant être réalisée à pied est plutôt pratiquée en voiture du fait de sa dangerosité. Idem pour la liaison vers la Torche : le tronçon sur la départementale entre Plonéour-Lanvern est réalisé en voiture par des cyclistes car trop dangereux.

Les participants indiquent de nombreux itinéraires réalisés à vélo dans une optique de loisir en empruntant les routes côtières (dont la route du vent solaire ou le réseau de chemins existants).

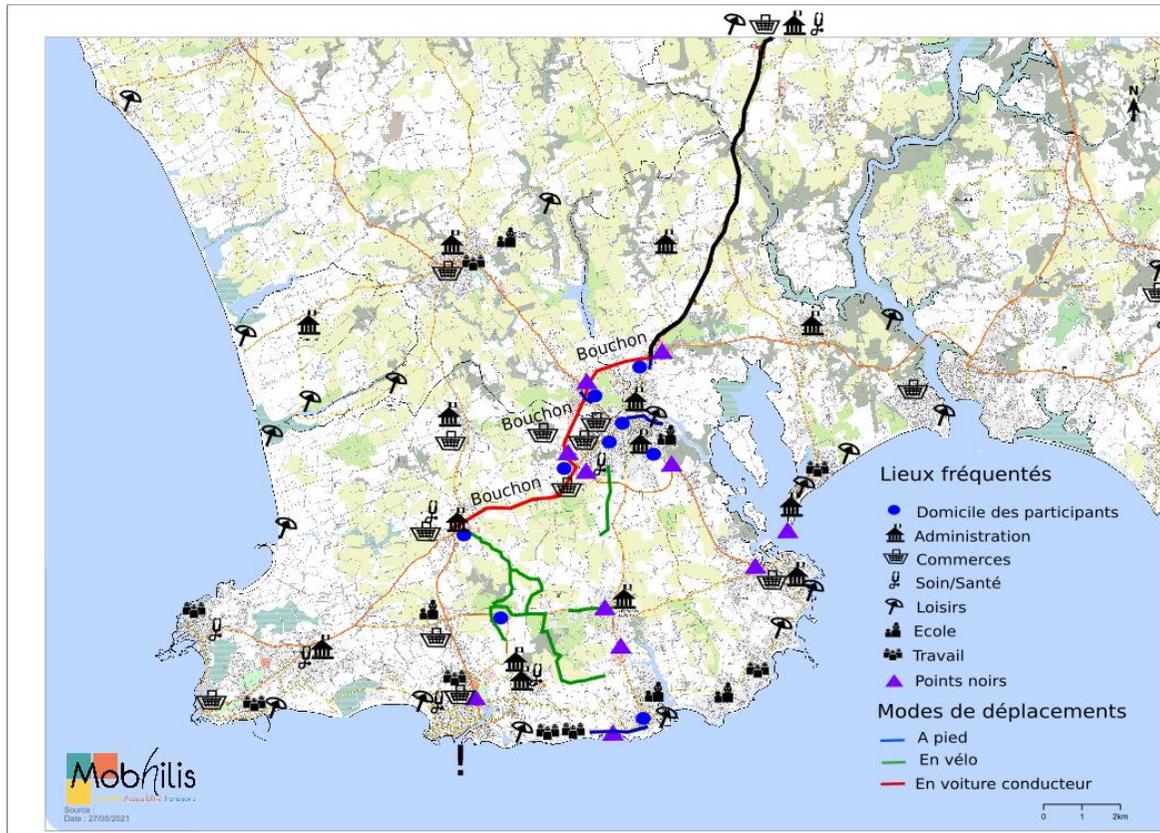
La voie verte vers Quimper est utilisée depuis Pont-l'Abbé pour des motifs de travail ou administratifs.

Quelques points noirs sont indiqués pour les vélos. Ces points noirs concernent essentiellement des carrefours jugés dangereux pour les cyclistes. Certaines voies sont également considérées comme dangereuses du fait de leur étroitesse et des vitesses de circulation automobile. Concernant les giratoires, ils sont également très décriés par les cyclistes du fait de l'interruption des aménagements sur l'anneau des giratoires.

Cette carte montre une certaine polarisation sur Pont-l'Abbé au sein de la CC, avec de nombreux déplacements en voiture pour rejoindre la centralité. Les réseaux indiqués pour les vélos, mise à part la voie verte pour Quimper, sont plutôt des chemins de balade pour un motif de loisirs.



Les pratiques de mobilité des habitants du Pays Bigouden Sud (carte 2/4)



Les participants à l'atelier localisent de très nombreux lieux sur l'ensemble des communes pour satisfaire aux différents motifs de déplacement. Ils indiquent tout de même un manque de services pour les démarches administratives dans certaines communes, bientôt pallié par une « maison des services itinérante ».

Concernant les services médicaux, si l'offre de base (médecins généralistes) est présente dans les communes, ils indiquent qu'il est nécessaire de se rendre à Quimper pour la plupart des spécialités. Ils mentionnent également une problématique de localisation de la médecine du travail.

En matière de déplacement, la liaison Pont-l'Abbé/Quimper en transport en commun est mentionnée. Les participants indiquent à propos du transport scolaire qu'ils souhaiteraient des arrêts plus nombreux et rapprochés pour en augmenter l'usage.

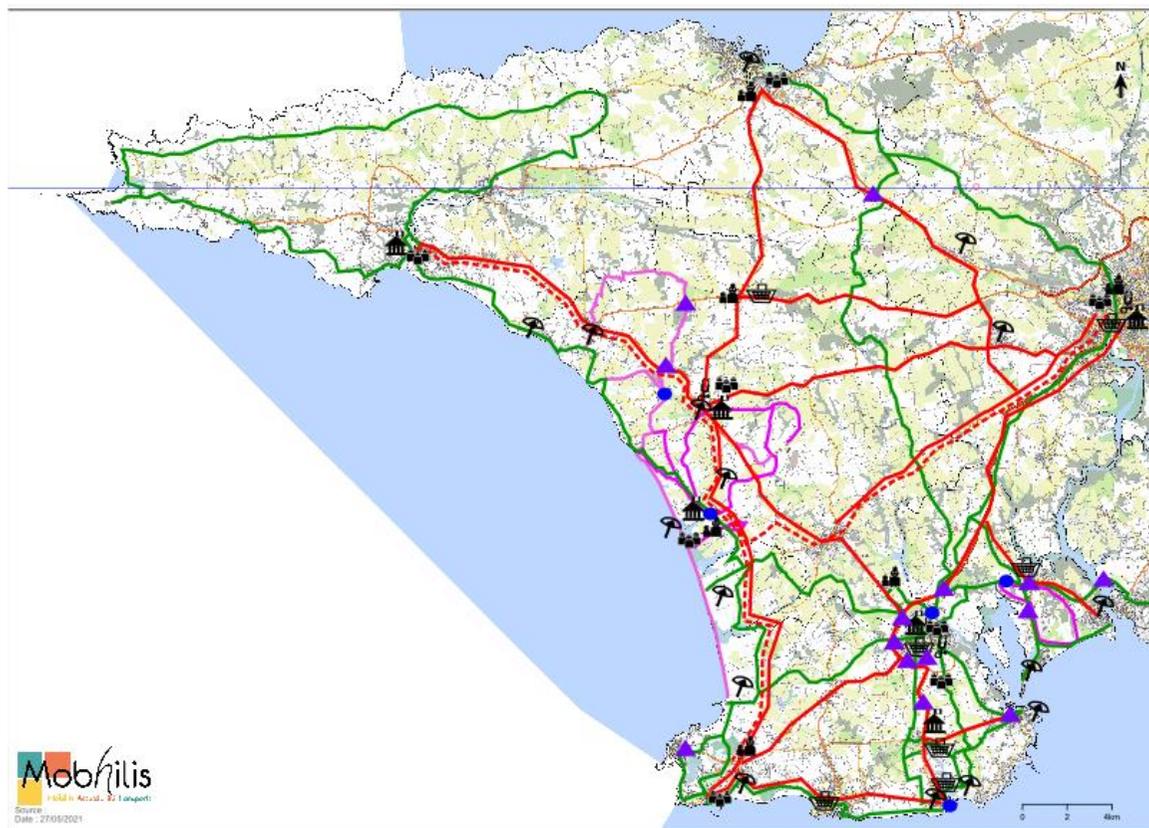
Concernant les déplacements en voiture, la question de la congestion sur le contournement nord de Pont-l'Abbé, jusqu'à Plomeur. En lien avec cet axe, les cyclistes localisent de nombreux points noirs, souvent liés à des giratoires sur lesquels aucun aménagement cyclable n'existe.

Ils mentionnent également le manque de pistes cyclables permettant de sécuriser les déplacements et la problématique de certains carrefours considérés comme dangereux. Selon eux, les cyclistes doivent « s'adapter pour leurs déplacements, notamment en évitant les heures de pointes ».

Pour les déplacements de loisirs, ils indiquent l'absence du passeur durant le week-end.

Concernant les déplacements piétons, ils indiquent la nécessité de reprendre certains cheminements comme le chemin de halage de Pont-l'Abbé.

Les pratiques de mobilité des habitants du Pays Bigouden Sud (carte 3/4)



A l'échelle du SIOCA, certains pôles ressortent, aussi bien internes à la CC (Pont-l'Abbé, Plobannaec-Lesconil), qu'au SIOCA (Plovan, Pouldreuzic, Audierne et Douarnenez), qu'externe (Quimper). Les modes de déplacement sont dépendants des distances à parcourir : plutôt à pied ou à vélo dans l'espace local, plutôt en voiture pour rejoindre les polarités plus éloignées.

Des organisations individuelles permettent d'organiser du covoiturage pour les déplacements vers les polarités comme Audierne, Quimper ou Penmarch.

L'utilisation des transports en commun (absents sur la carte) est faible, les participants indiquant qu'hormis la liaison Quimper ↔ Pont-l'Abbé, les transports en commun sont rares et peu efficaces.

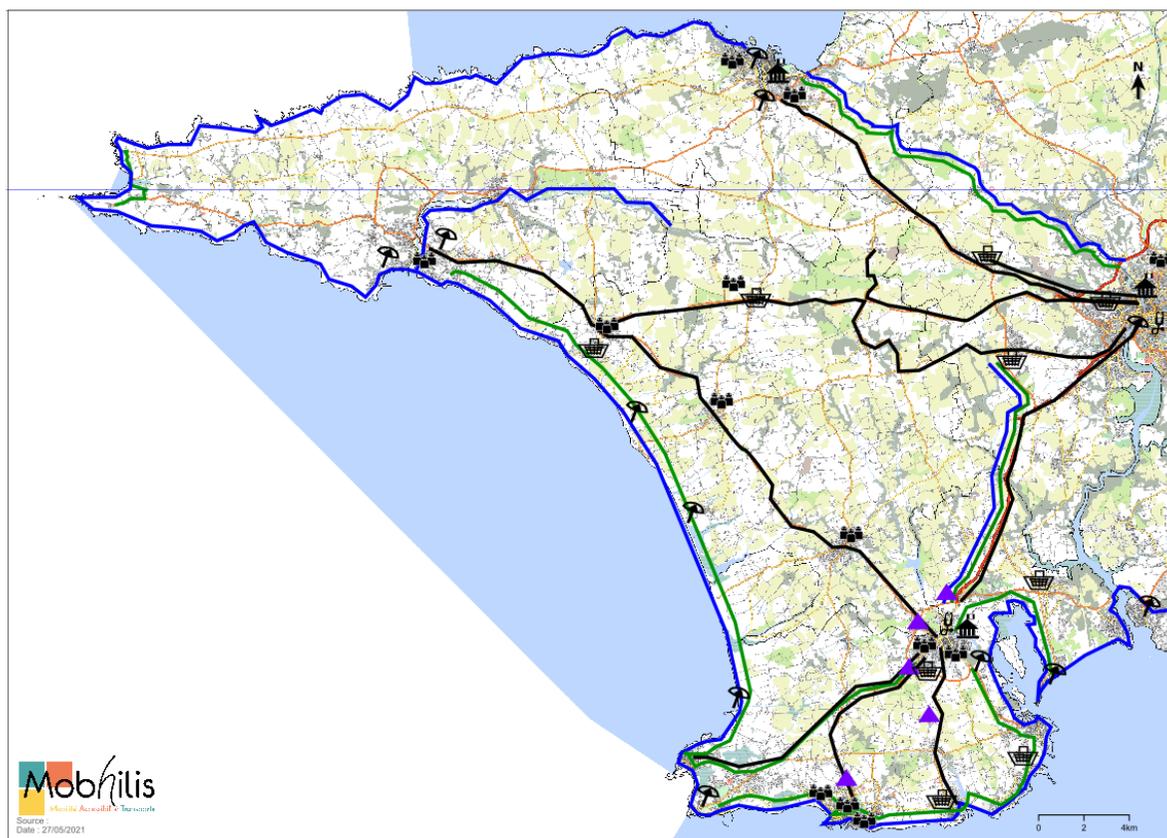
Concernant les déplacements à vélo, de nombreux itinéraires longue distance sont tracés, preuve d'une pratique bien présente.

Toutefois, les critiques relatives à la qualité des aménagements cyclables sont nombreuses : concernant l'absence d'aménagements dans les giratoires, la mauvaise qualité de l'entretien des voies cyclables (présence de ronces, poubelles non ramassées, caillou sur les voies), quand il ne s'agit pas d'aménagements a minima jugés dangereux (accotement trop étroit, avec ravin à proximité). De nombreux points noirs liés à des problématiques de visibilité dans les carrefours sont également pointés sur la carte. Si la pratique existe aussi bien pour les loisirs que pour des motifs plus utilitaires (courses, travail), elle nécessite d'être sécurisée et améliorée, notamment pour l'accès des vélos cargos.

Il est également demandé pour ces aménagements de conserver leur aspect « naturel » considéré comme plus agréable notamment pour les piétons (joggeurs) et les cavaliers.



Les pratiques de mobilité des habitants du Pays Bigouden Sud (carte 4/4)



Cette dernière carte sur laquelle les déplacements en voiture sont absents, met en avant la forte polarisation des déplacements au niveau de l'ensemble du territoire, Pont-l'Abbé et le Guilvinec constituant des polarités importantes sur la CC du Pays Bigouden Sud. A l'échelle du SIOCA, Pouldreuzic, Audierne et Douarnenez ressortent également. Quimper constitue une polarité externe incontournable.

Le réseau de transport interurbain est tracé, mais les critiques à son encontre sont importantes et témoignent d'une grande insatisfaction, notamment à propos des horaires et du cadencement. Seule la liaison Quimper ↔ Pont-l'Abbé est jugée efficace.

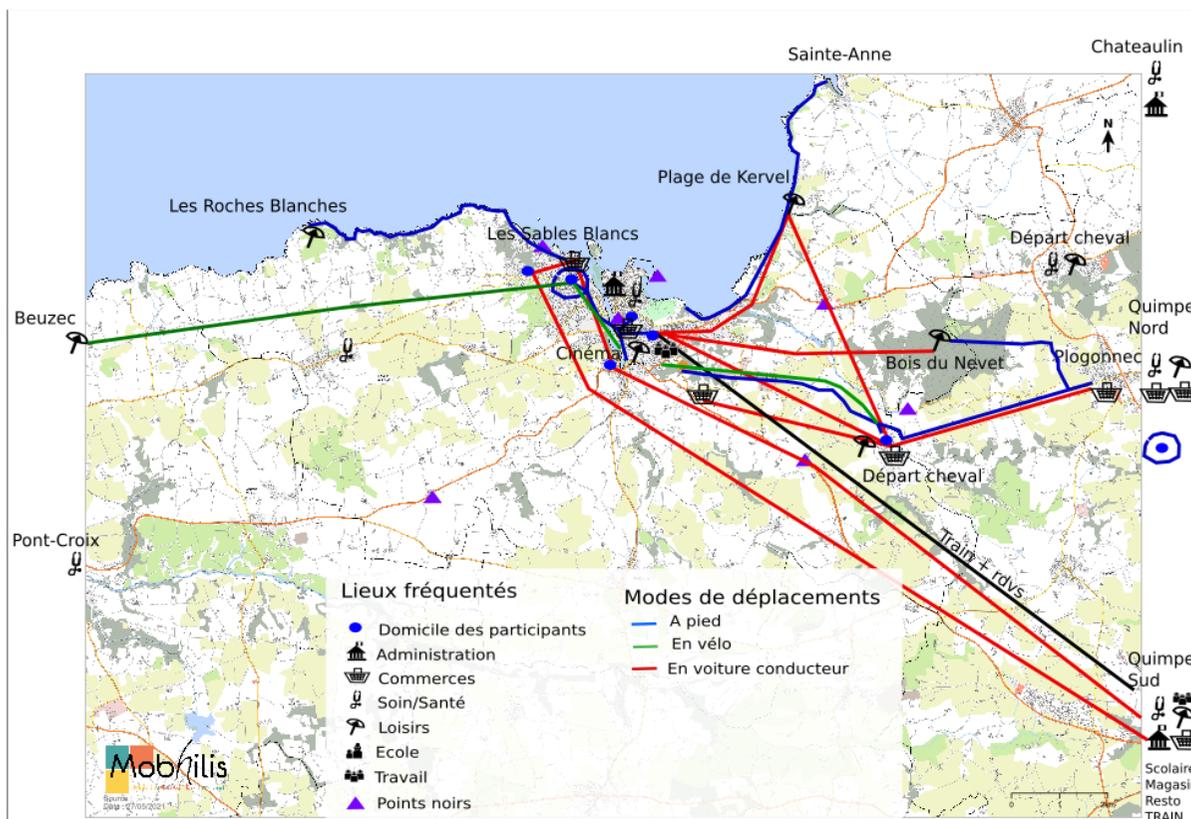
Le GR34 et les routes côtières sont indiquées comme espace de randonnée ou de balade, à pied ou à vélo dans une optique de loisirs.

Quelques liaisons plus utilitaires comme la voie verte entre Pont-l'Abbé et Pluguffan, entre Audierne et Pont-Croix ou Douarnenez et Quimper sont indiquées, aussi bien pour des déplacements à vélo qu'à pied.

Concernant les points noirs, ils se concentrent autour de Pont-l'Abbé, et concernent l'aménagement des giratoires jugé insatisfaisant, voire dangereux pour les cyclistes. D'autres carrefours entre départementales sont également indiqués, en direction du Guilvinec ou de Plobannaec-Lesconil.

Forte polarisation sur Pont-l'Abbé pour déplacements dans l'espace de proximité. Le Guilvinec constitue un bon relais en matière de services.

Les pratiques de mobilité des habitants de Douarnenez Communauté (carte 1/2)



A l'échelle de Douarnenez Communauté, la plupart des activités sont concentrées dans Douarnenez (il s'agit du lieu d'habitant de la quasi-totalité des participants).

En termes de mobilité, les déplacements sont réalisés de manière préférentielle à pied ou à vélo dans Douarnenez, avec quelques points noirs mentionnés notamment en centre-ville.

Quimper constitue la polarité externe principale pour de nombreux motifs (enseignement, achats et loisirs). Les déplacements sont réalisés en voiture ou en transport en commun pour s'y rendre. Châteaulin fait également partie des polarités externes fréquentées.

Le réseau urbain TUD'bus est indiqué pour certains déplacements internes à Douarnenez.

La partie nord-est du territoire constitue un espace vécu important, notamment pour l'habitant du Juch qui fréquente Plogonnec pour des achats. Pour le reste, il s'agit essentiellement d'espaces de loisirs, les plages comme celle du Kervel ou le Bois du Névet.

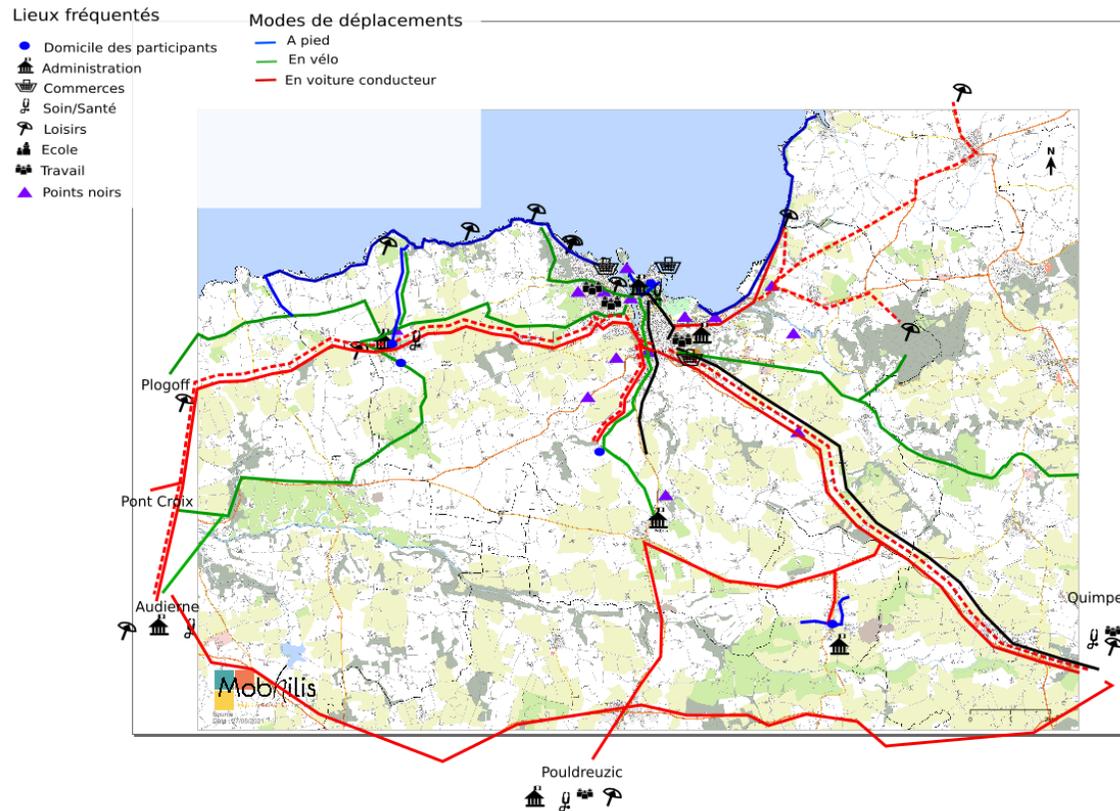
A l'ouest, seule une liaison pour Beuzec à vélo est indiquée.

La voie verte Le Juch – Douarnenez constitue un axe préférentiel de déplacement entre ces deux communes pour des déplacements à pied et à vélo.

Le choix des modes de déplacement semble se faire en fonction des distances à parcourir et des motifs, en fonction d'une offre qui semble plutôt satisfaisante.



Les pratiques de mobilité des habitants de Douarnenez Communauté (carte 2/2)



Les participants de cette deuxième table à Douarnenez résident dans différentes communes de la Communauté de communes. Si Douarnenez constitue la polarité principale pour la plupart des motifs, d'autres polarités comme Plogoff, Pont-Croix, Audierne ou Pouldreuzic sont mentionnées à l'intérieur du territoire du SIOCA, tout comme Quimper en externe.

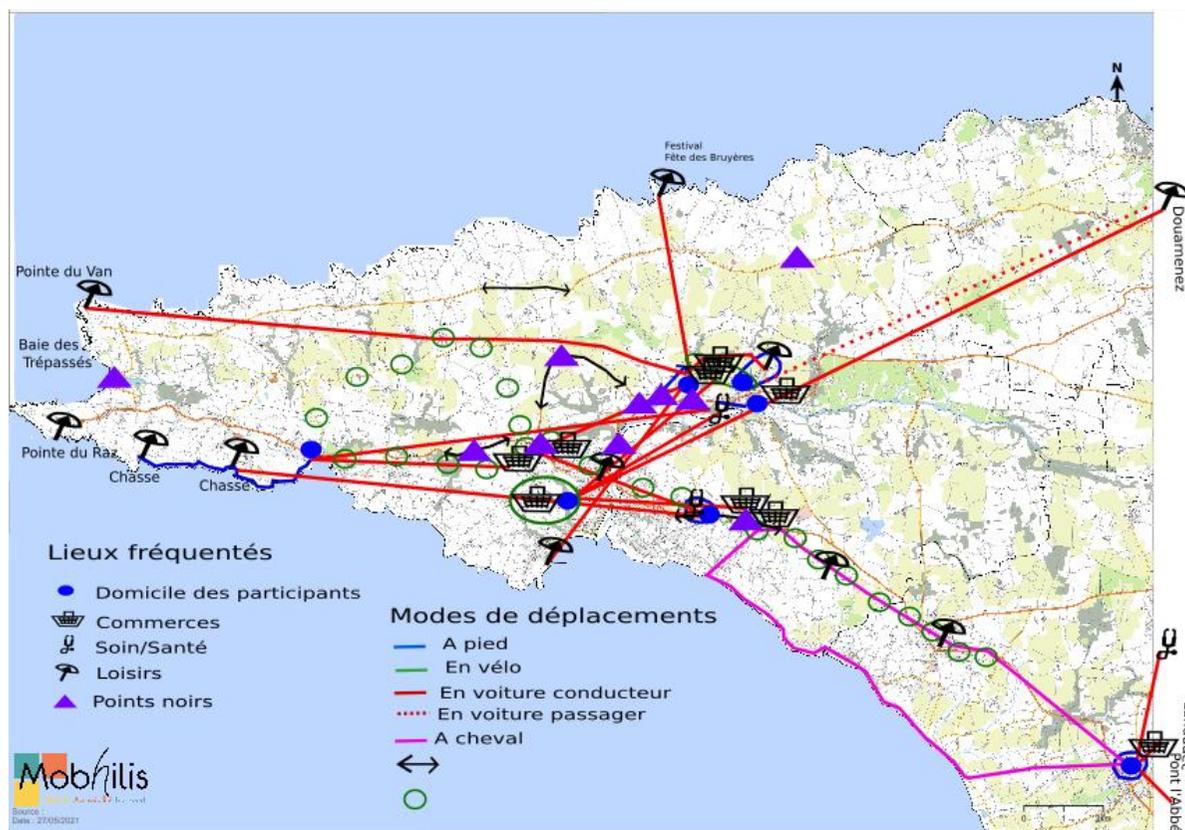
Les déplacements locaux, entre les communes de la Communauté de Communes et Douarnenez sont principalement réalisés en mode doux (vélo) ou voiture en fonction des motifs. Pour rejoindre les polarités externes, la voiture est incontournable sauf pour Quimper où le réseau interurbain est utilisé.

L'utilisation de la voiture se fait aussi bien en autosolisme, qu'en covoiturage ou avec des membres de la famille, le choix du mode semble fortement corrélé au motif (vélo pour le motif travail ou les démarches, voiture pour les achats s'ils sont importants et le déplacement à plusieurs (famille, amis pour les loisirs).

La côte est fréquentée, sur l'ensemble de la Baie de Douarnenez, plutôt à pied, avec des liaisons à vélo pour aller randonner ensuite. La voie verte Douarnenez – Le Juch, poussant jusqu'à Quimper parfois, est également utilisée par les cyclistes.

Ici aussi, les habitants choisissent leurs modes de déplacement, en fonction de l'offre et des motifs de déplacement.

Les pratiques de mobilité des habitants du Cap Sizun Communauté (carte 1/2)



L'organisation des déplacements se fait essentiellement autour de la centralité Audierne, Pont-Croix et Plouhinec qui dispose d'une offre de services et commerces étoffée.

La Communauté de commune propose les services de base suffisants pour organiser la vie quotidienne. Peu de participants de cette table n'ont mentionné des lieux extérieurs à l'EPCI (Douarnenez pour les loisirs, les destinations de Pont-l'Abbé et Landudec correspondants aux pratiques de déplacement de représentant d'une association située à Pouldreuzic dans le Haut Pays Bigouden).

La majorité de déplacements entre les communes sont réalisés en voiture, conducteur dans l'espace local et potentiellement passager (ou en covoiturage) pour des distances plus longues (Douarnenez).

Le littoral offre de nombreux lieux consacrés aux loisirs, fréquentés généralement en voiture.

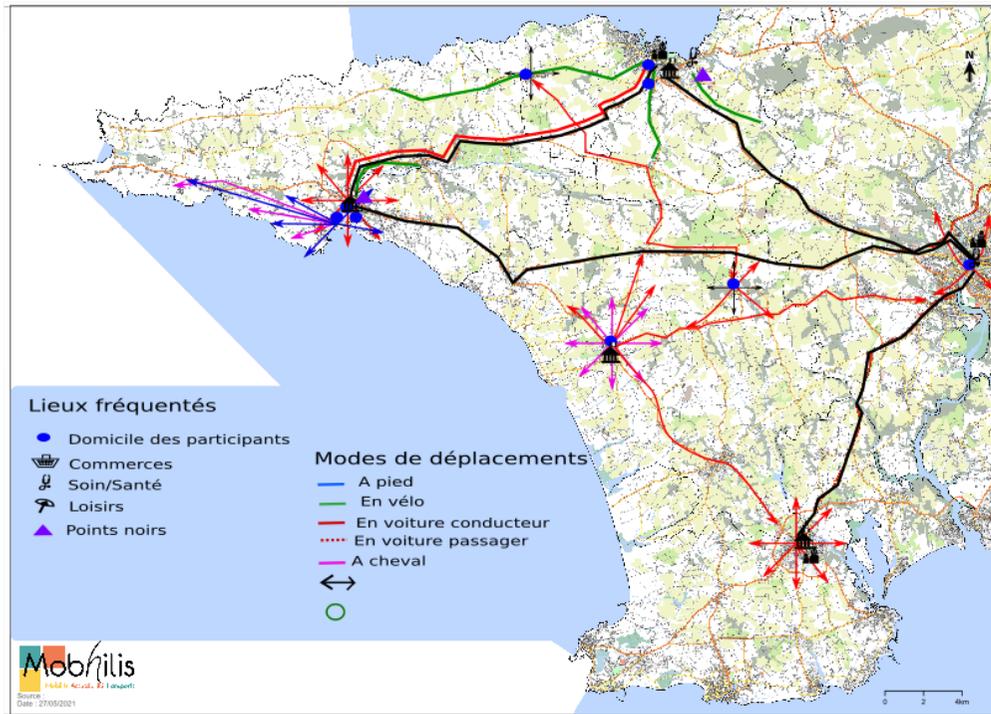
Les pratiques de mobilité douce sont plutôt utilisées dans une pratique de loisirs dans l'espace local pour la balade pour la randonnée à pied et la balade à vélo ou pour des déplacements utilitaires pour des achats ou activités de loisirs à pied ou à vélo.

De nombreux points noirs sont indiqués et ils sont liés :

- à la configuration des routes (courbes dangereuses, lignes droites entraînant des problématiques de vitesse),
- à l'articulation route/infrastructures douces (traversées de voies, problème de visibilité, non continuité d'aménagements),
- à des problématiques de sécurité aux arrêts TC.



Les pratiques de mobilité des habitants du Cap Sizun Communauté (carte 2/2)



A cette table, étaient présent des représentants d'associations et de structures agissant sur l'ensemble du territoire du SIOCA pouvant avoir des antennes sur le Cap Sizun (à Audierne) avec des sièges sociaux sur d'autres communes (Quimper, Poullan-sur-Mer, Plogastel-Saint-Germain, Pouldreuzic). Ces structures ont des domaines d'intervention variés : insertion professionnelle, CLIC et loisirs autour du cheval.

La carte montre une forte polarisation des services pour les démarches dans les polarités (Douarnenez, Audierne, Pouldreuzic et Pont-l'Abbé). De nombreuses démarches sont actuellement réalisables via internet, même si cela est problématique pour des personnes éloignées de ce média (fracture numérique générationnelle importante).

Une offre de base importante sur Audierne, mais qui se complète avec celle de Douarnenez et surtout Quimper, ce qui pose la problématique du déplacement pour des personnes non motorisées.

Un réseau interurbain jugé peu efficace : temps de parcours très long et fréquence insuffisante (pas de retour depuis Quimper pour un salarié finissant à 19h). Les participants mentionnent également la problématique de la liaison des villes autres que les polarités en transport interurbain (Audierne Poullan-sur-Mer par exemple). Le TAD ne fonctionne plus pour une desserte fine du territoire ou certains trajets (Audierne ↔ Pont-l'Abbé passage par Quimper). Pour pallier à ces manques, les associations proposent alors différentes solutions, passant par l'organisation de tournée de ramassage pour les bénéficiaires des associations, le prêt de vélos. Le développement du covoiturage informel est mentionné, notamment pour aider les jeunes en démarche d'insertion pour se rendre sur leurs lieux de travail.

Concernant les déplacements à vélo, les participants indiquent que c'est compliqué sur le territoire du Cap Sizun, en raison du relief et la météo, mais également en raison d'aménagements jugés comme non sécurisés (problématique des départementales).

A cheval on se déplace un peu partout pour les loisirs, mais souhait de travailler avec les écoles pour du ramassage scolaire et la collecte des ordures ménagères.



4.7. Synthèse « Pratiques de mobilité »

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Un service de transport scolaire qui semble fonctionner et accessible à tous.• Des aménagements cyclables et de randonnées permettant d'accéder à la côte et de proposer des itinéraires de balades. La mobilité douce est notamment choisie pour des trajets de loisirs.• Une grande vitalité associative que permet d'offrir une mobilité alternative à l'automobile pour les personnes non motorisées.• L'espace de coworking disponible à Pouldreuzic encourage la non mobilité et permet de réduire les déplacements domicile-travail.	<ul style="list-style-type: none">• Peu de services de mobilité développés en lien avec la saisonnalité du territoire.• Un manque de services pour les captifs (notamment personnes âgées et jeunes) mais aussi pour les actifs du territoire pour limiter l'utilisation systématique de la voiture individuelle.• Des regroupements pédagogiques impliquant des parcours plus longs pour se rendre à l'école.• Peu d'aménagements cyclables directs et qualitatifs pour un usage utilitaire.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none">• Un territoire attractif de par son caractère naturel.• Une volonté politique et citoyenne de proposer de nouveaux modes de déplacement et des services en accord avec les besoins du territoire.• Une vraie demande des habitants, communes et élus pour la pratique du vélo.	<ul style="list-style-type: none">• Un fort impact du tourisme et de la saisonnalité sur le territoire.• L'étalement urbain et donc l'éloignement des habitants des commerces et services de proximité dans les bourgs, villes et villages. La voiture personnelle devient alors vitale pour le moindre déplacement.• L'abandon de locaux commerciaux vides et d'habitat dans les centres amenant les locaux à faire de longues distances.



5. Enjeux et perspectives d'actions



5.1. Définition des enjeux

- **Pourquoi ?** quelle est la finalité attendue de l'offre et pour quelle raison a-t-elle été créée et a-t-elle atteint l'objectif fixé (par exemple, favoriser le report modal de la voiture au vélo).
- **Pour qui ?** Déterminer les publics visés : toutes les personnes, les pendulaires, les touristes, des utilisateurs particuliers comme les personnes âgées, offre physique ou numérique...
- **Pour quoi faire ?** Cibler les motifs de déplacements à privilégier : le domicile-travail, le loisir, le tourisme, les achats/démarches...
- **Pour quels territoires ?** Choisir où localiser l'offre de mobilité : pour tout le territoire, sur des pôles principaux, pour les zones sous-adressées aujourd'hui...
- **Avec quels partenaires ?** Définir les rôles des acteurs et comment intervenir dans la mobilité : cette partie permet d'aborder la question de la gouvernance et des interrelations entre acteurs.

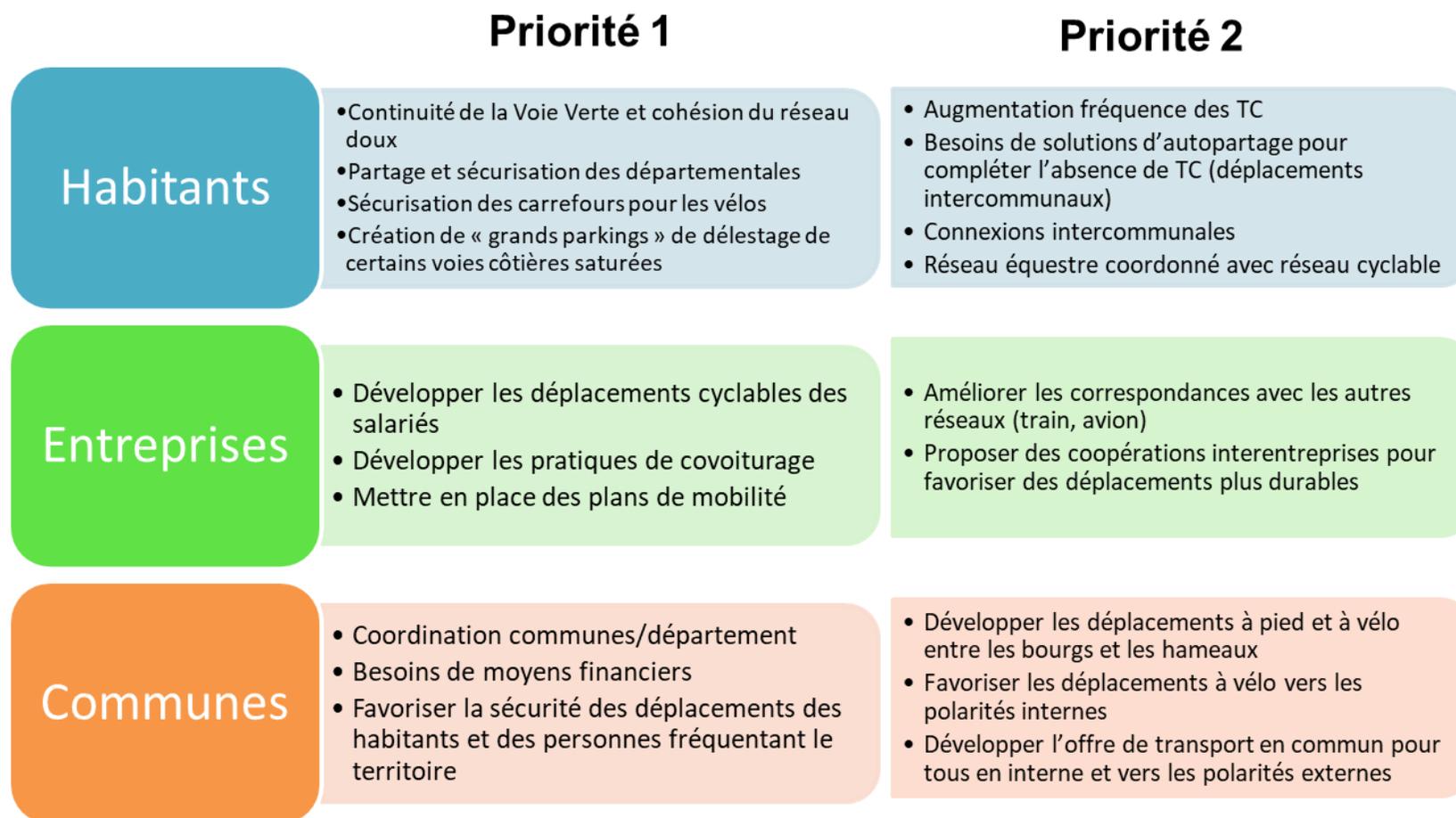
5.2. Grands enjeux

De manière générale afin d'améliorer l'offre de mobilité actuelle on peut poser en sortie de diagnostic les grands enjeux suivants :

- Mieux communiquer sur l'existant pour favoriser son utilisation ;
- Développer de nouvelles pratiques de déplacements ;
- Aménager pour accompagner ces nouvelles pratiques ;
- Proposer des services nouveaux ;
- Accompagner aux changements de pratiques ;
- Evaluer en continu pour réajuster éventuellement ;
- Répondre aux enjeux du Climat (Les déplacements motorisés sont le 3^{ème} facteur anthropique de l'élévation de la concentration de CO2 dans l'atmosphère, à l'origine de l'augmentation des températures, à côté de l'artificialisation des sols le chauffage des logements) ;
- Passer aux déplacements décarbonés permet de réduire : l'émission des gaz à effet de serre dans l'atmosphère, la consommation des énergies fossiles.



5.3. Enjeux par catégorie d'acteurs





5.4. Enjeux par EPCI

Douarnenez Communauté

- Prolongement de la dynamique déjà engagée (offre TC, voies vélos...)
- Encourager la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail / étude en aménageant des voies sécurisées.

CC Cap Sizun Pointe du Raz

- Encouragement du report modal
- Gestion de la pression automobile (et camping cars) sur le littoral.
- Désenclavement de la CC via la mise en place de nouveaux services de mobilité.
- Gestion des conflits d'usage notamment en période estivale.

CC Haut Pays Bigouden

- Sécurisation de la RD2 face à la vitesse très élevée
- Création de services de mobilité vers les pôles administratifs et les activités du territoire.

CC Pays Bigouden Sud

- Apaisement de la circulation automobile et de la vitesse
- Sécurisation des cheminements piétons
- Gestion de la circulation estivale
- Cohabitation engins agricoles et cars touristiques
- Encouragement du report modal

- Proposer des solutions de mobilité aux personnes âgées et aux jeunes, simples d'utilisation et efficaces (temps de parcours, points d'arrêt...)



5.5. Enjeux par mode de déplacement

Communiquer sur l'existant	Aménager/améliorer l'offre	Offrir des nouveaux services
Vélo		
<input type="checkbox"/> Communiquer sur l'existant <input type="checkbox"/> Jalonner les itinéraires utilisables <input type="checkbox"/> Proposer des ballades de découverte	<input type="checkbox"/> Itinéraires locaux (liaison bourg – hameaux) <input type="checkbox"/> Itinéraires à destination des polarités internes <input type="checkbox"/> Itinéraires à destination des polarités externes	<input type="checkbox"/> Location longue durée de vélo et VAE <input type="checkbox"/> Stationnement dans des lieux stratégiques <input type="checkbox"/> Accompagnement sur PDE et PDES
TC		
<input type="checkbox"/> Communiquer sur l'existant <input type="checkbox"/> Développer l'utilisation des services existants (scolaire, TàD et interurbain) via des ambassadeurs et dispositifs tests	<input type="checkbox"/> Améliorer le niveau d'offre (fréquence, horaires élargis (travail avec la Région)) <input type="checkbox"/> Ouvrir de nouvelles lignes (travail avec la Région) <input type="checkbox"/> Proposer des services locaux au niveau des EPCI	<input type="checkbox"/> Remboursement abonnement transport <input type="checkbox"/> Accompagnement sur PDE
Voiture		
<input type="checkbox"/> Communiquer sur les services existants (aires et applications)	<input type="checkbox"/> Aménager des aires de covoiturage	<input type="checkbox"/> Mettre en place des services d'autopartage <input type="checkbox"/> Mise à disposition de voitures électriques <input type="checkbox"/> Accompagnement sur PDE
Non mobilité		
<input type="checkbox"/> Communiquer sur l'existant <input type="checkbox"/> Mettre en place des ateliers d'apprentissage pour les personnes éloignées de l'informatique	<input type="checkbox"/> Déployer la fibre et des réseaux de haut débit <input type="checkbox"/> Proposer des lieux de coworking/centre de télétravail	<input type="checkbox"/> Développer les commerces itinérants <input type="checkbox"/> Se baser sur les maisons de services pour améliorer l'utilisation des services dématérialisés



5.6. Table des illustrations

Figure 1 : Des solutions de consultation différenciées selon les « publics »	10
Figure 2 : De nombreux participants sur les temps de concertation	11
Figure 3 : Carte issue des ateliers participatifs.....	12
Figure 4 : Enquête entreprise	13
Figure 5 : Extraits du support de présentation utilisé lors des petits déjeuners entreprises.....	14
Figure 6 : Enquête grand public.....	15
Figure 7 : Territoire du SIOCA.....	21
Figure 8 : Population et secteur de densité.....	22
Figure 9 : Part de la population de plus de 60 ans.	24
Figure 10 : Pyramide des âges.....	24
Figure 11 : Découpage en aire urbaine.....	27
Figure 12 : Bassins de vie	28
Figure 13 : Hiérarchisation du réseau routier	32
Figure 14 : Trafic moyen journalier annuel Tous Véhicules (données départementales 2019)	33
Figure 15 : Trafic moyen journalier annuel Tous Véhicules (2016/2017 et 2018).....	34
Figure 16 : Dates des accidents (2005 à 2017).....	35
Figure 17 : Gravité des accidents (2005 à 2017)	35
Figure 18 : Aménagements cyclables sur le SIOCA.....	36
Figure 19 : Pratiques de mobilités actives	37
Figure 20 : Objectifs du Schéma Directeur Vélo	37
Figure 21 : Concertation effectuée dans le cadre du Schéma Directeur Vélo	38
Figure 22 : Lignes de cars interurbaines.....	40
Figure 23 : Fréquentation des lignes BreizhGo (graphique issu du document d'évaluation du SCOT)	41
Figure 24 : Lignes TàD en rabattement vers le réseau interurbain	43
Figure 25 : Lignes TUD Bus	44
Figure 26 : Fréquentation des lignes TUD Bus	44
Figure 27 : Pratiques des TC.....	45
Figure 28 : Liaison Audierne - Sein.....	46
Figure 29 : Liaison L'Ile Tudy – Loctudy et Ste-Marine - Benodet.....	46
Figure 30 : Pratiques Transport maritime.....	46



Figure 31 : Tracé ferroviaire et haltes	47
Figure 32 : Isochrones temps depuis les principaux pôles du SIOCA.....	47
Figure 33 : Pratiques Transport ferroviaire	48
Figure 34 : Aéroport de Pluguffan et isochrones temps.....	49
Figure 35 : Aires de covoiturage de L'Ouest Cornouaille.....	50
Figure 36 : Points de regroupement BlaBlaCar sur Douarnenez	50
Figure 37 : Pratiques du covoiturage (1).....	51
Figure 38 : Pratiques du covoiturage (2).....	52
Figure 39 : Pratiques de l'autostop	53
Figure 40 : Véhicules en autopartage	54
Figure 41 : Autopartage à Juch	54
Figure 42 : Localisation des bornes de recharge électriques.....	55
Figure 43 : Flux domicile-travail intérieurs intercommunaux.....	60
Figure 44 : Flux domicile - travail extérieurs.....	60
Figure 45 : Nombre d'actifs travaillant ou non dans leur CC de résidence	60
Figure 46 : Nombre de km entre domicile et lieu de travail.....	60
Figure 47 : Arrivée et départ du personnel.....	62
Figure 48 : Raisons des difficultés d'embauche	62
Figure 49 : Modes de transport utilisés pour se rendre au travail	62
Figure 50 : Actions concrètes mises en place par les entreprises	63
Figure 51 : Attentes des entreprises auprès des pouvoirs publics par mode	64
Figure 52 : Flux scolaires intérieurs intercommunaux	65
Figure 53 : Flux scolaires extérieurs.....	66
Figure 54 : Estimation du nombre de déplacements par jour et par tranche d'âges.....	67
Figure 55 : Pyramide des âges et analyse.....	68
Figure 56 : Les personnes captables selon leur catégorie socio-professionnelle	69
Figure 57 : Niveau de revenu et indice de vulnérabilité sur les quatre CC	70
Figure 58 : Raisons "non utilisation" selon l'âge.....	71
Figure 59 : Utilisation des cas selon l'âge.....	71
Figure 60 : Fréquence utilisation TC selon l'âge	71
Figure 61 : Utilisation du vélo selon l'âge.....	72
Figure 62 : Motifs de l'utilisation du vélo selon l'âge.....	72
Figure 63 : Raisons "non utilisation" du vélo selon l'âge	72



Figure 64 : Lieux de coworking (Source : Investir en Finistère).	73
Figure 65 : Opération de déploiement de la fibre optique.	73
Figure 66 : Le caractère naturel et sensible de l'Ouest Cornouaille	74
Figure 67 : Les activités culturelles, littorales et de promenade de l'Ouest Cornouaille.....	74
Figure 68 : Nombre de structures / d'hébergements touristiques.....	75
Figure 69 : Localisation des campings sur le territoire Ouest Cornouaille.	75
Figure 70 : Taux des résidences secondaires.....	76
Figure 71: Evolution du taux de résidences secondaires par CC.....	76
Figure 72: Nombre et taux de résidences secondaires par commune (+1000)	76



6. Annexes



6.1. Annexe 1 : Questionnaire entreprises

SIOCA Enquête sur la mobilité

Le SIOCA qui regroupe les quatre Communautés de Communes de l'Ouest Cornouaille, lance l'élaboration de la stratégie mobilité du territoire. L'objectif est d'établir la feuille de route qui va permettre aux collectivités de développer de nouvelles solutions de déplacement sur l'ensemble du territoire.

Pour aboutir à un diagnostic et un plan d'actions partagés, le SIOCA souhaite fortement associer les acteurs économiques, industries et commerces. La présente enquête va permettre de recueillir vos expériences, avis et propositions en matière de déplacements. Pour mener à bien cette réflexion, le SIOCA est accompagné de deux bureaux d'études, Mobhilis (Redon) spécialisé sur les mobilités et Environnement et Société (Concarneau), cabinet de sociologie urbaine, en charge du processus de concertation.

Ce questionnaire se remplit en 10 minutes.

Merci de compléter ce questionnaire avant le 7 mai 2021.

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter Mobhilis : 02 99 726 705

Il y a 33 questions dans ce questionnaire.



Accueil du public (clients, usagers...)

Accueillez-vous du public (clients, usagers) dans votre établissement ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non

Ces personnes sont généralement : Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Plutôt âgées Plutôt jeunes Indifférent

En moyenne, combien de personnes recevez-vous par jour ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Moins de 20 De 50 à 100 Ne sait pas
 De 20 à 50 Plus de 100

D'où viennent ces personnes ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- De la commune Des communes voisines Ne sait pas

Pensez-vous qu'elles ont des difficultés pour se déplacer vers votre établissement ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non Ne sait pas

Si oui, pour quelle(s) raison(s) ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Client sans véhicule ou sans permis Inadéquation entre l'offre de transport en commun et l'établissement Cheminement piéton inexistant ou non sécurisé
 Absence de parking voiture à proximité Etablissement éloigné du centre-ville Ne sait pas
 Absence de parking vélo à proximité

Organisation du temps de travail

Combien de salariés/agents travaillent dans votre établissement ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- 0 De 9 à 50 Plus de 100
 De 1 à 9 De 50 à 100



La majorité du personnel travaillant au sein de cet établissement à des horaires ... *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- ... fixes ... entièrement variables

Habituellement, à quelle heure arrivent la plupart des salariés/agents ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Avant 5h30 Entre 7h30 et 9h30 Horaires variables
 Entre 5h30 et 7h30 Après 9h30

Habituellement, à quelle heure partent la plupart des salariés/agents ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Avant 13h Entre 15h et 17h Après 19h
 Entre 13h et 15h Entre 17h et 19h Horaires variables

Actions de l'établissement en faveur de la mobilité

Où en êtes-vous dans ces démarches en matière de déplacement ? *Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :*

	Fait	En cours	En réflexion	Non prioritaire
Télétravail temporaire (mesure sanitaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Télétravail permanent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Document Unique (DU)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Où en êtes-vous parmi cette liste d'actions en faveur du covoiturage ? *Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :*

	Fait	En cours	En réflexion	Non prioritaire
Faciliter la mise en relation des salariés souhaitant faire du covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Doter votre établissement de places de parking réservées au covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Participer aux frais de transport lorsque les salariés covoiturent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Attribuer des véhicules lorsque les salariés ont un projet de covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Où en êtes-vous parmi cette liste d'actions en faveur des transports en commun ? *Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :*

	Fait	En cours	En réflexion	Non prioritaire
Organiser des navettes collectives	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rembourser les abonnements au-delà des 50% imposés par la loi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajuster les horaires de travail en fonction des horaires des transports collectifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Où en êtes-vous parmi cette liste d'actions en faveur des déplacements à vélo ? *Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :*

	Fait	En cours	En réflexion	Non prioritaire
Installer du stationnement vélo abrité et à proximité immédiate de l'entrée de l'établissement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mettre à disposition des douches et/ou vestiaires	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Proposer de l'aide à l'acquisition ou location de vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mettre en place le forfait mobilité durable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Où en êtes-vous parmi cette liste d'actions en faveur de la "non mobilité" ? *Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :*

	Fait	En cours	En réflexion	Non prioritaire
Télétravail pour certains salariés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Visioconférence en remplacement de certaines réunions physiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mise à disposition de logements pour éviter certains déplacements ou aide à la relocalisation de certains salariés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quelles autres actions liées à la mobilité auriez-vous envie de mettre en place au sein de votre établissement ?



Attentes de l'établissement auprès des pouvoirs publics

Classez les modes de déplacement pour lesquels vous souhaiteriez voir agir prioritairement les pouvoirs publics. Numérotez chaque case dans l'ordre de vos préférences de 1 à 7

- | | |
|---|------------------------------------|
| <input type="radio"/> Transport en commun | <input type="radio"/> Automobile |
| <input type="radio"/> Train | <input type="radio"/> Covoiturage |
| <input type="radio"/> Vélo | <input type="radio"/> Non mobilité |
| <input type="radio"/> Marche | |

Quelle action des pouvoirs publics, en faveur des déplacements en covoiturage, vous serait la plus utile pour répondre aux besoins de votre établissement ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | |
|---|------------------------------|
| <input type="radio"/> Réserver du stationnement au covoiturage | <input type="radio"/> Aucune |
| <input type="radio"/> Réserver des voies au covoiturage | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> Reverser une allocation aux conducteurs qui pratiquent des trajets en covoiturage | |

Quelle action des pouvoirs publics, en faveur des déplacements en transport en commun, vous serait la plus utile pour répondre aux besoins de votre établissement ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Desservir l'établissement en transports en commun | <input type="checkbox"/> Intensifier la communication et l'information sur les transports en commun |
| <input type="checkbox"/> Mieux adapter les horaires des transports en commun | <input type="checkbox"/> Mieux adapter les destinations possibles en transport en commun depuis l'établissement |
| <input type="checkbox"/> Augmenter la fréquence de passage des transports en commun | <input type="checkbox"/> Aucune |
| <input type="checkbox"/> Aménager un point d'arrêt de bus à proximité de l'établissement ou en | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> Améliorer le confort | |

Quelle action des pouvoirs publics, en faveur des modes actifs, vous serait la plus utile pour répondre aux besoins de votre établissement ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Aménager des cheminements piétons sécurisés | <input type="checkbox"/> Aménager des emplacements sécurisés de stationnements vélos |
| <input type="checkbox"/> Aménager des voies cyclables sécurisées | <input type="checkbox"/> Aucune |
| <input type="checkbox"/> Mettre en place des vélos en libre-service | <input type="checkbox"/> Autre |

Attendez-vous que les pouvoirs publics favorisent la coopération inter-établissement autour de la mobilité ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- | | |
|---|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Oui, via des dispositifs dématérialisés (internet, application...) | <input type="checkbox"/> Non |
| <input type="checkbox"/> Oui, via des temps d'échange et des rencontres | <input type="checkbox"/> Autre |



Difficultés

Avez-vous rencontré des difficultés de recrutement liées aux déplacements ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Oui Non

Pour quelle(s) raison(s) ? *Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :*

- Personnel sans véhicule permis Personnel sans permis Horaires ou caractéristiques de fonctionnement de l'établissement Autre:

Quelle est l'adresse de votre établissement ? *Veillez écrire votre réponse ici :*

Données générales de l'établissement

Quel est le nom de votre établissement ? *Veillez écrire votre réponse ici :*

Quel est votre secteur d'activité ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Services aux particuliers Commerces Santé Tourisme
 Administration publique Enseignement Transports et déplacements Sports, loisirs et culture

Dans quel secteur se situe votre établissement ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Agroalimentaire Informatique / Télécoms Métallurgie / Travail du métal Services aux entreprises Transports / Logistique Banque / Assurance Industrie pharmaceutique
 Bois / Papier / Carton / Imprimerie Chimie / Parachimie BTP / Matériaux de construction Commerce / Négoce / Distribution Electronique / Electricité Machines et équipements / Automobile Plastique / Caoutchouc
 Edition / Communication / Multimédia Etudes et conseils Textile / Habillement / Chaussure



Quelle est la date d'implantation de votre établissement ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

Plus de 10 ans De 9 à 5 ans

De 4 à 1 an

Moins d'1 an

Suivi de l'enquête

Vous autorisez-nous à vous recontacter ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

Oui

Non

Dans le cadre de l'étude, nous allons organiser des sessions de petit-déjeuner à l'attention des chefs d'entreprises/responsables d'établissements, souhaitez-vous y participer ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

Oui

Non

Merci de laisser vos coordonnées mails pour recevoir l'invitation : *Veillez écrire votre réponse ici*

Qui répond au questionnaire ?

Remarques complémentaires *Veillez écrire votre réponse ici*

Merci de votre participation ! 10.08.2021 – 11:00

Envoyer votre questionnaire.

Merci d'avoir complété ce questionnaire.



6.2. Annexe 2 : Questionnaire grand public

SIOCA Questionnaire grand public

Le SIOCA qui regroupe les quatre Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille, lance l'élaboration de la stratégie mobilité du territoire (soutenue par l'ADEME dans le cadre de l'AMI TENMOD). L'objectif est d'établir la feuille de route qui va permettre aux collectivités de développer de nouvelles solutions de déplacement sur l'ensemble du territoire.

Pour aboutir à un diagnostic et un plan d'actions partagés, le SIOCA souhaite fortement associer les habitants à cette réflexion. La présente enquête va permettre de recueillir vos expériences, avis et propositions en matière de déplacements. Pour mener à bien cette réflexion, le SIOCA est accompagné de deux bureaux d'études, Mobhilis (Redon) spécialisé sur les mobilités et Environnement et Société (Concarneau), cabinet de sociologie urbaine, en charge du processus de concertation.

Ce questionnaire se remplit en 15 minutes.

Merci de compléter ce questionnaire avant le 18 juin 2021.

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter Mobhilis : 02 99 726 705.

Il y a 42 questions dans ce questionnaire.



Trajet domicile-travail

Avez-vous une activité professionnelle ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

Oui

Non

Dans quelle commune habitez-vous ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | | | | |
|--|--|---|---|----------------------------------|
| <input type="radio"/> Audierne | <input type="radio"/> Guiler-sur-Goyen | <input type="radio"/> Penmarch | <input type="radio"/> Plovan Plozévet | <input type="radio"/> Sein |
| <input type="radio"/> Beuzec-Cap-Sizun | <input type="radio"/> Guilvinec | <input type="radio"/> Peumerit | <input type="radio"/> Pont-Croix | <input type="radio"/> Treffiagat |
| <input type="radio"/> Cléden-Cap-Sizun | <input type="radio"/> Île-Tudy | <input type="radio"/> Plobannalec-Lesconil | <input type="radio"/> Pont-l'Abbé | <input type="radio"/> Tréguennec |
| <input type="radio"/> Combrit | <input type="radio"/> Kerlaz | <input type="radio"/> Plogastel-Saint-Germain | <input type="radio"/> Pouldergat | <input type="radio"/> Tréméoc |
| <input type="radio"/> Confort-Meilars | <input type="radio"/> Landudec | <input type="radio"/> Plogoff | <input type="radio"/> Pouldreuzic | <input type="radio"/> Tréogat |
| <input type="radio"/> Douarnenez | <input type="radio"/> Le Juch | <input type="radio"/> Plomeur | <input type="radio"/> Poullan-sur-Mer | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> Goulien | <input type="radio"/> Loctudy | <input type="radio"/> Plonéour-Lanvern | <input type="radio"/> Primelin | |
| <input type="radio"/> Gourlizon | <input type="radio"/> Mahalon | <input type="radio"/> Plouhinec | <input type="radio"/> Saint-Jean-Trolimon | |

Dans quelle commune travaillez-vous ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- | | | | | |
|--|--|---|---|----------------------------------|
| <input type="radio"/> Audierne | <input type="radio"/> Guiler-sur-Goyen | <input type="radio"/> Penmarch | <input type="radio"/> Plovan Plozévet | <input type="radio"/> Sein |
| <input type="radio"/> Beuzec-Cap-Sizun | <input type="radio"/> Guilvinec | <input type="radio"/> Peumerit | <input type="radio"/> Pont-Croix | <input type="radio"/> Treffiagat |
| <input type="radio"/> Cléden-Cap-Sizun | <input type="radio"/> Île-Tudy | <input type="radio"/> Plobannalec-Lesconil | <input type="radio"/> Pont-l'Abbé | <input type="radio"/> Tréguennec |
| <input type="radio"/> Combrit | <input type="radio"/> Kerlaz | <input type="radio"/> Plogastel-Saint-Germain | <input type="radio"/> Pouldergat | <input type="radio"/> Tréméoc |
| <input type="radio"/> Confort-Meilars | <input type="radio"/> Landudec | <input type="radio"/> Plogoff | <input type="radio"/> Pouldreuzic | <input type="radio"/> Tréogat |
| <input type="radio"/> Douarnenez | <input type="radio"/> Le Juch | <input type="radio"/> Plomeur | <input type="radio"/> Poullan-sur-Mer | <input type="radio"/> Autre |
| <input type="radio"/> Goulien | <input type="radio"/> Loctudy | <input type="radio"/> Plonéour-Lanvern | <input type="radio"/> Primelin | |
| <input type="radio"/> Gourlizon | <input type="radio"/> Mahalon | <input type="radio"/> Plouhinec | <input type="radio"/> Saint-Jean-Trolimon | |



Combien de kilomètres séparent votre domicile de votre lieu de travail ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Travail depuis chez soi De 1 à 5 km De 10 à 20 km
 Moins de 1km De 5 à 10 km Plus de 20km

Quel moyen de transport utilisez-vous le plus régulièrement pour aller travailler ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Marche Deux roues motorisés Voiture en covoiturage
 Vélo / vélo électrique / trottinette / gyropode Bus Train Voiture seul
 Voiture électrique

Vos déplacements à vélo

Pratiquez-vous le vélo ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non

Si non, pourquoi ne faites-vous pas de vélo ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Je ne sais pas faire de vélo Les aménagements cyclables ne sont pas sécurisés
 Je n'ai pas de vélo / Mon vélo n'est pas en bon état Je crains les intempéries
 Aucun de mes trajets ne me semble réalisable à vélo

Si oui, pour quel(s) motif(s) faites-vous du vélo Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Travail Administratif Scolaire
 Achats Santé
 Tourisme Loisirs

A quelle fréquence faites-vous du vélo ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tous les jours Plusieurs fois par mois
 Plusieurs fois par semaine Plusieurs fois par an



Votre pratique du covoiturage

Pratiquez-vous le covoiturage ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non

Si non, pour quelle(s) raison(s) ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Horaires qui ne semblent pas compatibles avec le covoiturage (horaire de nuit, non fixes) Trajet qui ne semblent pas compatibles avec du covoiturage
- Je ne sais pas comment me mettre en relation avec des covoitureurs.
- Je n'ai jamais besoin de me déplacer en voiture
- Peurs liées au covoiturage
- Autre:

Si oui, pour quel(s) motif(s) covoitrez-vous ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Travail Administratif Scolaire
- Achats Santé
- Tourisme Loisirs

A quelle fréquence covoitrez-vous ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tous les jours Plusieurs fois par mois
- Plusieurs fois par semaine Plusieurs fois par an

Avec qui covoitrez-vous ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Collègue(s) de travail amis
- Famille, Personne extérieure à la famille (hors collègue(s) de travail et amis)

Par quel moyen covoitrez-vous ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Un site de mise en relation De manière spontanée (sans passer par internet)



Si vous utilisez un site de mise en relation, duquel s'agit-il ? *Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :*

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Blablacar | <input type="checkbox"/> Klaxit | <input type="checkbox"/> Freecovoiturage |
| <input type="checkbox"/> Laroueverte | <input type="checkbox"/> Mobicoop | <input type="checkbox"/> Autre |
| <input type="checkbox"/> Ouestgo | <input type="checkbox"/> Roulezmalin | |

Quel est votre point de rendez-vous ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Domicile de l'un des covoiturés | <input type="radio"/> Parking non identifié comme aire de covoiturage |
| <input type="radio"/> Parking identifié comme aire de covoiturage | <input type="radio"/> Autre |

Comment organisez-vous le partage des frais de déplacement ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> Contribution financière | <input type="radio"/> Aucune contribution |
| <input type="radio"/> Alternance des véhicules | <input type="radio"/> Autre |

Avez-vous l'habitude de prendre des gens en auto-stop ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| <input type="radio"/> Oui | <input type="radio"/> Non |
|---------------------------|---------------------------|

Avez-vous l'habitude de faire de l'auto-stop ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| <input type="radio"/> Oui | <input type="radio"/> Non |
|---------------------------|---------------------------|

Le transport en commun

Utilisez-vous le car ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| <input type="radio"/> Oui | <input type="radio"/> Non |
|---------------------------|---------------------------|



Si non, pourquoi n'utilisez-vous pas le car ? *Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :*

- Les horaires ne correspondent pas à mes besoins
- Il n'y a pas d'arrêt / de ligne qui correspondent à mes habitudes de déplacement
- Je trouve que c'est compliqué (achat de ticket, correspondance)
- Autre:

Pour quel(s) motif(s) utilisez-vous le car ? *Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :*

- Travail
- Achats
- Tourisme
- Administratif
- Santé
- Loisirs
- Scolaire

A quelle fréquence prenez-vous le car ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Tous les jours
- Plusieurs fois par semaine
- Plusieurs fois par mois
- Plusieurs fois par an

Utilisez-vous les services de transport public fluvio-maritime (liaison Audierne - Sein, passeur, navette fluviale) ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- Oui
- Non

Si non, pourquoi ne les utilisez-vous pas ? *Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :*

- Les horaires ne correspondent pas à mes besoins
- Il n'y a pas d'arrêt / de ligne qui correspondent à mes habitudes de déplacement
- Je trouve que c'est compliqué (achat de ticket, correspondance)
- Autre:

Si oui, pour quel(s) motif(s) ? *Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :*

- Travail
- Achats
- Tourisme
- Administratif
- Santé
- Loisirs
- Scolaire



A quelle fréquence ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tous les jours Plusieurs fois par mois
 Plusieurs fois par semaine Plusieurs fois par an

Utilisez-vous le train ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non

Si non, pourquoi n'utilisez-vous pas le train ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Je trouve ça trop cher Je trouve que c'est compliqué (achat de ticket, correspondance)
 Les horaires ne correspondent pas à mes besoins Autre
 Il n'y a pas de gare / de ligne qui correspondent à mes habitudes de déplacement

Pour quel(s) motif(s) prenez-vous le train ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Travail Administratif Scolaire
 Achats Santé
 Tourisme Loisirs

A quelle fréquence prenez-vous le train ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Tous les jours Plusieurs fois par mois
 Plusieurs fois par semaine Plusieurs fois par an

Autres solutions de mobilité

Connaissez-vous les différents modes de transport sur votre territoire ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non

Si oui, lesquels ?



Equipement des ménages

De quel moyen de transport disposez-vous dans votre foyer ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- | | | |
|--------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> Voiture | <input type="checkbox"/> Vélo cargo ou familial (biporteur ou triporteur) | <input type="checkbox"/> Deux roues motorisés |
| <input type="checkbox"/> Vélo adulte | <input type="checkbox"/> Vélo à assistance électrique | <input type="checkbox"/> Je ne possède pas de moyen de transport |
| <input type="checkbox"/> Vélo enfant | <input type="checkbox"/> Trottinette | <input type="checkbox"/> Autre: |

Détenez-vous un permis de conduire ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Oui Non

Combien de véhicule(s) y a-t-il dans votre foyer ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- 1 3 ou plus
 2

Quelle est l'énergie de votre/vos véhicule(s) ? Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Essence | <input type="checkbox"/> Hybride |
| <input type="checkbox"/> Diesel | <input type="checkbox"/> GPL |
| <input type="checkbox"/> Electrique | |

Pour mieux vous connaître

Vous êtes ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Féminin Masculin

Quelle est votre tranche d'âge ? Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- Moins de 20 ans Entre 27 et 50 ans Plus de 65 ans
 Entre 21 et 26 ans Entre 51 et 65 ans



Quelle est votre catégorie socio professionnelle ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="radio"/> Agriculteurs | <input type="radio"/> Cadres et professions intellectuelles supérieures | <input type="radio"/> Employés Ouvriers |
| <input type="radio"/> Artisans-Commerçants-Chefs d'entreprises | <input type="radio"/> Professions intermédiaires | <input type="radio"/> Inactifs et chômeurs |

Avez-vous des enfants ? *Veillez sélectionner une seule des propositions suivantes :*

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| <input type="radio"/> Oui | <input type="radio"/> Non |
|---------------------------|---------------------------|

Merci d'avoir complété ce questionnaire.



6.3. Annexe 3 : Grille d'entretien pour les permanences avec les communes

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	
Projets	<i>Quels projets à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	

Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	

Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)</i> ?	
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ? Quelles conséquences peuvent être attendues par la prise de compétence mobilité ?</i>	
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	

Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée... Points noirs ? Accidentologie ?</i>	
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	





Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	



6.4. Annexe 4 : Saisie des entretiens avec les représentants des communes

6.4.1. Communauté de Communes de Douarnenez

A. Douarnenez

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Comptabilité difficile des modes de transits du fait de l'étroitesse des rues et du relief Réflexion sur l'harmonisation des transports sur la commune
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Petites villes de demain : retenue (DZ) Pont : recherche de mise en accessibilité de la promenade qui longe Treboul (Poussettes/vélos/pmr...) Début année prochaine – travaux pendant 2 ans Grosse aide de l'état + accueil futur de personnes en situation handicap avec logique d'habitat. Le bâtiment sera devant l'île Tristan
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Hôpital est un pourvoyeur d'emploi Usines agro (petit navire chancerelle) Grosse transhumance entre Quimper et dz



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ?</i>	Problématique de stationnement : ménager des zones de stockages
	<i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i> <i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i> <i>Point noir/accidentologie ?</i>	Voirie très dégradée : mandatures précédentes n'ont pas mis le paquet là-dessus. Cependant, ce n'est pas la priorité du tout encore aujourd'hui « Lorsqu'on utilise les vélos ça cogne ! »
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ?</i> <i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i> <i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Vitesse : très gros problème – il y a des réfractaires mais bon... Radars pédagogiques déjà installés... puis on passera aux gendarmes ! Chicanes mises en place, dos d'ânes ... Au port Rhu : il y a un axe de contournement pour les PL qui partent de la zone du port et qui circulent sur le port pour sortir de la commune : beaucoup ne respectent pas les limitations de vitesses Surtout en été, cela pose un gros problème car les bars desservent leurs terrasses de l'autre côté de la rue PROBLEME D INSECURITE
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i> <i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Pas d'horodateur pas de stationnement payant Zone bleue : mais pas assez d'effectif pour mettre un contrôle Parking : bien conscience que les gens veulent la voiture Test estival : le centre sera piétonnisé le matin avec possibilité de stationner à proximité – lancement début juillet
Services	<i>Aires de covoiturage ?</i> <i>Garages concessions automobiles ?</i>	Aire : département en cours d'acquisition d'un terrain à l'entrée de la ville Adj. aires informelles
Usages et pratiques	<i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ?</i> <i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...) ?</i> <i>Logistique routière ?</i>	PROBLEME d'usages : Poids lourds surtout : limiter les horaires de circulation – et surtout les entreprises sont à l'extérieur du centre Port de débarquement a dz (pêche vers l'Espagne ensuite) Pour la commune c'est intéressant : fioul, chargement de denrées et taxe d'arrêt sont autant de retombées pour DZ



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	DSP transport sur la commune délégué à l'interco – transport scolaires plutôt en bus que vélo (ou les parents les déposent) Offre de transport en commune repensée : A compter du 1/07 : le bus circulera du Lundi au samedi, sauf le dimanche, et couvrira tout le périmètre de la commune + Elargissement du périmètre de desserte et fréquence de passage Transport voiture très marqué sur le territoire Bus : scolaire / et personnes âgées et personnes sans permis
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Réévalué il y a 1/et demi Prolongé en fonction de l'intérêt général – offre de transport en commun très réfléchi
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Un peu tout le monde – actifs/pas actifs, personnes âgées, jeunes...
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	TAD : oui en + de la DSP Deux types : - prestataire équipé PMR – commune supporte le coût + offre TAD via le CCAS : mais pas de véhicule adapté – 1 voiture classique (service réservé aux personnes +65ans)
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Communication très bonne entre le presta et la commune Adaptée en fonction de la configuration étroite des rues (achat d'un nouveau véhicule tout récemment, mieux adapté)



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs? Accidentologie?</i></p>	<p>Certaines rues étroites n'ont pas forcément de trottoir</p> <p>Pratique ancienne de marcher sur la rue</p> <p>Pas forcément d'accidents, les gens sont habitués</p>
Services aux piétons	<p><i>Fontaines, point d'eau? Offre d'hébergement touristique?</i></p>	<p>GR34 : beaucoup de randonneurs</p> <p>Présence d'un gîte d'étape public : accueil des groupes –en centre-ville</p> <p>Petits points d'eau oui (robinets, pas de fontaine à eau) – sanitaires oui (propriété de la ComCom : passage deux fois jour pour le nettoyage) : but à terme de remplacer les sanitaires vers des automatiques</p> <p>Hôtels, villages vacances, campings (privés : 4 – ancien municipal : géré par DSP), locations saisonnières – bel éventail de logements touristiques</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p>	<p>GR34 : loisirs /sportifs Marches diverses (courses, enfants...)</p> <p>Beaucoup en été oui – saisonnalité marquée</p>
Divers	<p><i>Compléments éventuels</i></p>	



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Voie verte : vers Quimper Pistes cyclables existent mais compliquées à mettre en œuvre du fait du relief de la ville et de l'étroitesse des ruelles (historiquement la ville s'est construite de cette façon pour se protéger des vents et autres intempéries violentes)
		La voirie est aussi assez dégradée, ce qui rend les choses compliquées à mettre en œuvre Cite en exemple positif : Fouesnant
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Oui : arceaux présents un peu partout (halles plage, mairie...ne sait pas exactement combien mais il y en a un certain nombre). Il y a beaucoup de marcheurs avec la présence du GR34, ce qui apporte aussi des usages envélos parfois pour les déplacements. Les usages reviennent vers le vélo (comme dans les 60')
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Le jalonnement et la signalétique sont présentes au maximum (marquage au sol et panneaux) Cela permet de faire prendre conscience à l'automobiliste qu'il y a un vélo qui peut se trouver près de lui sur la route – cohabitation des modes de déplacements souhaité
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	3 marchands sur DZ 1 association qui répare les vélos Location : 1 entreprise
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	Non pas de retours – scooter très majoritaire dans les années 90'
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Anecdotique pour les scolaires jeunes Collège lycée un peu plus
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Surtout des loisirs et un peu pour aller au travail (notamment par la vélo route vers Quimper, mais en hiver ça reste quand même très compliqué avec les intempéries)



B. Kerlaz

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Cotes beaucoup sur le territoire Commune littorale Sentiers côtiers très beaux
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Centre bourg PLU figé avec la loi littoral Habitat dégradé mais ça s'arrange les gens achètent beaucoup
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises?</i>	Pas de commerces : en cours de rachat /d'un local pour logement sociaux à l'étage et commerces en bas Antiquaire sur la commune Biscuiterie artisanale sur la commune Distributeur lait et de baguette sur la commune
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Projet de réaménagement du centre bourg Parking des résistants va être réaménagé + il y aura de la place ici pour les Campings cars Etendre le réseau de la comcom sur Kerlaz pour faciliter les déplacements pour la piscine/médiathèque et centre nautique (jeunes et moins jeunes) + Espace d'immobilité lire sous les ombrages souhaité !
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Plage de Trézmalouen : parking existe le long de la plage adj., avec l'accord le département : déplacer les campings car de la plage s



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Gros problème de vitesse CAUE : « l'étude fait ressortir que le bourg est moche » – « il faut reconnaître quand on voit les photos que ça ne donne pas envie de s'arrêter »
		Nids de poule : oui RD entrecoupe la commune au bourg Routes à refaire mais pas dangereuses
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	problème vitesse : partout sur la commune – mais aussi sur une route qui rejoint 2 RD (CC va faire des travaux) Mesures mises en place : 50 km/h partout sur cette route + ligne continue Zone 30 souhaitée – zones entre piétons et vélos en cours avec le travail BE /CAUE
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i>	Parking à la mairie, place de la maire et de la salle communale
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Aire : non, car pas de réserve foncière Oui, sur le principe mais il faut le foncier pour et plutôt à l'extérieur Non pas de garage



Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...) Logistique routière ?</i>	problème de cohabitation entre voitures et engins agricoles : demande sur le bord d'un trottoir : mettre des rambarde bois (département a refusé car « inutile »)
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Souhait borne électrique voiture



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Ramassage scolaire matin et soir
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Arrêt à Kerner et à la mairie (abri bus) et parking a cote Des habitants de Kerlaz pourraient le prendre mais il ne faut pas que tout le monde se sache !
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Scolaire En été : possible qu'il y ait une ligne régionale 2008 : passage régulier – département a supprimé car pas assez de public à le prendre
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	Pub faite sur ce transport TAD (mais système trop lourd en horaires) – ne marche pas



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) ? Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée... Points noirs ? Accidentologie ?</i>	GR 34 : beaucoup de marcheurs Servitude de passage devrait être mise en place d'ici la fin de l'été pour terminer le GR au niveau de la baie de Douarnenez Parcours de santé souhaité, beaucoup de jeunes le souhaitent
Services aux piétons	<i>Fontaines, point d'eau ? Offre d'hébergement touristique ?</i>	Sanitaire près de la mairie Pas de points d'eau hors sanitaire
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) ? Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i>	Structure de jeux près de la mairie Marché vendredi soir (2014) – en perte de vitesse..
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Bois du Nevet – géré par le département : vélos et piétons attire beaucoup



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	« Depuis la loi LHOM : aménagements sont obligés pour les vélos – mais avec la route départementale, ça va pas »
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Parcs à vélo au bourg
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Non, pas de signalétique aujourd'hui, mais ce sera sûrement fait au centre bourg avec la zone partagée
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Parfois accompagnés mais souvent seuls



C. Le Juch

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Plutôt vallonnée Particularité de ne pas être coupée par le RD – 2 km pour rejoindre la commune Problématique ZH et MH (ABF)
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Bourg bien matérialisé 350hb Centralité marquée et pour cause : la RD ne traverse pas le bourg, elle se situe 2 km plus loin Quelques hameaux : dont 1 qui impose impérativement de couper la rd pour rentrer dans ce lotissement (route de Sterlaz - sud vers Quimper), et qui est gênant de facto pour la sécurité des personnes
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Projet : gros projet de réhabilitation logement et commerce en centre bourg Projet 2 : école privée sur la commune – la garderie repasse en compétence communale très prochainement : le local va permettre d'ouvrir 1 troisième classe (privée) Nouvelles familles viennent s'installer fréquemment
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Vélo électrique : prime vélo (indemnité km vélo) – mis en place par la commune Incitatif – ¾ agents communal viennent au boulot en vélo (Kerlaz dz et ..) Mise en place d'ateliers financés par alvéole pour se réapproprier cet usage vélo



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Cheminement doux depuis la salle socio vers parking terrain foot – plaine de loisir (tyrolienne, city-stade, parcours santé/musculation) Revêtement minéraux/vert alterné Travail des cheminements entre piétons et vélos en centre bourg – problème de voirie pas large Cheminement s'allume à la demande
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Zone 30 dans tout le bourg Stationnement dans un rayon de 400m autour du centre bourg : 137 places – signalétique possible à faire ? « pas de problème de stationnement si les gens acceptent de marcher un peu ! »
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i>	OK pas de souci à priori
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Oui mais non – pas d'aire formelle mais covoiturage existe sur la commune Mais et surtout : autopartage (KerGo avec la plateforme Clem) déjà en fonction sur la commune – une 50aine de personnes inscrites



Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...) Logistique routière ?</i>	Personnes âgées mais aussi tous les autres aussi Pour les courses et rdv médicaux Diagnostic et préconisation de circulation et stationnement (CD 29) – FIA (Finistère Ingénierie Assistance) Et bulletin municipal à lire http://www.lejuch.fr/vie-municipale/realisations-en-cours/
----------------------------	---	--



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Brezih go dessert la commune sur la RD : Ecole privée : pas de ramassage scolaire les parents viennent déposer leurs gamins en voiture
		FIA : étude problématique de stationnement de la commune (les résultats de l'étude montrent entre autre que les réclamations des parents ne sont pas réelles : en réalité il n'y que 4 personnes en mm temps à stationner devant l'école) Essayer de faire de l'éducatif auprès des parents par rapport à çaproblème lié au stationnement global
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	1 arrêt Gourlizon 1 autre arrêt ...
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Scolaires sur Quimper Mais surement des gens qui vont en bus à Quimper
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	NON : ne sert à rien ! même personne depuis 3 ans (145 trajets = 1 personne) Autopartage : mise en place d'un service – ouvrir la mobilité aux personnes du Juch Adhésion à un service (CLEM société qui fournit la plateforme en ligne de résa – et système de boîte à clé avec code unique à chaque réservation) Mise en place service de taxi pour les personnes âgées le samedi matin pour aller sur DZ (2-4 personnes) But : lancer l'autopartage pour pourquoi ne pas remplacer le besoin de taxi des vieux le matin Et possibilité de covoiturage avec cette plateforme
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Revitalisation des centres bourgs en 2019 (lauréat avec ce projet d'auto partage)



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) ? Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée... Points noirs ? Accidentologie ?</i>	Cheminement ok
Services aux piétons	<i>Fontaines, point d'eau ? Offre d'hébergement touristique ?</i>	WC publics oui + avec les cabanes étapes avec des toilettes sèches à proximité
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) ? Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i>	Randonnée oui – voie verte et cheminements doux dans la commune



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Voie verte : beaucoup de passage avec cette voie Installation de consignes à vélos avec point de réparation de vélo
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Oui dans le bourg
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Oui vélo route Piste cyclable : pas nécessairement mais on est en zone 30 Gros travail sur le partage des usages voirie étroite
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Cabanétapes : 2 en cours de construction pour l'été 2021 Seront implantées en aout , dans le centre avec aménagement vélos (pas à côté de la consigne a vélos carenvironnement moins calme) Subventionné par Alvéole – appel à projet région Mix de subvention qui permette de mettre en place ces projets
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Souhait de mettre en place des vélos partagés Cyclo tourisme – sécurisation des vélos pour capter les gens qui circulent en vélo sur la voie verte pour lesfaire venir sur la commune



D. Poullan sur Mer

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Une centralité avec un bourg, un bourg dense avec des commerces et services. Réaménagé en 2005 – 2009. Le bourg est décentré, avec une grande proximité avec Confort-Meilars.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Déplacements domicile travail vers Douarnenez et Quimper essentiellement, puis Pont-Croix et Audierne. Poullan attire des salariés du Cap sur les ZA en entrée de bourg.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Deux départementales traversent la commune Douarnenez Le Cap => traverse le bourg et vers Pont-Croix – Audierne au sud. Forte saisonnalité des circulation (+ en saison)avec traversée du bourg. La départementale est accidentogène (vitesse + ligne droite).</p> <p>Des voies communales en bon état et large => vitesse de circulation.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Centre bourg limité à 30 km/h, 50 km/h sur le reste de la zone agglomérée.</p> <p>Travail avec campagne de comptage radar pédagogique en cours pour objectiver la question de la vitesse.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i></p>	<p>Des problématiques de stationnement liées aux pratiques plus qu'à l'offre (les gens veulent se garer au plus près des commerces et n'utilisent pas les parkings.</p> <p>Fort taux de motorisation qui entraîne une surutilisation de l'espace public.</p> <p>Pas de problématique spécifique identifiée durant la saison.</p>
Services	<p><i>Aires de covoiturage ?</i></p> <p><i>Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Pas d'aire de covoiturage mais pas de problématique particulière.</p>
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Question des camping-cars, travail en cours pour mieux réguler l'offre (2 espaces dédiés existants, augmentation prévue de la capacité. Sur utilisation par camping-cars des parkings sur la côté (6 à 10 places VL => 2-3 si camping-cars.</p> <p>Problématique des vans qui circulent sur des chemins difficiles d'accès, stationnent à des emplacements gênants pour les secours.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	TàD qui n'a pas fonctionné. Un arrêt BreizhGo (commercial) sur la départementale à 5 – 6 km du bourg sans stationnement auto ou vélo => usage très faible. Transport scolaire (collège, lycée), pas de problématiques particulières, une utilisation plutôt bonne.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Trottoirs dans le bourg plutôt correct, sécurité renforcée aux alentours de l'école et maison de l'enfance (cheminement piéton séparé de la chaussée par bande plantée.</p> <p>Ponctuellement problématique des trottoirs trop étroits</p> <p>Dangerosité de la traversée de la départementale au sud du bourg.</p> <p>Quelques venelles utilisables dans le bourg à mieux jalonner.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Une voie verte depuis Douarnenez arrive à 3 km du bourg, ensuite liaison par voie communale partagée. Voies partagées aménagées pour liaison Douarnenez – Pont-Croix.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	La voie verte vers Douarnenez est de plus en plus utilisée par des cyclistes utilitaires, problématique du chaînon manquant (voie partagée) pour relier le bourg. Cette voie partagée est plus longue que la départementale, mais offre plus de sécurité => jalonnement et indications à renforcer.
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	



E. Pouldergat

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	<p>Une commune avec 3 parties :</p> <p>Le bourg (30 % de la population)</p> <p>Le hameau de Kerguesten (proche de Douarnenez) 35 % de la pop</p> <p>Le sud avec de l'habitat diffus</p> <p>Forte activité agricole</p>
Structure urbaine	<p><i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ?</i></p> <p><i>Localisation des pôles générateurs de flux</i></p>	Un bourg traversé par la RD, sans contournement possible et avec fort trafic PL et engins agricoles.
Pratiques de la commune	<p><i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes...</i></p> <p><i>Pratiques des entreprises ?</i></p>	<p>Déplacements en voiture prépondérants, développement des mobilités cyclables sur axes aménagés.</p> <p>Beaucoup de randonneurs dans le bourg.</p>
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	<p>Projet d'autopartage mais abandonné faute d'engouement de la part de la population.</p> <p>Sentiment de potentiel fort sur VAE et covoiturage vers Douarnenez et Quimper (une aire à proximité).</p> <p>Evocation de l'autostop organisé, mais non prioritaire.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>2 grands axes : RD nord-sud Douarnenez – Pont L'Abbé et Est-ouest (Audierne Quimper). Problématiques de vitesse</p> <p>Réseau de voies communales</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Pas de travail actuellement réalisé, limitation à 50 km/h dans le bourg et présence de quelques zones 30. Souhait de réaliser une étude pour apaiser les circulations (actuellement présence de chicanes et feux à détection (mais pas respecté).</p> <p>Problématique de vitesse sur RD et dans le bourg (30 % des automobilistes respectent le 30 km/h devant l'école.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Transport scolaire présent (collège et lycée), pas de desserte TUD Bus (arrêt le plus proche à l'hôpital de Douarnenez)
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Usage par scolaire.
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ? Quelles conséquences peuvent être attendues par la prise de compétence mobilité ?</i>	Réflexion sur opportunité d'une desserte TUD Bus. Peu d'engouement à l'heure actuelle.
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Problématique de trottoirs étroits dans rues étroites => pas de solution ? Trafic engins agricoles important (faible pour les PL).</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Essentiellement voiture, peu de pôle générateurs de flux dans le bourg (2 commerces).</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Aménagements existants mais discontinus (1 chaînon manquant de 120 m obligeant à emprunter la Départementale+ traversée de la départementale).. Réflexion en cours sur chemins alternatifs pour les vélos sur voies communales et chemins existants.
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	arceaux présents sur la commune, rien pour l'école (pas de pratique actuellement et coût important).



6.4.2. Communauté de Communes du Haut Pays Bigouden

A. Plozévet

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Un territoire étendu, peu de contraintes de relief (territoire assez plat), contrainte météo forte : il y a beaucoup de vent
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Un centre-bourg doté des commerces de base, avec une moyenne surface à proximité immédiate du bourg. Commune littorale => saisonnalité importante et question des camping-cars , parking en bord de mer en cours d'aménagement. La commune offre l'ensemble des services commerciaux de proximité ainsi qu'une moyenne surface à proximité immédiate du bourg.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Déplacements domicile travail essentiellement en voiture. La commune offre des emplois (une usine et Hennaf), sinon, c'est principalement Quimper, Douarnenez, Pont L'abbé et Brest.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Un projet de réaménagement du centre-bourg est en cours (A3 Paysage) Création d'un site multimodal sur le parking de l'église, liaison car, vélo et voiture. Prévision dans l'étude de mise aux normes PMR des trottoirs et cheminements piétons.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Présence de deux départementale qui se croisent en centre-bourg.</p> <p>Réseau de routes communales en bon état et peu accidentogène.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>La sécurisation du centre-bourg vis-à-vis de la circulation automobile est l'objet de l'étude de réaménagement du centre-bourg.</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i></p>	<p>Pas de problématique de stationnement particulière, mis à part le vendredi en raison du marché (un parking de moins)</p> <p>Les parkings de bord de mer sont problématiques en saison, ils font l'objet d'un réaménagement.</p>
Services	<p><i>Aires de covoiturage ?</i></p> <p><i>Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Pas d'aire de covoiturage, mais des parking en centre-ville disponibles et sans doute utilisés pour cette pratique.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)? Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	<p>Circulation problématique en heure de pointes et lors des entrées, sortie d'école. La circulation des PL est problématique, mais il n'y a pas d'autre solution. Concernant les engins agricoles, quelques problèmes de largeurs de voies à certains endroits. De nombreux camping-cars également en saison.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	<p>Le car scolaire fonctionne bien pour le ramassage des collégiens et lycéens.</p> <p>Pour le service commercial, ligne vers Douarnenez Pont L'abbé et Quimper, peu d'horaires « c'est lamentable ».</p> <p>L'été il y a un peu plus d'offre, mais c'est problématique pour les jeunes en dehors des déplacements scolaires.</p>
Usages et pratiques	<p><i>Qui utilise ?</i></p> <p><i>Quels retours ?</i></p> <p><i>Quel niveau de satisfaction ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Scolaire, car pas d'autre choix. Très faible utilisation par les voyageurs commerciaux du fait de la faiblesse de l'offre.</p> <p>Potentiel pour utiliser le train à Quimper, mais pose la question des correspondances.</p>
Projets	<p><i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i></p> <p><i>Quelles conséquences peuvent être attendues par la prise de compétence mobilité ?</i></p>	<p>Future aménagement d'un point d'arrêt multimodal sur le parking derrière l'église (étude de réaménagement de centre bourg)</p> <p>Souhait que la région étoffe son offre à destination des actifs avec horaires de bureaux.</p>
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	<p>L'avion est mentionné comme une alternative notamment pour des déplacements professionnels vers Paris.</p> <p>Besoin par contre d'une navette aéroport pour faciliter les déplacements.</p>



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i> <i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i> <i>Points noirs?</i> <i>Accidentologie?</i>	Actuellement, cheminements piétons non accessibles. (intégré à l'étude de réaménagement du centre-bourg.) Réseau de chemin important en dehors du bourg.
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i> <i>Qui? Saisonnalité?</i> <i>Principaux problèmes connus?</i> <i>Quels besoins sont identifiés?</i>	Une pratique utilitaire notamment pour les habitants du bourg pour rejoindre les commerces de centre-ville, mais peu développé du fait de la mauvaise qualité des cheminements piétons.



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Éléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Pas d'aménagement actuellement, un projet à venir pour relier Mahalon au nord-ouest.
Usage et pratiques	<i>Éléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Quelques utilisateurs pour des déplacements utilitaires, sinon, plutôt cyclisme sportif (présence d'un vélo club) et cyclotourisme.
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	



B. Guillers

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Un centre bourg et deux hameaux importants
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Grosse prédominance de l'automobile dans les déplacements.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Une étude globale de circulation sur le centre-bourg en cours pour améliorer les déplacements doux en utilisant les potentiels de petits ruelles, garennes constituant des parcours alternatifs.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Présence d'une départementale</p> <p>Réseau de routes communales</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i></p>	<p>Problèmes de stationnements au niveau des commerces en centre-bourg (incivilité, stationnement sauvage sur les trottoirs), manque de place sur les parkings de la commune.</p>
Services	<p><i>Aires de covoiturage ?</i></p> <p><i>Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Pas d'aire officielle, une pratique à priori peu développée.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)? Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	<p>Des problématiques de vitesse de circulation, aussi bien en centre-bourg que dans les différents hameaux.</p> <p>Des actions d'aménagements (ralentisseur en entrée de bourg) et de sensibilisation (campagne de comptage avec radar pédagogique dans un hameau en cours).</p> <p>Contrainte forte sur les aménagements pour apaiser la vitesse lié à la circulation des PL et engins agricoles.(largeurs de voie et problématique de giration pour les véhicules de gros gabarit).</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Le ramassage scolaire organisé par la région est satisfaisant. Le service interurbain est par contre problématique. Peu d'information sur le TAD qui existe.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Utilisation par les scolaires, pas par les voyageurs commerciaux.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Pas de trottoirs systématique, engendrant de grosses lacunes en terme d'accessibilité PMR et de sécurité des déplacements piétons.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>A noter, sécurisation près de l'école dans le cadre du plan vigipirate (pas de stationnement côté école 20 m en amont et en aval de l'entrée), jugé positif par les représentants de la commune.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Pas d'aménagements mais besoin d'étude, notamment pour des liaisons entre le bourg et les Hameaux. Souhait d'aménager à destination des jeunes, notamment vers la salle de sports.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Problématique des « jeunes » qui pour des usages récréatifs ont des comportements dangereux (« ils font du une roue sur le rond-point »).



C. Peumerit

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Une situation centrale sur le territoire, mais un éloignement relatif important du fait du réseau et des problématiques de desserte. Un bourg, deux centralités (le bourg et Saint Joseph) et des petits hameaux. Un habitat très dispersé qui induit que le bourg ne regroupe qu'un quart de la population.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Projet de réfection du bourg et de Saint Joseph en cours.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Une départementale et 43 km de voirie communale. (un réseau adapté aux pratiques des automobilistes et bien entretenu). Gestion communautaire du réseau anciennement communal.</p> <p>Présence d'une carrière qui induit un fort trafic PL avec des problématiques de vitesse de circulation non adaptée et une forte dégradation des voies.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Travail en cours en lien avec le projet de réaménagement de centrée-bourg. Souhait de hiérarchiser en cohérence avec les capacités de voies (30 km/h et 50 km/h)</p> <p>Nombreuses plaintes relatives à la vitesse qu'il est besoin d'objectiver car configuration des voies qui fait qu'il est impossible de rouler vite.</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i></p>	<p>Nombreux petits parkings attenants aux bâtiments publics, mais des pratiques de stationnement sur les trottoirs au plus près des entrées.</p> <p>Réflexion autour du stationnement des engins de chantier.</p>
Services	<p><i>Aires de covoiturage ?</i></p> <p><i>Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Pas d'aire existante, possibilité d'un créer une au nord et une autre sur la départementale.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Test de TAD qui n'a pas fonctionné. Besoin d'une offre de transport régulier avec une bonne irrigation et une meilleure fréquence de passage notamment en direction de Quimper. Pas de desserte du centre-bourg par le réseau interurbain.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	L'ouverture du réseau scolaire aux commerciaux pose une problématique de clivage générationnel qui limite l'usage par les publics commerciaux.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Peu de problèmes d'accessibilité et un projet de réaménagement du centre bourg et de Saint-Joseph en cours.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>De nombreux chemins utilisables, nécessité de recensement des chemins pour proposer 4 ou 5 boucles de randonnée. Problématique des terrains privés.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Voies de circulation non adaptées pour les déplacements à vélo, notamment du fait de la présence d'engins agricoles et de PL.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Une pratique ancrée du cyclisme plutôt dans une optique de loisirs (cyclisme de compétition), VTT et cyclotourisme. Peu de déplacements utilitaires.



D. Plogastel

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Relief, avec fortes côtes
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Un centre-bourg dense avec vocation d'habitat et économique (périmètre de centralité) Renforcé par le PLU 4 Hameaux assez gros Une zone d'activité (Kerandoaré) et plusieurs gîtes 2 Grands axes traversent la commune en passant par le bourg.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Voiture majoritaire pour les trajets domicile travail Vélos pour les déplacements vers la mer (en augmentation) La traversée du bourg par les PL et engins agricoles limite les possibilités d'aménagement du bourg, mais souhait qu'ils puissent continuer à fréquenter le centre-bourg.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Projet d'aménagement de voirie en centre-bourg qui intègrent systématiquement les besoins des piétons et cyclistes. Un arrêt de car est à mettre aux normes d'accessibilité PMR.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Réseau routier en bon état. Les gestionnaires sont le département, la CdC sauf pour quelques voies rurales restant dans le giron de la commune.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Hiérarchisation effective, avec un centre-bourg à 30 km/h des hameaux à 70 km/h et deux gros hameaux limités à 50 km/h. Problématique de vitesse identifiée (étude menée dans le cadre du schéma de référence) sur les axes traversant le bourg.
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Pas de problématique de stationnement automobile (étude menée dans le cadre du schéma de référence). Des remontés concernant des difficultés au niveau du parking de l'école.
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Une aire présente à Kerandoaré. 3 garages automobiles dont un pour engins agricoles et PL.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Problématique des traversées de bourg par engins agricoles qui limite la mise en place de dispositifs permettant d'apaiser la circulation en centre-bourg.</p> <p>Concernant les campings cars, des emplacements ont été identifiés pour permettre leur stationnement via le schéma camping-car de l'EPCI.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Desserte régulière + transport scolaire de la Région (collèges et Lycée). Bonne qualité des points d'arrêt, travail en cours pour améliorer le niveau d'accessibilité d'un arrêt non conforme.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Bon fonctionnement du réseau scolaire. Pas de remonté concernant le réseau commercial (utilisation essentiellement par une clientèle captive).
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ? Quelles conséquences peuvent être attendues par la prise de compétence mobilité ?</i>	TAD géré par la CdC



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Mauvaise qualité des cheminements dans le bourg (absence de trottoir, problématique d'accessibilité).</p> <p>Travail en cours pour réaliser des liaisons douces entre les hameaux et le bourg (nombreuses venelles et passages existants (à jalonner). Problématique des terrains privés, notamment pour la mise en place de boucles de randonnées.</p> <p>Nombreuses fontaines mais non potable. Offre d'hébergement touristique entraînant une pratique de la marche et du vélo pour les loisirs.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>Développement de la marche utilitaire, de loisirs et la pratique de la randonnée aussi bien pour les habitants que pour les touristes et visiteurs.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Aménagements cyclables intégrés dans toute réalisation de nouvel aménagement. Aménagement en cours d'une voie verte pour rejoindre le littoral et Quimper.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Des stationnements présents près de l'école et de la mairie.
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Jalonnement en cours dans le cadre du schéma vélo permettant des liaisons en Plogastel-Saint-Germain, Peumerit et Tréogat et la route des vents solaires.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Encouragement de l'utilisation du vélo vers l'école (stationnement présent et aménagements à venir).
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Augmentation de la pratique utilitaire pour aller faire ses courses. Haut niveau de pratique de loisirs et sportif.



E. Plonéour Lanvern

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Une commune de 1 300 habitants, rurale non littorale. Relief peu important, (plateau incliné).
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Un centre-ville et une partie agglomérée à proximité immédiate de Pont L'Abbé + différents hameaux. Une ville où s'entrecoupent 3 voies départementales qui en font le carrefour du Pays Bigouden. Forte évolution de la population (+ 50% depuis 1997). Une pression foncière moins importante que pour les communes littorale. Commune dotée de nombreux équipements et services offrant un nombre important d'emploi
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Etude de requalification urbaine en cours.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	3 départementale, un réseau communal géré par l'EPCI) 130 km de voie Un réseau en bon état, « on y roule bien ». Volonté de maintenir ce réseau en bon état.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Actuellement, bourg limité à 50 km/h pour l'essentiel, le projet de requalification urbaine intègre la question de l'apaisement et apportera des pistes à court terme.(gestion du stationnement, piétonisation...)
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	pas d'aire sur la commune et étant donné la situation de la commune, peu de potentiel (on est vite à Quimper).



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Problématique de congestion sur le sud de la commune (en lien avec la saturation de la partie nord de la rocade de Pont L'Abbé.</p> <p>Phénomène de shunt sur la départementale qui traverse le bourg.</p> <p>Les PL et engins agricoles traversent le bourg, pas de souhait de mettre en place un contournement, mais plutôt de réguler la circulation pour amener peut-être à des changements, mais sans chercher à contraindre fortement.</p> <p>Pas de souhait de réduire le niveau de circulation en centre-ville (^pour les commerces).</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Desserte par BreizhGo, aussi bien pour le scolaire que pour les commerciaux. Bon niveau de desserte pour Pont l'Abbé, Plozévet, Audierne et Quimper. Un transport scolaire communal avec accompagnateurs municipaux pour les écoles élémentaires. Portage des repas aux personnes âgées et aide au déplacement ponctuel assuré par la commune. Le TAD a existé pour la fréquentation des commerces et en rabattement vers les lignes interurbaines, mais c'est terminé (logique économique).
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Faible usage des transports collectifs, sauf pour scolaires et captifs.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Des infrastructures de mauvaise qualité, avec un centre-bourg non qualitatif (situation un peu meilleure sur la zone agglomérée).</p> <p>Des problématiques d'accessibilité PMR forte.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Les déplacements piétons se font « par défaut, si on ne peut aller plus loin avec sa voiture ».</p> <p>Stratégie de sécuriser les déplacements piétons, en favorisant l'utilisation des venelles plutôt que des trottoirs sur les axes roulants. L'étude de requalification urbaine va apporter des pistes d'amélioration.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Peu d'aménagements existants. Des itinéraires retenus par les cyclistes, mais une sélection plutôt basée sur l'usage que sur une vision stratégique de mobilité. Deux priorités identifiées : une liaison vers Pont L'abbé sécurisée une liaison vers Tréguennec via Chaucidou.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Pas de stationnement sur l'espace public, peut-être au niveau de l'école publique 0 DESTINATION DES 2L7VES ;
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Pratique plutôt en loisirs sport et tourisme plutôt qu'utilitaire. Evolution sociologique en cours, actuellement une petite minorité mettent en place des pratiques de déplacement utilitaire et disposent de VAE, mais le temps du changement est long.



F. Plovan

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Commune rurale et littoral de 700 habitants, avec 40% de résidences secondaires. Une population majoritairement retraitée vieillissante, même si il y a un fort turn over avec beaucoup de personnes installée depuis moins de 10 ans. Forte activité touristique (4 km de côtes dont 4 km de plages). Commune scindée en deux par la départementale reliant Plozévet et Pont l'Abbé.
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Une partie nord, tournée vers l'extérieure et un bourg littoral excentré au sud-ouest du territoire.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Problématique de la mobilité des jeunes notamment pour les publics en insertion (se rendre à la mission locale à Pouldreuzic Pour les personnes âgées, des besoins pour des déplacements au-delà de la CdC (Quimper motifs médicaux...).
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Densifier le bourg en créant des logements « à portée de déambulateur des commerces ».



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	<p>Présence de la RD qui passe au nord de la commune, une radiale sans tracé central relie la RD au bourg.</p> <p>Réseau routier anciennement communales actuellement gérées par la CdC et quelques routes communales (10 km).</p> <p>Hors départementale, un réseau de petites routes de campagnes, étroite, sinueuse, avec des problématiques de visibilité, mais pas d'accident à déplorer. Une amélioration du niveau de sécurité au fil de l'eau</p> <p>Les largeurs de voies sont problématiques pour la circulation des engins agricoles de plus en plus larges.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	<p>Projet de réaménagement du centre-bourg en cours, avec une première phase centrée sur le bourg, puis les périphéries immédiates en phase 2.</p> <p>Souhait de travailler à l'apaisement, avec le passage de l'ensemble du bourg en zone de rencontre.</p>
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	<p>Quelques pratiques de stationnement sur les trottoirs</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Problématique de vitesse (retours négatifs de la part des administrés), une campagne de comptage va permettre d'objectiver la question. Sur les 6 accès côtiers, un seul est ouvert à la circulation des camping-cars, aménagement à venir d'un parking pour éviter les rideaux de camping-car sur le littoral et future aire municipale avec services et possibilité de stationnement sur parkings du bourg.</p> <p>Problématique des vans de surfeur (10 écoles de surf sur la commune) qui stationnent de manière anarchique sur le littoral.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Offre extrêmement réduite pour aller à Quimper, difficulté pour personnes non motorisées
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Peu d'usage sauf scolaires.
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ? Quelles conséquences peuvent être attendues par la prise de compétence mobilité ?</i>	Mise aux normes des deux arrêts de transport scolaire à venir.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Un réseau de chemin existants utilisables pour la randonnée et éventuellement dans une optique utilitaire (même si un seul commerce en centre-bourg donc réserve importante de la part du maire). Potentiel plus important pour marche utilitaires vers les communes voisines.</p> <p>Souhait d'améliorer le jalonnement avec un « kit » homogène à l'échelle de la CdC, voire du SIOCA.</p> <p>Volonté forte de développer la marche et le vélo, par l'identification l'aménagement et le jalonnement des chemins existants.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>La marche est peu développée dans une optique utilitaire, plutôt des pratiques de loisirs (randonnée), avec une forte variation saisonnière.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Peu d'infrastructures (le projet de voie verte de l'ancienne voie ferrée Birinik ne desservira pas la commune), mais souhait de développer la pratique : - sur le réseau de chemins existants (aménagements + jalonnement) - en direction du littoral (aménagement prévu de parking vélos au plus près des plages, fermeture à la circulation motorisée d'un accès au littoral – sans parking => dédié modes doux.
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Demande d'un kit homogène à l'échelle de la CdC, voire du SIOCA
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Pratique plutôt touristique et de loisirs, même si volonté forte de développer l'utilitaire.



G. Gourlizon

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Un village fonctionnel pour l'automobile. Revitalisation commerciale en cours (un commerce installé récemment avec une bonne fréquentation). Problème du découpage administratif et d'accès aux services : pôle emploi est à Pont l'Abbé, alors que Douarnenez est plus près (lien avec bassins de vie).
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)?</i> <i>Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Un village rue, récemment réaménagé.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes...</i> <i>Pratiques des entreprises?</i>	Pour le travail, déplacements en voiture vers Quimper (15 minutes), Douarnenez (10 minutes), Pont L'Abbé (20 minutes)
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité?</i>	Projet de réaménagement du centre-bourg réalisé, avec intégration d'une dimension paysagère pour créer un bourg.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>2 départementales dont une traverse le bourg.</p> <p>Un réseau de voies communales gérées par la CdC.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Travail sur la hiérarchisation de la voirie, (enjeux faire ralentir les véhicules traversant le bourg, avec la problématique des PL (présence d'une carrière sur la commune) : faire baisser les vitesses tout en conservant des circulations PL et engins agricoles, même si volonté de diminuer leur flux dans le bourg.</p> <p>Zone 30 dans le bourg. Actions de régulation de vitesse par aménagement paysager.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Forte activité agricole et logistique (carrière) entraînant des flux importants PL et engins agricoles.</p> <p>Problème d'accessibilité des trottoirs dans le bourg (étude de mise en accessibilité en cours)</p> <p>Souhait de développer les liaisons bourg – hameaux et lotissements extérieurs (problématique des agriculteurs qui ne sont pas facilitateurs pour créer des chemins).</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Desserte scolaire pour les collégiens et lycéens qui fonctionne plutôt bien, possibilité d'utilisation par publics commerciaux. TàD qui n'a pas fonctionné (problème de communication ?), alors que vrai besoin identifié.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Utilisation ok pour scolaires, pas pour commerciaux.
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ? Quelles conséquences peuvent être attendues par la prise de compétence mobilité ?</i>	Souhait d'améliorer le confort et l'accessibilité/sécurité des arrêts hors zone aggloméré pour les rendre plus attractifs (absence de traversée piétonne, mauvaise qualité des cheminements piétons).



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Mauvaise qualité/absence de trottoirs dans le bourg (étude en cours pour améliorer), peu de chemins utilisables hors zone agglomérée, mauvaise qualité des cheminements vers les arrêts TC.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>Peu de déplacement à pied hors du bourg, quelques élèves résidant dans le bourg se rendent à l'école à pied.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Pas d'aménagements dignes de ce nom, pourtant quelques pratiquants chevronnés se déplacent à vélo, mais besoin d'améliorer la sécurité des déplacements cyclables. Problèmes de gabarit des routes et de la circulation des PL et engins agricoles qui rendent l'utilisation des routes secondaires dangereuses.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Stationnement vélo dans l'école.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Quelques « grand vont à l'école à vélo »
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Pratique essentiellement par cyclistes confirmé, plutôt dans une optique loisirs, tourisme et sportive.



H. Pouldreuzic

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Pas de système de covoiturage associatif officiel avec la mairie
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	<p>Quels projets : au de la de la requalification de l'axe Non pas de projets amorcées/pensés Projet bourg jusqu'à Penhors sécurisée sera déjà bien</p> <p>Court terme : installer des plots pour essayer de limiter la circulation route de pont la Plozévet pour diminuer la vitesse clairement affichée et dans les quartiers au nord – apporter des plots aussi (dangerosité – vitesse) Ecoles /centre de loisirs : étudier les cheminements entre les deux</p> <p>Projet « bossaire »</p> <p>-Carte de synthèse du projet de requalification à fournir par la CC-</p> <p>-Au début du travail avec la maitrise d'œuvre</p> <p>Début du précédent mandat : amorces des premiers travaux du précédent mandat sur le projet de requalification</p> <p>Réponds bien à des besoins de la population</p> <p>En réflexion sur une appli potentielle de covoiturage : pour rassembler les gens autour de trajet communs</p>



		<p>Tissu éco riche sur la commune donc beaucoup de déplacements – Henaff, la CC, les usagers, les écoles, l'ehpad Henaff plan déplacement existant Anciens : comment ils se déplacent ? facilités/difficultés à joindre le bourg Trottoir avec un déambulateur : impossible (bien qu'ils y ai des itinéraires bis) Il y a vraiment un problème avec les trottoirs Première expérimentations de ralentissement : généré des nuisances pour les riverains (feu : les gens s'arrêtent avec la musique forte) ou les dos d'âne claquent à chaque passage Un vrai stop ce peut être embêtant</p> <p>Jeunes : mobylettes, vélos (+ jeunes, + sportifs) Pouldreuzic Penhors (pôle jeunesse de la CC – mène un travail à ce propos : questionnaire en cours- Le Lanner (organisme financé par la CC) questionnaire jeunes et élus questionnés sur les usages) Stade de foot lieu de rencontre/skate ... fréquentation marquée – ça marche bien Spot de surf : cours de surf sont en cours – permet un accès à des sports nautiques</p> <p>On revient sur l'axe stade – Penhors L'ababan : quartier de Pouldreuzic : église / cimetière : commune initiale de Pouldreuzic : des parterres pour casser la ligne droite déjà en place – en venant de Pouldreuzic Objectif : que tout le monde cohabite en bonne intelligence Pas de système de covoiturage associatif officiel avec la mairie</p>
--	--	--



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Vitesse excessives – bourg surtout et aussi quartiers périph/ruraux</p> <p>Centre bourg : gros projet de réaménagement de grand carrefour à gd carrefour-organisme mandaté : but : réduire les vitesses, mais volonté de cohabitation entre tous les modes de déplacement Sécurité/esthétique/renforcer la centralité autour de la place centrale</p> <p>Casser l'axe majeur pour recréer une convivialité – requalification Pouldreuzic 'j'y passe » - pas mémoriser ou était les commerces projet de création ce cellule commerciale- diagonale du bourg Refonte trottoirs /zone 30 aussi.</p> <p>Accidents : peu, mais mauvais ressentis -voitures depuis Plozévet : sentiment d'insécurité – les gens restent vigilants –</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...)?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Dispositifs mis en place ? (type chicane) : en cours – Chaucidou : il y en a un à Penhors (port à Pen Ar Bed) : aménagement apprécié ? pas forcément de retour, les gens se sont adaptés (famille, surf, beaucoup de passage de publics) – autres ? en cours partant du stade vers Penhors : pas vraiment un Chaucidou (pas large) , mais lieu de sécu quartier Tregodeter (route de dz à Audierne) objectif d'arriver sur Penhors en sécu avec tous ces moyens de transports – piste cyclable marqué par plots – il y aura une voie de sécu a termes – valable aussi pour les scolaires</p> <p>Retours : attente exprimée et cela paraît évident de répondre à cela Pas de dépassement de budget</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i></p>	<p>Selon la police et les manifestants : la place avec l'école, la superette il n'y a plus de place pour se garer – pour aller à la messe ... 7 places de parking par personne...pas de problème</p> <p>Projet d'identification les places stationnement : espace Simone Veil il y a des places ; petit parking de CC : route de pont l'abbé, a cote de l'Eglise, route de la mer, sur les bas-côté : de quoi marquer des places délimitées- les gens n'y vont pas</p> <p>Manque de visibilité des stationnements possibles</p> <p>Projection de mettre + d'espaces verts dans le projet de requalification- donc suppression de places de stationnement</p>



Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Pas de zones de covoiturage Besoin ? au moins 1 lieu pourrait servir Permettrait de désengorger le parking au-dessus – marcheurs viennent en voiture (10ene parfois)- places des stationnement au stade foot Route de Plozévet – ancienne poste : zone identifiée pour
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)? Logistique routière ?</i>	Henaff / cidrerie/ tracteurs/ véhicules passants (poisson – Audierne au Guilvinec...) : problématique identifiées sur le territoire Quelle proportion : ce n'est pas à la marge – grosses Entreprises sur la commune vas et viens d'Entreprises – au moins identifier les zones ou ne pas rouler Circulation dans le centre pose le problème : projet du centre, il faut identifier un circuit du carrefour de la route de q inaccessible aux grand véhicules par ex Moins de dangers pour tous s'ils font le tour



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Bus existants ? gare routière installée derrière la CC (Pont l'Abbé/Quimper...) Gare utilisée suffisamment – permet d'arriver dans le centre bourg Pour travailler à Quimper les gens utilisent le transport en commun pour aller au travail
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Actifs et jeunes essentiellement



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)? Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée... Points noirs ? Accidentologie ?</i>	<p>Y a-t-il des piétons dans le bourg ? population vient souvent faire ses courses – samedi c'est marché- habitués viennent faire leur courses mais les gens viennent - clients fidèles – superette déjà existant et un boucher au bourg apporte de l'attrait</p> <p>Déplacement piéton fonctionne</p> <p>Confort de marche dans la réfection des trottoirs cf. projet de requalification du début-souhait Points de dangerosité identifiés dans la circulation piétonne tout de mm</p> <p>Axe départemental : « on ne se sent pas en sécu la dedans ! »</p>
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)? Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i>	<p>Flux vélos/piétons : tout augmente en été – bien que soit le cas toute l'année</p> <p>Penhors : dès qu'il y a des vagues il y a plein de monde</p> <p>Parkings non payants ici par rapport à Bénodet</p> <p>Question de la zone bleue ici : gardé en tête en expérimentation à tenter Parking sert pour le resto ouvrier – à midi gros pic de passage</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Éléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	<p>Pistes cyclables du bourg jusqu'à Penhors : route à part entière 1 piste cyclable en cote</p> <p>Voie cyclable : deux usages aussi (le cycliste pur ne voudra pas de pistes de balades, il veut de la lignedroite)</p> <p>Voie verte : non</p> <p>Ligne de chemin de fer : qui pourrait devenir une piste cyclable ?</p>
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	<p>Stationnements vélos ?</p> <p>Préoccupation venir en vélo au bourg (vélo électrique</p> <p>Penhors, Bourg, espace Simone Veil (activité associative forte) : il y a des arceaux à vélos – mais crainte de se faire voler son vélo, notamment électrique</p> <p>Attente exprimée de + de vélos</p>
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	<p>Non – Plovan : périph dans l'agglo/il y avait un réparateur – effectivement c un métier qui devrait repartir</p>
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	<p>Oui, il y a des enfants qui y vont à vélo</p> <p>Mais demande de sécurisation/souhait de sécu pour ce faire Attente de ce côté là – enseignants viennent en vélo</p>



I. Landudec

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Landudec est sur une butte (relief)
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Deux points majeurs qui changeraient la donne : - Le vélo : itinéraires sécurisés dans des lieux les + importants (Bourg, ESAT et camping) - Il y a des gens qui ont du mal à se déplacer – presque à la carte ? A trouver pour convenir à tout le monde Solutions de covoiturage : rompre l'isolement des gens - Réaménager vraiment le centre bourg : donner envie aux gens de s'arrêter – matérialiser les arrêts dans le bourg - Difficulté de ramener les commerces dans le centre face au super U Convivialité Entre le camping et le bourg , des liaisons sont peu visibles mais existantes
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	+50 ^{ene} de chevaux sur la commune Vitesse, incivilités face au cheval sont relevés très fréquemment Risque en prenant un chemin trop étroit Piste de réflexion possible sur le cheval et le transport Accidentologie notée sur cet usage équestre



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Carrefour de 2 départementales</p> <p>Etat du réseau se dégrade (politique globale) Tronçon nord : vigilance particulière</p> <p>Axe Bénodet Fouesnant : pas d'aménagement sur cette Départementale</p> <p>Route ancienne : étroite : ou il est dangereux de faire du vélo (à partir de Landudec vers la mer) Voie communale : desservent les hameaux : proches routes départementales d'où un passage dans les hameaux (agricole, logistique pour éviter les feux tricolores, problème de vitesse, routes étroites et sinueuses)</p> <p>Exploitations agricoles ont diminué mais augmenté en taille (d'où les véhicules + gros)</p> <p>Aménagements faits :</p> <p>Piste cyclable/voie verte : piéton /cycliste</p>
Hierarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...)?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Radars pédagogiques ont été installés Ralentissements et embellissements ont été installés en venant de dz</p> <p>Route depuis Pouldreuzic : pas très belle, mais effet réduction vitesse pas effectif : route restée trop rectiligne, il faut trouver quelque chose pour réduire la vitesse</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i></p>	<p>Conflits d'usages : stationnement sur trottoirs larges Travail avec FIA sur le stationnement</p> <p>Gros soucis ? manque de place, car nombreuses bâtisses ont été rénovées sans places (locatifs beaucoup)-> arrivent sur la place de la mairie (anciens commerces rénovés)</p> <p>Encombrements pose problème</p> <p>Dans le cadre des plans de revitalisations des centres-bourgs : va augmenter l'afflux</p> <p>Parking de la mairie proche de l'agence postale pose problème</p> <p>Marché en cours de travail pour implanter un marché alimentaire</p>



<p>Usages et pratiques</p>	<p><i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p>	<p>Pas de stationnement mais des problème de vitesse Incivilités / sans gêne</p> <p>50 places de parking devant l'école ...mais pas de volonté de passer + de 2 secondes à poser les enfants</p> <p>Souhait de réduire la vitesse et obliger les gens à stationner plutôt que laisser en vrac la voiture Non pas d'aire officielle : mais lieux informels (place mairie, super U (borne recharge électrique) Randonneurs (parking cimetière surtout) et actifs</p> <p>Covoiturage peut être amené à se développer – pourquoi pas y penser (PROJET) vers Quimper très majoritaire Véhicules A : très fréquents sur la route (gros engins et parcelles dans différents secteurs)</p> <p>Rue André Foix – aménagement fait</p> <p>L'idée est de considérer tous les usages sur la route – commune rurale donc il faut adapter</p> <p>Retours des administrés : vitesse dans les quartiers résidentiels – d'où une réflexion sur le nouveau projet d'habitat sur les distances</p> <p>En sortie d'agglomération : plutôt sur des véhicules moto</p>
<p>Divers</p>	<p><i>Compléments éventuels</i></p>	



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Axe Audiernne Quimper : matin et après-midi (pas dans la matinée) Que du scolaire entre dz pont l'a et Landudec
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Points d'arrêts peut visibles / travail en cours avec le CD Arrêts sur une propriété privée Arrêts peu aménagés – Poul Ar Marquis – arrêt pour tout le monde pas seulement les gens qui habitent derrière
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Scolaires surtout, mais aussi actifs, des gens qui se promènent (ceux-là partent exclusivement du bourg), et scolaires à partir pour l'internat (donc surtout le lundi matin) Augmentation chaque année des temps de trajets (+15 min tous les ans en gros)



Analyse de l'offre et de la demande piétons

Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Éléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Cheminements piétonniers : volonté de l'équipe précédente</p> <p>Club de randonnée actif aussi dans la signalétique</p> <p>Chemins existent mais manque de balisage sur le terrain (balisage fait dans un sens mais pas dans l'autre)</p> <p>Réunion prévue entre la CC et le club de randonnée (travail sur les itinéraires) Tro ar vor : petit chemin de balade – autour de la commune beaucoup de petits itinéraires</p> <p>Pas de remembrement dans la commune ce qui a permis ces itinéraires – sur chemins communaux</p> <p>Offre plutôt homogène sur la commune</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	<p>Une seule piste cyclable : il manque des 2 cotes de la piste – ESAT sur le territoire : souhait de connecter cet ESAT au bourg (les fauteuils passent par la route départementale) - à pied à vélo il faut quelques chose</p> <p>problème maître d'ouvrage : commune ou départemental ?</p> <p>Gros risque d'accidentologie (3 accidents en 2020).</p> <p>Camping privé ***** – domaine de bel air : très demandeur du vélo, liaison camping bourg pourrait être aménagé mais liaison camping mer ce n'est pas fait – véritable demande des campeurs aussi que de prendre le vélo</p> <p>Projet de réparation vélos au sein du camping et par le camping</p> <p>Chaucidou c'est particulier</p> <p>Souhait : créer une véritable bande au droit des départementales</p> <p>Trottoir très large pourrait accueillir une piste cyclable : problème c'est qu'elle est coulée d'un bloc, donc toucher un mètre oblige de toucher l'ensemble du linéaire, d'où un coût exorbitant</p> <p>Sortie du bourg : pas de trottoirs – il y a une demande de se déplacer dans le bourg et par l'extérieur</p> <p>Tro Ar vor (tour du bourg) programme</p>
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Parking super U seulement – il n'y a pas suffisamment d'usages et de demande dans ce sens
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	De + en + de vélos électriques



Usage et pratiques	<i>Éléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Vélos à l'école ? non du tout Lotissements construits en dehors du bourg et force la traversée de la départementale obligatoirement
---------------------------	---	--



J. Treogat

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Aucune – relief plutôt plat en bord de mer
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	problème : la RD traverse le bourg L'église d'un côté et les commerces de l'autre La ligne droite pose de gros soucis Pas de zone d'activité sur la commune. Commune touristique : commune littorale RD génératrice de flux Pas de commerces – Bar le relais Restaurant au centre de cette RD
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Véhicules légers essentiellement
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Sur le linéaire de l' « Ancien Train carotte » : vers Quimper – une portion du cheminement sera à faire le long du tracé de ce train carotte – en cours de discussion



Analyse de l'offre et des pratiques routière

Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ?</i>	problème de vitesse du fait de la RD 2 qui traverse le bourg Sécurisation à faire - problème passage piéton qu'on ne voit pas (devant le bar le relais) en arrivant sur le centre-bourg – point à améliorer Traversée du bourg à travailler « Le gros souci c'est les engins agricoles » – très gros engins – abiment le bas-côté – conflits d'usages Embourbent les bas cotés « Pendant le confinement, il y avait beaucoup de marcheurs, c'était devenu dangereux avec les engins agricoles
	<i>Point noir/accidentologie ?</i>	qui passaient ! » : conflits d'usages particulièrement en covid mais précise qu'il y a des marcheurs toute l'année en règle générale
Hierarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Projet : amélioration de la voirie allant du bourg vers la mer : la rue est un peu étroite + au niveau d'un lotissement en partant du bourg des chicanes avaient été mises en place mais n'étaient pas pratiques pour le croisement des voitures Une demande de devis est en cours pour ces points là problème de vitesses identifié aussi sur la RD – Insécurité relevée
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i>	Pas trop de problème – pas de souci sauf avec les camping-cars et quelques « teufs » ! Ça va aussi – pas de zone bleue



<p>Services</p>	<p><i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Aire de covoiturage : il n'y en a pas, et il n'y a pas de demande Garage : non y en a plus</p>
<p>Usages et pratiques</p>	<p><i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...)? Logistique routière ?</i></p>	<p>Gros problème agricole : « y'a 1 type qui a racheté 3 exploitations agricoles et a fait des énormes parcelles ! » -Largeur des moissonneuse batteuse est devenu énorme – parfois mm des gens qui font la circulation dans le centre bourg Et les camping-cars : pas d'aire pour les recevoir non plus – pas de souhait, pas dans les priorités</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Manque de transport scolaire : pas de ramassage scolaire (primaire) Sinon il y a les transports régionaux : lycée et collège – parfois des personnes pour aller faire un tour à Pont-L'abbé ou Quimper ou Pouldreuzic aussi 'on sait que ça existe' Mais y a pas assez de rotations – minibus serait mieux + pas de place pour les vélos ce qui bloque certains à se déplacer Et les jeunes pour mettre les paddles...
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Pas assez de points d'arrêt : au bourg y'en a mais il en faudrait sur les zones rurales de la commune
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Scolaires – collèges / lycées Revoir l'offre d'horaires (un matin/un soir seulement)
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	Non – retiré en 2011, car personnes ne le prenait



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Trottoirs en centre bourg : « yen a pas »</p> <p>Souhait exprimé dans le projet de la route du bourg vers la mer d'un Chaucidou Sentiers de randonnée difficile à mettre en place du fait des bas cotés abimés</p> <p>D2 : dangerosité de la RD pour les piétons</p> <p>Chemin vers la mer en cours (cf. plus haut)</p> <p>Ancien Train carotte : vers Quimper – une portion du cheminement sera à faire le long du tracé de ce traincarotte – en cours de discussion</p>
Services aux piétons	<p><i>Fontaines, point d'eau ? Offre d'hébergement touristique ?</i></p>	<p>1 Sanitaire au bourg</p> <p>Offre particulière : non</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i></p>	<p>Randonnée oui : vers « trainvel » (?)</p> <p>Quelques circuits mais portions sur route pour une partie</p> <p>Lieu de balade prisé du secteur : Vallée de Languidou (Plovan mais touche Tréogat)</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Piste cyclable en réflexion (train carotte) : discussions en cours entre les élus et un propriétaire pour poser une piste sur des parcelles privées Souhait de réfléchir pour relier les aires de covoiturage en vélo – à noter qu'il manque de stationnement vélo
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	5 stationnements ? ne savais pas relire les notes des collègues Pourquoi pas développer l'offre de stationnement sur la commune
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Vélo route du bourg jusqu'à la mer
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Oui, à Kergroise : réparateur de vélos , sur la route pour aller à la mer
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	De Tréogat vers Tréguennec : Il y a un étang qui a tendance à déborder en hiver : il faudrait signaler par des plots en bois réfléchissants – portion un peu dangereuse l'hiver
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Quelques élèves qui habitent au bourg viennent en vélo mais accompagnés
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Balade surtout (il y a eu un club vélo à Tréogat) Ancien évènement vélo : randonnée des étangs (vélo)



6.4.3. Communauté de communes du Pays Bigouden Sud

A. Plobannaec-Lesconil

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	<p>Deux bourg (Plobannaec et Lesconil) distant de 2.5 km..</p> <p>Plobannaec, un bourg au carrefour de deux départementales, avec de nombreux lotissements de part et d'autre des départementales (problématique de franchissement des voies).</p> <p>Lesconil, port de pêche et port d'escale, urbanisé (présence de commerces), avec une forte problématique de saisonnalité.</p> <p>Peu de relief et de nombreux chemins vicinaux et chemin de remembrement.</p> <p>De nombreux lotissements sans liaison douces alors que distance et relief ok pour des déplacements utilitaires.</p>
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	<p>Une pratique des déplacements à pied très ancrée (les anciens pratiquent la marche) puis une culture de la voiture pour les nouveaux arrivants.</p>
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	<p>Une étude d'aménagement est en cours sur le port pour favoriser les déplacements doux.</p> <p>Un projet de maison médicale à venir, avec une réflexion sur les mobilités.</p> <p>Réflexion sur l'installation des salariés, notamment avec la problématique saisonnière et de résidence secondaire (accès au logement)</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Problématique des départementale.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiée ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Le bourg de Plobannalec est régulé à 30 km/h
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Covoiturage peu pratiqué (manque d'infrastructures alors que de nombreux habitants travaillent sur Quimper.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i> <i>Covoiturage ?</i> <i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i> <i>Logistique routière ?</i> <i>Quels besoins sont identifiés ?</i>	Une zone d'activité économique avec une déchetterie, engendrant un flux PL important.



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	<p>Un service de ramassage scolaire (1 car de 30 places) victime de son succès.</p> <p>Un minibus communal pour les personnes âgées géré par le CCAS, avec une offre quelques jours par semaine (vendredi, mercredi et jeudi matin pour les marchés.</p> <p>La ligne 56 C peu utilisée car problème d'horaires et de fréquence de passage.</p>



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Une pratique ancienne, des bourgs facilement praticables à pied.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Problématique des aménagements non adaptés le long des départementales, et des intersections avec les départementales.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Du stationnement vélo sur le port, réflexions pour aménager du stationnement sur les parkings de places.
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Réflexion sur la mise en place de vélo en libre-service
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Problématique saisonnière de cohabitation des vélos avec les autres usagers sur le port en saison.
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Réflexion sur un gîte d'étape à destination des cyclistes. Souhait de développer la pratique utilitaire pour les jeunes à destination du stade. Projet de voie verte sur l'ancienne voie ferrée (Train Birinik).



B. Pont L'abbé

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Une centralité attractive services (établissements d'enseignement, hôpital...) et commercial.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Malgré l'attractivité, de nombreux flux pour le travail en direction de Quimper



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	<p>Un réseau routier communal de mauvaise qualité, problématique de la reprise des réseaux pour plus d'efficacité, mais qui entraîne une complexité importante à coordonner les travaux en lien avec les gestionnaires de réseau.</p> <p>Le contournement de Pont L'abbé avec une partie nord saturée et une partie sud peu pratiquée, les habitués préférant traverser le centre pour gagner du temps.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	<p>Un travail de hiérarchisation de la voirie réalisé, avec des zones 20 en hyper centre, et de la zone apaisée (30km/h) en centre et périphérie.</p>
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	<p>Problématique du stationnement à proximité des commerces (usage du stationnement au plus près => conflits).</p>
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	<p>Pas d'aire de covoiturage structurée, mais des pratiques sur différents parkings et en bord de routes.</p> <p>2-3 aires pourraient être organisées.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<p><i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Problématique d'incivilité routière et de vitesse de circulation.</p> <p>Travail en cours pour trouver un équilibre entre circulation et gestion du stationnement sur voirie.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Réseau scolaire efficace, mais compliqué (12 – 13 cars pour la desserte des établissements. Un transport géré par la CDC pour la desserte des écoles primaires. La ligne de car pour Quimper fonctionne bien et est attractive, même si le tracé des lignes pourrait être amélioré et des arrêts supplémentaires créés (desserte de la piscine par exemple). Manque de liaison à destination des jeunes pour les déplacements autonomes, notamment vers Combrit (accès à la mer).
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Une pratique par la scolaire et les commerciaux en direction de Quimper.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Un centre-ville refait et confortable pour les piétons. Expérimentations de piétonisation temporaires réussies (piétonisation de la place Gambetta durant l'été).</p> <p>Le chemin de halage est attractif pour de la randonnée</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>Une pratique de la marche ancrée, notamment pour la randonnée et les déplacements vers les écoles.</p> <p>Quelques problématiques d'éclairage sur des liaisons douces qui peut donner un sentiment d'insécurité même si le souhait est qu'elles conserve leur caractère naturel donc sans éclairage.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Des aménagements urbains, plus axés sur le partage de voie que sur des itinéraires dédiés. Intégration systématique des liaisons cyclable pour tout réaménagement. Reprise d'un aménagement cyclable sur la départementale en liaison Pont l'Abbé/Loctudy. Projet de réaménagement de l'ancienne voie ferrée du train Birinik. Projet d'amélioration du pôle gare multimodal.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Manque de stationnement vélo devant les commerces Forte demande car arrivé d'une population plus urbaine et souhaitant développer la pratique.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Pédibus et cyclobus en cours via l'association « sur un air de terre ». Projet de création d'une passerelle pour relier les écoles et créer un nouvel accès. Demande de stationnement vélo abrité et clôturé dans les écoles.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Développement des déplacements utilitaires à vélo vers les communes proches (Loctudy, Plobannalec).



C. Penmarch

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Une commune éclatée, avec de nombreuses zones urbanisées. 3 départementales qui traversent les zones urbanisées (contrainte d'aménagement (notamment pour les liaisons cyclables) et difficulté à travailler avec le département. Difficultés sur les intersections avec les aménagements cyclable sur les départementales.
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	4 centre bourg, peu de commerce et un habitat très diffus. Pas de projet de densification commerciale.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Une pratique de l'automobile très importante, même si des alternatives se développent, avec la mise en place d'offres (navette estivale pour le marché de Saint Guénolé) et travail d'identification et de jalonnement des liaisons douces en cours. Une problématique importante de vieillissement de la population. La pêche et ses dérivés un secteur historiquement gros employeur, les évolutions immobilières posent la problématique d'accès au logement pour les salariés. Forte pression sur les tarifs immobiliers qui excluent une partie de la population.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Commune concernée par le projet de voie verte sur l'ancienne voie ferrée du Train Birinik.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ?</i> <i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i> <i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i> <i>Point noir/accidentologie ?</i>	Un réseau communal très important (120 km de voie) posant des problématiques d'entretien.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...) ?</i> <i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i> <i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Un travail engagé de hiérarchisation de la voirie, avec une différenciation des limitations de vitesses suivant les axes et leur environnement et la mise en place d'aménagements différenciés.
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i> <i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Problématiques très marquées du 1 ^{er} au 15 aout et dense durant le reste de la saison. Problématique de stationnement sur le littoral (parkings des plages) en saison. Contrainte paysagères et d'offre à certains endroits. Peu de problème de stationnement en centre-ville même en saison.
Services	<i>Aires de covoiturage ?</i> <i>Garages concessions automobiles ?</i>	Pas d'infrastructure existantes, mais une réflexion en cours pour répondre à la demande et aux pratiques qui se développent mais reste un signal faible.
Usages et pratiques	<i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i> <i>Covoiturage ?</i> <i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) ?</i> <i>Logistique routière ?</i> <i>Quels besoins sont identifiés ?</i>	La voiture est le moyen le plus utilisé pour les déplacements. Problématiques de vitesse et de respect du code de la route. Pas de problématique de circulation des engins agricoles, une seule exploitation. Problématique des PL sur la départementale pour rejoindre le port de Saint Guénolé (80% du trafic PL est à destination du port) => contraintes en terme d'aménagement et de sentiment d'insécurité pour les piétons et cyclistes.



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Présence de lignes scolaires qui fonctionne bien pour les élèves de l'enseignement secondaire. Bonne desserte de la ligne de car mobibreizh, même si les temps de parcours sont long (2h pour relier Quimper).
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	peu d'usage pour un public commercial et une image dégradée (bus vides).



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	Un réseau de chemin existant en cours de valorisation (jalonnement)
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	Une pratique de la marche plutôt tournée vers la randonnée (tourisme).



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Travail opportuniste de grignotage des voies de circulation pour favoriser les déplacements cyclables (fermeture à la circulation automobile de certains axes selon les opportunités).
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Un manque effectif de stationnement vélo, mais un travail en cours pour augmenter l'offre.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Utilisation plutôt des pratiques de loisirs qu'utilitaire, même si développement du vélo à assistance électrique pour rejoindre les commerces (le dimanche, le samedi pour aller au marché, aller chercher son pain. => évolution des pratiques. De plus en plus de conflits entre piétons et cyclistes sur les voies vertes=> une campagne d'affichage sur la bienveillance dans les déplacements.



D. Combrit

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Une commune composée de deux bourg (Combrit et Sainte-Marine). Une départementale qui coupe la commune en deux. Dans le bourg de Combrit, développement au sud de la zone agglomérée qui pose la question du franchissement de la départementale.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Evocation d'une liaison possible sur l'Odet pour rejoindre Quimper ?



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Services	<p><i>Aires de covoiturage ?</i></p> <p><i>Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Une aire de covoiturage sur l'axe Quimper Pont l'Abbé qui fonctionne bien (elle est souvent pleine).</p> <p>Parking du pont de Cornouaille possiblement utilisée pour du covoiturage vers Bénodet.</p>
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Question des campings cars, avec une petite aire (10 places), une autre est à venir dans le schéma en cours d'élaboration. Problématique du stationnement près des places.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Un réseau scolaire qui fonctionne bien pour les élèves de l'enseignement secondaire. Un réseau interurbain peu compétitif. Le TAD n'existe plus. Présence d'une navette communale à un euro le trajet gérée par le CCAS.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Peu de pratique du réseau commercial. La navette du CCAS fonctionne bien et répond aux besoins. L'aéroport ne fonctionne pas, utilisation de ceux de Brest ou Lorient en correspondance avec le train à Quimper.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Les résultats du PAVE indiquent une situation non dramatique, avec la présence de trottoir sans trop de non conformités dans le bourg. Moins en périphérie.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Une pratique de la randonnée très présente, avec de nombreux circuits existants. Forte saisonnalité de la marche en lien avec le tourisme.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	<p>Des aménagements non sécurisés le long de la départementale (bande cyclable), problématique du franchissement des giratoires par les vélos.</p> <p>Un axe aménagé vers l'île Tudy (sécurisé) mais qui pose la problématique de la traversée de la départementale.</p> <p>A Sainte-Marine, une piste cyclable pour les VTT (problématique du revêtement) alors qu'elle est obligatoire pour les vélos.</p> <p>Expérimentation de Chaucidou en direction des plages qui fonctionne bien.</p> <p>En agglomération, la limitation à 30 Km/h va amener le développement des doubles sens cyclables.</p>
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Problématique du stationnement aux abords des plages durant l'été, peu de stationnement actuellement et pose la question de la sécurisation notamment pour les vélos à assistance électrique.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	<p>Souhait de développer les déplacements vers les écoles à vélo.</p> <p>Stationnement en cours d'aménagement.</p>
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	<p>Forte saisonnalité de la pratique cyclable</p> <p>Forte demande de la part des jeunes pour se déplacer à vélo entre les deux agglomérations</p>
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	<p>Travail en cours pour développer les liaisons entre les bourgs et avec les hameaux de la commune.</p> <p>Besoin de sécuriser les cheminements vers Pont-l'Abbé (cinéma).</p>



		<p>Point noir : le pont de Cornouaille pour relier Sainte-Marine à Bénodet.</p> <p>Problématique de conflits entre chevaux et vélo. Rappel d'une pratique interdite sur les voies vertes (question d'entretien. Par contre, possibilité sur d'autres chemins dédiés.</p>
--	--	--



E. Guilvinec

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Pas de contraintes naturelles
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Une commune urbaine avec des petites maisons plutôt que du collectif. Une fonction de centralité administratif et commercial (gendarmerie DDTM, affaires maritimes), lycée maritime 2 collèges 2 écoles élémentaires, une maison de service itinérante avec des permanences administratives. 2ZA qui posent des questions relatives à la logistique urbaine Une locomotive touristique => forte attractivité saisonnière
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Déplacements essentiellement en voiture, c'est un réflexe pour les habitants. Pour le travail, déplacement essentiellement en voiture seul, covoiturage peu développé. aire de covoiturage existante près d'un garage Renault. Des flux plus orientés depuis l'extérieur => forte attractivité en termes d'emploi. TC qui n'incite pas à leur utilisation. Fort trafic de camions de marrée qui traversent la ville, avec des problématiques pour les aménagements cyclables (besoin de largeur de voies importantes pour PL. Problématique de la départementale, sur laquelle la ville n'a pas la main.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Futur port de plaisance (suppression du pont entre Le Guilvinec et Treffiagat => fort impact sur les déplacements, modification des parcours. Réaménagement d'une friche industrielle Gand lotissement à venir



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Etat moyen.</p> <p>La rue de la République coupe la ville en deux</p> <p>Projet de voie verte train Birinik</p> <p>Lien vers Léchiagat via le port</p> <p>Certaines voies sur le domaine maritime => pas d'aménagement direct possible.</p> <p>Quelques zones accidentogène (rue Casanova, contre allée le long de la départementale (rodéo pour jeunes)...</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...)?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Apaisement par traitement paysager</p> <p>Problématique des PL, les voies doivent pouvoir rester circulante pour ne pas décourager les mareyeurs besoin de conserver l'activité sur le port.</p> <p>Zone 30 rue de Penmheur,</p> <p>Zone partagée (Z20) en centre-ville. Quelques fermetures de rues à la circulation l'été pour les marchés.</p> <p>De nombreux ralentisseurs hors normes</p> <p>Aménagement cyclables le long de certains axes.</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i></p>	<p>Des parkings présents à proximité immédiate du centre. Zone bleue pas respectée</p> <p>Problématique de l'arrêt de bus sur le parking devant l'office de tourisme inaccessible pour les bus les jours de marché.</p> <p>Forte attractivité du port => problématique de concentration du stationnement au plus près.</p> <p>Stationnement des camping-cars, pas d'aire aménagée, le parking actuellement utilisé va être supprimé en lien avec l'aménagement du port de plaisance => des interrogations sur les suites et des besoins via le plan camping-car porté par la CdC.</p>
Services	<p><i>Aires de covoiturage ?</i></p> <p><i>Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>Une borne de recharge électrique (un utilisateur à l'année), un peu plus en saison.</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)? Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	<p>Pas de congestion du réseau.</p> <p>Pour l'école, déplacement en voiture, puis à pied et 1 à trottinette.</p> <p>Les collégiens utilisent plus souvent le vélo.</p>

Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	<p>Réseau interurbain. Pas d'offre de TC à proprement parler, problématique des correspondances avec le train et les avions. Tarif attractif, mais pas d'usage.</p> <p>Transport scolaire, de nombreux internes l'utilisent (Lycée maritime).</p>



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Présence de trottoirs.</p> <p>Point noir, rue de la république.</p> <p>Réseau de rues traversantes et venelles sécurisés qui permettent de raccourcir les trajets à pied.</p> <p>Rues étroites avec problématique de mise aux normes d'accessibilité PMR.</p> <p>Pas de maison pour randonneur ou gîte d'étape, mais une offre de location commerciale suffisante.</p> <p>Nombreux bancs sur la commune.</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>Développement de la marche utilitaire pour fréquenter les commerces et écoles.</p> <p>Pour les pratiques sportives et randonnée, attractivité des espaces littoraux problématique des interruptions par parcelles privées.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	racks à vélo avec arceaux présents sur l'espace public dans les lieux stratégiques (mairie, stade,...). Bien dimensionné hors saison, insuffisant l'été.
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Pas de travail en cours sur le jalonnement existant.
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Un loueur de vélo présent et qui marche bien.
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	Un accident récent avec 1 VAE lié à un problème de maîtrise de la part du cycliste.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	hors saison, fort impact de la météo sur la pratique, identification de quelques travailleurs à vélo qui stationnent près de la mairie. Problématique des circulation des vélos sur les trottoirs et du vol de vélo.
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	



F. Saint-Jean-Trolimon

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Partie littorale : 2 cavités Relief : au nord, on parle de l'enclave de Saint-Jean – vers Plonéour A noter la présence de zones humides : et le ruisseau qui traverse la commune
structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Le bourg est traversé par la RD57 Hameaux nombreux de type dispersé Beaucoup de zones agricoles (PLU) Projets habitats : il reste des zones constructibles sur la commune, d'où une volonté de la mairie de construire de la maison individuelle (en centre bourg) – car demande de petits logements (T1/T2/T3) : oraujourd'hui offres T5/T6 -non-adaptés à la demande.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Beaucoup de passage vers la torche et la chapelle de Tronoen
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Projet : chapelle de Tronoen : réfection voirie et direction de la plage (projet porté avec la CC)Projet de mettre en place du coup 4 chicanes et mettre en zone 20 autour de la chapelle
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Souhaits de : - Davantage de zones 30 - Un nouveau radar pédagogique pour test - Réduire la vitesse vers la plage - Positionner davantage de cheminements doux (Chaucidou déjà en place grâce à la CC)



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Beaucoup de plaintes : voirie très abîmée dans le centre-bourg Démarche PMR en cours pour le centre – notamment en ce qui concerne les trottoirs. Trottoirs pas très larges ce qui pose problème Route vers Pont-l'Abbé depuis le bourg : volonté de la mettre en zone 30 Aujourd'hui seul l'axe départemental qui coupe le bourg est en zone 30
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	problème de vitesse – présence de la RD qui traverse le bourg Chicanes mises en place : pas de réduction de la vitesse de circulation à priori
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Au centre bourg : RAS Programme de réhabilitation des centres-bourgs achevé il y a 1 an – avec mise en place d'un parking de 200 stationnements à quelques pas de la place de la République (place de la mairie) + place de la mairie refaite avec installation de locaux d'artisans/épicerie
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Non pas formelle Mais informelle oui, pas de lieux précis identifiés mais connaissance d'une pratique sur la commune



<p>Usages et pratiques</p>	<p><i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p>	<p>problème de cohabitation entre les usagers agricoles – engins très larges sur la voirie en centre bourg (bulbiculture – tulipes de la torche par ex.)</p> <p>Sinon surtout en saison avec les usagers de la plage (parking sur la plage, géré par le conservatoire du littoral) et venant visiter la chapelle de Tronoen</p>
<p>Divers</p>	<p><i>Compléments éventuels</i></p>	<p>Installation de poteaux bois en continuité du travail du conservatoire du littoral sur la plage pour empêcher le stationnement sur les bas-côtés pour préserver les espaces naturels, et vers la chapelle progressivement (budget)</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Très essentiellement des publics scolaires
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	1 arrêt devant la place de la mairie – compliqué pour y accéder pour ceux qui habitent en dehors du bourg
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Cars vers Pont-l'Abbé, puis Quimper + ramassage scolaire : que des publics scolaires car horaires inadaptés
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	TAD sur la commune : non Mais service de transports à la demande a existé (depuis activité terminée) – pas grand succès



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Au niveau du centre-bourg : mise en place souhaitée de relier le cimetière vers la mairie avec un aménagement stabilisé, et passage proche ruisseau</p> <p>Sentiers de randonnées fréquentés (la CC se charge du balisage)</p> <p>Accidentologie : oui, gros problème sur l'axe vers Pont-l'Abbé au niveau de la RD du bourg – malgré la zone à 30 ; passage piétons manque de clarté</p> <p>Avec un sentiment de facto d'insécurité car passage pas large</p> <p>Idem la route du Grand Solaire pose problème d'insécurité dans la commune</p>
Services aux piétons	<p><i>Fontaines, point d'eau? Offre d'hébergement touristique?</i></p>	<p>Très peu d'hébergement touristique – mais ce qui est surtout demandé ce sont des hébergements à l'année...</p> <p>Il y a autrement le Surf Camp à Tronoen qui accueille des groupes + surf</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité? Principaux problèmes connus?</i></p>	<p>Association de randonnée présente sur la commune Sinon GR proche</p> <p>Sorties « nature » organisées par la CC</p> <p>Pratique de la marche toute l'année sur la commune</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	1 piste cyclable au bourg – petite – rue de Tronoen 1 aménagement de fait sur la RD mais qui a été fait il y a quelques années, sans répondre aux normes demandées(1m50 large) + projet de relier chapelle de Tronoen à la plage
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	De nombreux stationnement sur la commune – place de la République (nouvelle place de la mairie), soit une 10ème de places vélos (rack bois) Sinon la maison des jeux bretons propose un stationnement vélo – ouvert en saison A l'école communale aussi il y a des stationnements vélos et des abris Stationnement au parking de la plage – conservatoire du littoral
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Non mais projet de mise en place d'un espace de coworking/café/réparation de vélos
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Surtout des scolaires pour l'école avec ou sans parents accompagnateurs
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Loisirs oui, courses du quotidien et sportive (samedi /dimanche)
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Borne de recharge véhicule routier électrique et vélos électriques au bourg, sur la place de la République



G. Treffiagat

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Absence des projets du schéma de campings car – ils vont majoritairement sur le Guilvinec 3 à 4 appels par an – Demande sur vélo est majoritaire pour un usage de loisir mais pas pour le travail – augmentation demande avec vélo électrique et rack à vélo non adapté au vélo électrique – vol de vélo en augmentation
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Jeunes vont au collège à vélo et demande pour favoriser le déplacement vélo avec actions des enseignements - et quelques enfants en primaire avec un accès déjà sécurisé



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Avenue du port = départementale / passage piéton avec risque de chutes du fait pavés désolidarisés
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Problème de vitesse réelle et ressentie qui peuvent être disjoints / début aménagement entrée ville créée et requalifiée rétrécit champ visuel, plot bois alterné avec végétaux + pavés roxène 4000 € pour rien à apporter une entrée de bourg mais pas diminution de la vitesse, à remplacer par rondpoint / existe 3 ronds-points à apposer
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i>	A la pointe, c compliqué, quartier pêcheurs Lycée maritime a problème stationnement autour du lycée , report sur voirie publique après mise en place Vigipirate / problème Région/Commune Stationnement camping-car sur parkings sauvages sur plages / demande de parking camping-car pour remplacer les gens du voyage



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	1 quai bus PMR il y a 13 ans + 2 ^e demande pour le lycée maritime du fait des usagers (3 pers. en fauteuil) +3 arrêt non aménagé
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Il n'y pas tant que ça d'horaires. Ce n'est pas simple pour les actifs pour aller à Quimper. Scolaires à pont l'abbé et Guilvinec si ils finissent à 16h30 ! pour les anciens vont au marché au Guilvinec en passant le pont mais pas d'usage vers pont abbé. Covoiturage pour les actifs ce n'est pas possible – parking d'Intermarché limité
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	Pas de demandes de co-voiturage



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i> <i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i> <i>Points noirs ?</i> <i>Accidentologie ?</i>	Etat des trottoirs Difficulté d'identification du centre-ville, c le problème ! Besoin sur départementale, chemin piéton au château d'eau, nouvelles attentes plus urbaines du fait renouvellement pop avec une exigence de délai beaucoup plus courte



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Projet piste sur l'ancienne voie ferrée en dehors de l'itinéraire, étude en étude 5 communes concernées sous pilotage SIOCA, usage plutôt touristique Voie vélo = GR, conflit vélo/piétons augmentation fréquentation, problème avec VTT Rue XXX dessert école/plage, refaite avec piste vélo – devant chaque plage existe liste de stationnement Rue stand Andour avec croisement voie ferrée avec vélo quotidien du collège d'où besoin de sécurisation



H. Tremeoc

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Oui secteur très vallonné ce qui rend difficile l'accès en vélo notamment ou à pied
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	RD Pont l'Abbé/Loctudy - Pont-l'Abbé/Tréméoc plus compliqué
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Voiture +++ Peu de vélo
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Habitat : Projet 32 lots extérieur de la commune, apportera de la circulation sur la commune et l'axe départemental (chaque logement aura 1 à 2 stationnements) Parcelles entre 500-800m ²
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Nuisances sonores (quad/motos/voitures sur la voie verte) – et scooters débridés produisant de grandes nuisances sonores ; De Tréméoc/Combrit et valable aussi pour le secteur Combrit/Tréméoc. Camping-cars seulement quelques-uns sur la commune donc pas de besoin réel. Sont surtout positionné en bord de côte



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i>	Rue de saint Sébastien Beaucoup de voitures Scolaires : les agglomérations
	<i>Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Pont Corbé : le plus dangereux
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Zone 30 mises en place – questionnaire en cours sur le retour des usagers vis-à-vis de ce point Chicane – radar pédagogiques – des plots ont été mis en place aussi Travail sur les deux entrées sur la commune : apports de bandes jaunes et d'aménagements végétalisés
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Pas de souci sauf lors de manifestations Hors incivilité particulières – stationnements en vrac sur trottoirs par ex.
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Pas d'aires de covoiturage et pas de demande formulée auprès de la mairie
Usages et pratiques	<i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...) Logistique routière ?</i>	Beaucoup de véhicules agricoles



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Oui, pour les scolaires essentiellement pour relier Pont-l'Abbé et Quimper Peu de demandes
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Mais un seul point de ramassage scolaire sur la commune (lieu-dit Ty Robine) Demande formulée d'un arrêt (8 personnes)
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Surtout pour des élèves
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	Oui offre TAD mise en place il y a quelques années, mais n'a pas du tout fonctionné – mode opératoire trop contraignant (appel pour prendre rdv, puis pour fixer le rdv) Mise en place dans une volonté de soulager les personnes âgées mais peu de demande finalement



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée... Points noirs? Accidentologie?</i></p>	<p>Secteur de Kerlagadec en cours de travail sur les accès piétons</p> <p>La commune est le point de départ de la voie verte – énormément de marcheurs au départ de Tréméoc (segarent sur la place de la mairie)</p> <p>Zone de marche verte</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité? Principaux problèmes connus?</i></p>	<p>Oui de loisirs – beaucoup de marcheurs/randonneurs</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Axe Pont l'abbé/Tréméoc impossible car trop dangereux/trop étroit
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Pas de circulation en vélos car voiries trop étroites pour en mettre en place Demande formulée de la part de certaines mamans
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	Secteur de Kerguillette – demande formulée
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Oui scolaires le pratique : sur la commune, école communale. Seuls ces publics le pratiquent
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Loisirs et sportifs sur le week-end essentiellement



I. Loctudy

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Relief plutôt homogène
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Centralité affirmée
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Commune marquée par la saisonnalité
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Régulariser le foncier sur la commune – communication à faire pour chacun – accepte l'autre (pédagogie sur les différents usages)- tolérance cohabiter entre les différents modes mobilité Envie de créer des itinéraires vélos/piétons



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i> <i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i> <i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i> <i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Etat physique : plutôt bon Peut-être une étude de circulation Rte vc7 kerervan et rue de Treguido : circulations vite, hameaux les gens s'en plaignent Route des plages très fréquentée, donc accentue le risque Rues très étroites : problème circulation des camions Sentiment d'insécurité par les riverains Utilisé pour la route des plages 2017 : voie parallèle vc5 hent Craos et les plages : aménagements avec une piste cyclable bien matérialisée, il y a un sentiment de mieux depuis la mise en place de cette route – les véhicules font plus attention aux vélos à présent</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ?</i> <i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i> <i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Manque de signalisation dans Kerarvrans : on ne sait pas qu'on rentre dans l'agglomération Zones 30 et 20 pas très claires – manque de signalétique « pour moi y'a des trous dans la raquette ! on ne sait pas quand on est en zone 30 ou 20 » Voies zones 20 : surtout sur les espaces littoraux Voir pour harmoniser les zones 30, qui seraient davantage en secteur urbanisé/centre-bourg</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i> <i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i></p>	<p>Sentiment de manque de stationnement... mais n'est pas réel à priori Marché un peu tendu mais objectivement pas tant que ça Transports maritimes : juillet /août pour les Glénans sur la journée Commune n'est pas gestionnaire de toutes les voies communales (rue des perdrix) : des tracés ont été faits sur la zone de travail – peu mériter des réflexions – y a du potentiel</p>



Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Non pas d'aires de covoiturages Pas de demandes
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) ?</i>	23 emplacements : camping-car parking privé Sables blancs : 2 jours max autorisés pour les véhicules – police muni régule Port de plaisance/syndicat mixte : création de 6-7 places camping-car (max 24h)



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	56c Quimper pont l'abbé Loctudy : pas mal – « lors de la crise gasoil ça a bien servi ! » Horaires sont corrects – pas toutes les heures mais 3 dans chaque sens aussi c'est pas mal Pour les scolaires c'est bien aussi problème de desserte des grosses villes vers les petites - pas assez d'offre Mais si on veut attirer les compétences. Il faut aller la chercher ou elle est
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Centre point d'arrêt Point d'arrêt PMR identifié par la région : Abris (commune) porte vélo – 70 % Juillet début des travaux
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Peu d'infos
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	Pas d'offre – plus une compétence CCTaxi 3 véhicules



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Pas toujours de trottoirs</p> <p>Sur les cheminements neufs plus de bordure sur route</p> <p>Quelques rues plus anciennes : rue du port (amena de 2000) – rue étroite Des efforts pourraient être faits – pour rendre meilleure la sécurité</p> <p>Schéma directeur déplacement : piétons pas considéré on ne parle que vélos</p> <p>GR 34 : le long de la cote – vélos pose problème</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p>	<p>Plutôt de loisirs/sportifs</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Projets : surtout signalétique et marquage sur des réseaux existants (séparer piétons et vélo dans un premier temps) Notamment : axe Loctudy – Plobannalec Projet avec des passages sur parcelles privées -LoctudyKervavélo : association active sur le territoire Présence d'une véloroute Piste bidirectionnelle – route départementale entre les 2 communes (Loctudy Pont-l'Abbé) – 2m50 de large
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Remplacement progressif des arceaux Vélos électriques : problème vitesse – accidents Eté ça déborde
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	La vélo route mériterait un check up de la signalétique
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Service de location vélo – magasin
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	DGS vient en vélo Il fait beau : les gens vont en vélo Vélos pour les enfants aussi en petits groupes de 5 en général avec un parent



J. Plomeur

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Contexte dunaire – site de la Torche Recul du trait de cote Relief plutôt plat Natura 2000 et conservatoire du littoral problème bulbiculture (tulipes plante trop près de l'eau)
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Commune sous RNU – du coup beaucoup de refus de permis de construire – secteur de Pen Dré va être rattaché au Guilvinec au PLUi
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Habitats individuels Voie cyclable vers la Torche Pen dré vers Guilvinec Et Penmarch
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Population vieillissante Gens du voyage pose problème : sur le terrain de foot peur de dégradation Transports Guiffan– grosse circulation entre Loctudy – Guilvinec et traverse en partie le bourg de Plomeur mais l'agricole pose plus de problème que le transport 4 garages



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Dans l'ensemble il est bon : le Conseil département a tout refait le centre bourg D785 – Penmarch3 et 57 problème Vitesse : oui à l'approche des bourgs surtout dans les hameaux Vitesse surtout Passage a 30 : traversée du bourg jusqu'ou ? difficile à dire sinon à 50km/h NB : 12 000/15 000 véhicules / jour en été
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Radars pédagogiques mis en place Peut-être voir pour des configurations différentes Chaussées – marquages au sol pourquoi pas
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i>	Centre bourg : OK Lieu de passage pour le Guilvinec, Penmarch, la torche donc beaucoup de flux Littoral : la torche ! Parking de 160 places – mais en terre battue donc pas optimisé Spot – mais pas que l'été, fréquentation accrue toute l'année Stationnement camping-car : emplacement proposé à la torche Arrangement avec le carrefour Market : 8 emplacements - aire de livraison va être aménagée bientôt -cesjours ci
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions</i>	Pas de demande particulière Donc pas de pression



	<i>automobiles ?</i>	
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...) Logistique routière ?</i>	Engins agricoles très lourds – dégradation du rondpoint suite au passage des engins – mais ils n'ont pas le choix que de passer par là Camping-cars : de + en + - difficile de doubler sur les routes



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Régie de Plomeur à Penmarch Cars scolaires ; entre Pont l'Abbé et Plomeur il y a une zone de transfert (Pen Frat) Insécurité : ça va
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Rondpoint pour aller à la torche : Arrêt plutôt bien positionnés Pen dré : deux arrêts tout neufs
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Surtout des jeunes publics Peu ou pas d'actifs
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	TAD : pas aujourd'hui Nouvelle adjointe au social : 60 questionnaires a la grosse sont revenus Minibus sert essentiellement aux jeunes mais pourrait être mis à dispo pour envoyer au marché à pont l'a par exemple Question fait partie du questionnaire posé Mais les réponses ne sont pas importantes



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Petits trottoirs – pas évident - Mais conservés</p> <p>Immeubles OPAC cheminement depuis le lotissement vers le bourg – pas encore de signalisation mais des pistes de réflexion</p> <p>Cheminement piéton part de la Caserne des pompiers – vers le Prado : mais pose problème car le revêtement à retravailler (difficilement praticable par les poussettes/PMR) – est en cours de réflexion</p> <p>Routes communales pas très larges donc reste difficile de circuler notamment pour aller à la torche</p> <p>Mais est correct pour aller à l'école communale</p>
Services aux piétons	<p><i>Fontaines, point d'eau? Offre d'hébergement touristique?</i></p>	<p>Sanitaires publics au bourg</p> <p>Torche : sanitaires mais obsolètes (Conservatoire du littoral qui est propriétaire) Offre d'hébergement : gîtes sur le GR34 , mais aussi un peu partout sur la commune SPL : à la liste</p> <p>Quelques bancs disséminés sur la commune / plutôt les usagers estivaux 2 campings et 2 hôtels (à vendre)</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p>	<p>Loisir : GR34 – sur la place de la mairie il y a un grand panneau indicatif qui renseigne sur le tracé du GR34 Randonnée / écoles : avec et sans les parents</p> <p>Beaucoup de parents viennent en voiture poser les enfants ODAX</p> <p>Sportifs : courir à Plomeur</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Bande CYLCABE RD 785 pont l'a/Penmarch GEOPHIMO : étude en cours sur la portion littorale jusqu'à Penmarch Souhait : d'avoir une piste cyclable qui mène jusqu'à la torche (3 km) Pas de plaintes – pas très fréquenté Plomeur /pend dré-Guilvinec Projet : pend ré – Guilvinec
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	« pince roue » au bourg A l'école publique oui Peut-être sur la place des anciens combattants devant l'église Pas tellement d'arrêt en vélo – en voiture ou à pied Ecole privée : probable que ce soit abrité
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Pas aujourd'hui mais viendra avec le projet vélo
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	A la torche : installé loc. surf+vtt A Plomeur rien : e marchand a fermé
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Scolaires jeunes DGS vient en vélo Atsem aussi vient en vélo depuis Léchiagat en vélo électrique Vélo électrique : surtout les personnes âgées
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Vélos loisirs Loisirs plutôt le dimanche



K. Treguennec

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Petite commune littorale, excentrée 300 habitants
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Problématique d'insularité Zone littorale protégée Habitat disséminé + centre bourg distincts RD 156
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Usage de l'automobile +++ - 2 000 véhicules/jour en saison Vélo/loisirs/sport/utilitaire
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Réaménagement du centre-bourg (programme) – FIA travaille avec eux depuis 1 an Aménagement sur la RD 156 - Chaucidou



Analyse de l'offre et des pratiques routière

Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	<p>RD 156 – intervention globale demandée Réseau communal (abimé par la fibre notamment) TRES GROS problème : route du vent solaire : « juste 315 personnes sur la commune et on nous réclame la rénovation du pont : on n'a pas les moyens ! » – la ComCom demande à ce qu'on rénove sauf qu'e çareprésente le budget annuel</p> <p>Rd 156 : traversée du GR34 : traversée de la route pose problème / insécurité vis-à-vis des voies cyclable/rando/plage</p>
Hierarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communale (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	<p>Schéma global d'aménagement en cours avec un partage de la chaussée et un souhait d'apaisement l'été sur les transports (attractivité de la plage)</p>
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i>	<p>Stationnement proportionnel mais problème avec rd156 Au niveau de la plage c'est le bazar – beaucoup de monde à aller à la plage Littoral déconnecté de la réalité Parking 96 places ...pas suffisant</p>
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	<p>Oui mais non : aire informelle mais « pouce » fonctionne très bien donc à voir pour faire le site en intégrant un volet pour recenser les besoins</p>



Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...)? Logistique routière ?</i>	Camping-cars : pose problème de stationnement sauvages/camping Petite commune donc peu de moyens
----------------------------	--	--



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Transport commun rural : compliqué pour les enfants (3/4h de route pour aller l'école)
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Points d'arrêt sont nombreux mais insécurité pour monter dans la car (nuit, hiver, très dangereux) Niveau de vie – pas de réponse à un besoin de mobilité sur le territoire « on est oubliés »
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Uniquement un ramassage scolaire donc en semaine – sinon TAD !
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	TAD : « système à pleurer ! » mis en place par la région Besoin mais très mal fait – impossible à mettre en place CD fonctionne trop avec des statistiques – donc pas de réponse aux besoins réels de la population « On se sent seuls » – CC/CD/R° Imaginé le vélo bus : volontaires pour imaginer des navettes hippo/ânes Et de retirer les places de stationnement de 31 m du littoral mais pas assez de moyens Ruralité/zone littorale : paradoxe total et beaucoup de souffrance du fait du manque de moyens – alors qu'il y a énormément de potentiels et de demande de la part des habitants et des touristes



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Contournement depuis Plonéour Lanvern souhaité en vélo – 1,5 km (irréalisable)</p> <p>Autrement, l'aménagement hors du bourg est inexistant pour les piétons</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p>	<p>Zone de randonnée fréquentée à l'année, mais plus marquée en été</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Vélo : dangereux d'en faire sur les aménagements existants du fait d'une grande circulation voiture et routes pas larges Risque d'accidents
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Au bord de la plage des stationnements ont été mis pour sécuriser les usagers (vents violents et voitures) Centre bourg aussi des arceaux/stationnements
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Pas fait mais pas de moyens ! volonté mais peut pas Pourtant c'est « the place to be » Vol de panneaux : « parce que c'est trop cool d'être à Tréguennec »
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	Oui, très dangereux dans l'ensemble
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Uniquement les primaires



6.4.4. Communauté de Commune du Cap-Sizun

A. Pont Croix

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Une commune de 1 600 habitants au cœur du Cap Sizun. 2 grosses centralité et des commerces services importants (un pôle médical avec 25 médecins => flux de 350 à 400 personnes/jour, 1 cabinet médical avec 3 généralistes, un collège, 3 écoles, 2 EPHAD). Petite cité de caractère => tourisme et patrimoine bâti important.
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	2 centralités
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises?</i>	Une commune insérée dans un réseau urbain avec des mobilités entre Audierne, Plouhinec et Pont-Croix.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>2 départementales sur la commune qui traversent le cœur de ville (passages important, notamment saisonnier 5 à 6000 véhicules/jours.</p> <p>Départementales mal entretenues (baisse des investissements de la part du dpt (passage de 200 000 € à 100 000€)</p> <p>Amélioration des routes communales en débutant les travaux par une amélioration des réseaux puis surface => évite de creuser deux fois...</p> <p>Sections dangereuses sur la dptale Audierne Douarnenez => problématique pour les circulations à vélo.</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>Problématique de vitesse => aménagement d'apaisement et de sécurisation réalisé sur la zone urbanisée.</p> <p>Focalisation des aménagements sur entrée de bourg (mesure d'un 2RM à 170 km/h au lieu de 50. Travail avec la gendarmerie pour apaisement également.</p> <p>Zone 20 en cœur de ville pour les marchés, avec une fermeture du cœur de bourg durant l'été, puis temps rallongés (6 mois actuellement).</p>



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Aire de covoiturage présente en cœur de ville, à proximité de l'arrêt de bus.
Usages et pratiques	<i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Problématique des engins agricoles : alors que réduction des largeurs de voie, véhicules de plus en plus gros => détérioration des aménagements et quelques accidents. Pas de contournement possible du fait de la géographie physique. PL, trafic important, mais pas de problématique mis à part la vitesse de circulation.



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Réseau interurbain Réseau scolaire TàD
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Problème de fréquence sur le réseau interurbain. Pour le transport scolaire, pour les lycées à Douarnenez et Quimper, plutôt internat car temps de parcours très long. Le TàD ne fonctionne pas alors qu'il y a une réelle demande sans réponse concrète actuellement. Besoins plus importants l'été.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>Réflexion sur les déplacements piétons et cyclables pour tout nouvel aménagement de voirie : partagé en urbain, séparé sur route.</p> <p>Double sens cyclable généralisé en zone agglomérée.</p> <p>Travail en cours pour liaisons hameau – centre-bourg, réflexion sur l'aménagement de l'ancienne voie ferrée en voie verte</p> <p>De nombreuses possibilités de liaisons via les chemins.</p> <p>Un centre-bourg praticable pour les piétons, actions de piétonisation du centre en cours.</p> <p>Souhait de liaisons vers les hameaux</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>Pratique de la marche en ville et randonnée (activité touristique).</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	<p>Même logique que pour les piétons, dans le bourg (double sens cyclable généralisé, jalonnement d'itinéraires plus agréables que routes directes).</p> <p>Travail en cours sur les liaisons centre – hameaux.</p> <p>Point noir sur l'entrée du collège (besoin de traverser la départementale – actuellement un agent communal assure la traversée.</p> <p>Sécurisation en cours sur les autres écoles de la commune. (stationnement vélo ok et utilisés dans les écoles.</p> <p>La voie vert Pont-Croix Audierne le long du Goyen très fréquentée (la + fréquentée du Cap).mais besoin de renforcer son attractivité et son usage.</p>
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	<p>Difficultés à gérer le partage vélo piétons sur la voie verte.</p> <p>Cheval non considéré comme un déplacement utilitaire => pas le souhait d'ouvrir la VV aux chevaux, mais plutôt d'identifier des itinéraires dédiés aux ballades équestres.</p>



B. Audierne

Analyse du territoire

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Une commune nouvelle fusion Audierne (très enclavée et urbaine) et Esquibien (plus étendue et plus rurale) Relief important sur Audierne et plus plan sur Esquibien. 1 Quartier surnommé « la montagne » avec falaise au niveau de la ria de Goyen.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Départementale (route de la pointe du Raz) et route côtière (tourisme) Idée d'un contournement pour les PL sauf desserte locale pour diminuer les flux en Centreville.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	pas de hiérarchisation de la voirie, étude lancée sur les déplacements doux, mais problème avec le BE – retards importants). Un centre-ville à Audierne refait il y a 3 ans (ancienne municipalité) sans aménagement cyclable. Limitation à 50 km/h, mais quelques zones à 30 ou à 20 km/h.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...)</i></p> <p><i>Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i></p>	<p>Une problématique en centre-ville et sur les quais qui s'accroît en saison (mauvais comportement des riverains plutôt que touristes).</p>
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Problématique des livraisons par semis remorque pour le e-commerce => besoins de réguler les livraisons par des horaires (avant 9h pour les commerces par exemple).</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Transport scolaire (Région) Transport interurbain (Région) Transport scolaire primaires en Régie (mais de + en + externalisé) à la demande Du transport à la demande pour les personnes âgées sur les clubs (assuré par la ville + transport pour les marchés pour vieux dans HLM)
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Transports scolaire région ok Interurbain peu utilisé, peu pratique sur les liaisons locales et problématiques de correspondances pour plus loin. Problématique du stationnement des cars de tourisme sur la gare maritime Une logique de drive, les gens veulent se rapprocher au maximum des lieux d'activités => une grosse attente pour les commerces et services en périphérie (éloignement des arrêts TC).



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Éléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	<p>En centre-ville, aménagements piétons plutôt bon côté Audierne mais pas sur Esquibien. Quelques problématiques de rues étroites avec des trottoirs pas aux normes (rue du 14 juillet).</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	<p>Bonne en centre-ville d'Audierne (fréquentation des commerces, des écoles élémentaires).</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Un réaménagement de centre-ville sans aménagements cyclables. Une piste cyclable mal aménagée sur Esquibien (problématique des entrées de grandes surface sur la rive où est aménagée la piste). Quartier de la Croix rouge, une partie de voie vélo et un Chaucidou.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Stationnement sur aménagements cyclables, mais pas suffisant à l'échelle de la commune.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Travail en cours pour aménager des stationnements vélos près des écoles. Peu de déplacements à vélo, plus à pied.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	De plus en plus de vélo dont VAE. Conflit générationnel à venir avec les seniors éloignés du vélo



C. Confort

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Une commune de 900 habitants, composée d'un bourg centre, et de différents lotissements et hameaux + éloignés. Une commune relativement jeune, avec pas mal d'actifs travaillant à Douarnenez et Quimper.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Une départementale qui traverse le bourg (5000 véhicules/jours et 300 PL) => problématique de flux et de vitesse. Des axes secondaires roulant (problèmes de vitesse) => un travail d'apaisement en cours (chicane, signalisation et actions de prévention.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Réfection du centre-bourg en 2012 (ensemble du bourg à 50 km/h avec quelques zones 30.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)? Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Majoritairement automobile (10 minutes de Douarnenez et 25 minutes de Quimper. Une habitude de fréquentation des commerces en voiture. PL, problématique de gabarit de voie (présence d'un centre de transfert d'ordures ménagères qui génère des flux importants) et engins agricoles qui pose des contraintes d'aménagement du centre-bourg. mais l'élu relative en indiquant que « ça se passe pas trop mal ».



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Une commune relativement bien desservie aussi bien par le transport scolaire (Région) que l'interurbain. Service de ramassage scolaire sous forme associative (famille rurale) pour l'élémentaire sur Mahalon et Confort.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Pas d'info sur les fréquentations, mais bon a priori.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Éléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs?</i></p> <p><i>Accidentologie?</i></p>	Des aménagements de qualité, notamment vers commerces et école.
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui? Saisonnalité?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés?</i></p>	Beaucoup de déplacements à pied vers l'école. pas d'accidents => bon niveau de sécurité avec beaucoup de passages piétons.



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Un projet de voie verte en cours depuis Poullan sur Mer vers Pont-Croix en cours.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Forte demande pour déplacements à vélo vers l'école.
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...)? Qui ? quand ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Peu de pratique.



D. Beuzec-Cap-Sizun

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	Localisation au « bout du bout du cap ».
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...)? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Objectif de densification du centre-bourg (projet d'un nouveau lotissement en centre-ville). Forte attractivité » de Pont-Croix. Une organisation transversale au niveau de l'EPCI, avec un service de ramassage pour les écoles primaires vers les piscines par exemple, volonté d'étoffer l'offre aux médiathèques, centre nautiques... A échelle plus large, transversalité avec Pont-l'Abbé (pôle santé). Un territoire qui offre 90% des services et commerces nécessaires à la vie quotidienne Problématique sur l'offre de santé (dentaire et ophtalmologistes à Quimper ou Pont-l'Abbé.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Déplacement voiture essentiellement.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Au niveau de l'EPCI pour offrir 2 aires de camping-cars par commune (en cours), besoin de structurer l'offre pour éviter le désordre.



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Départementale qui traverse le bourg, belle route, bien roulante, quelques point noirs et demande d'améliorations de la sécurité pour des courbes sur d'autres communes
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Pas de service formalisé, mais une pratique en développement qui utilise les parkings de la commune (sans entrainer de gêne)
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...)? Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Voiture prédominante dans les déplacements, notamment des touristes. Forte affluence durant l'été, mais pas forcément à développer au-delà mais mieux structurer l'offre. Peu de problématique au niveau de la circulation des engins agricoles.



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Service interurbain Cap Sizun, Douarnenez Quimper. Bon a priori, présence de 30-35 cars quotidiens sur le Cap : « je pense que ça fonctionne, même si c'est sans doute améliorable ». Travaux prévus au niveau de la gare routière de Quimper pour offrir d'autres solutions (location de voiture, VAE...) Transport scolaire ok Service local porté par l'epci pour des déplacements d'élèves d'écoles primaires vers les piscines. Ramassage scolaire (élémentaire) via une association.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Plutôt positif à priori
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Questionnement sur le devenir de l'aéroport de Quimper : faut-il prioriser le train pour prendre l'avion à Brest ?



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) ?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>beaucoup de randonneurs (GR34 sur la côté), avec offre de gîte communal qui fonctionne bien (problématique de sur fréquentation du GR34 => érosion)</p>
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) ?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Déplacement en centre-bourg vers commerces et école ok, grosse pratique de la randonnée (surtout en saison).</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Peu ou pas de voies cyclables (difficulté à les intégrer dans le paysage).



E. Mahalon

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Une commune rétro littorale enclavée dans « une région emblématique de la périphérie. Composition démographique plutôt jeune (35% de moins de 30 ans et 25 % de plus de 60ans, résultat d'une politique offensive d'accèsion à la propriété mise en œuvre de longue date. Origine Capiste des jeunes ménages exclus des communes littorales par le coût du foncier. => réflexion sur l'accèsion à la propriété exemple d'un lotissement avec 35 lot dont 34 pour des jeunes ménages. Volonté de maîtrise de l'urbanisation en développant le bourg plutôt que les villages ou l'habitat diffus.
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Présence de commerces (superette, boucher charcutier, coiffeur...) et services (enfances jeunesse). Pour les hameaux, travail de longue date pour favoriser leur liaison vers le bourg en cheminements doux (sans intersection avec route importante) et ça marche. Travail de jalonnement sur ces liaisons.
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Travail : Douarnenez 15 minutes en voiture), Quimper 25 minutes en voiture).



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ?</i></p> <p><i>Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ?</i></p> <p><i>Niveau de connexion intra et extra communal ?</i></p> <p><i>Point noir/accidentologie ?</i></p>	Pas de route départementale, mais un réseau de voies communales.
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ?</i></p> <p><i>Problématiques de vitesse identifiées ?</i></p> <p><i>Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	Aménagements récents pour réduire les vitesses de circulation, cœur de bourg à 30 km/h 50 sur la zone agglomérée. Les plateaux et radars pédagogiques fonctionnent plus ou moins bien, mais globalement c'est positif.
Usages et pratiques	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...)</i></p> <p><i>Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) ?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	<p>Peu de problématique sur circulation PL car pas de départementale.</p> <p>Pas de problématique liée aux engins agricoles, travail de longue date avec la CUMA pour partager les routes.</p>



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Transport scolaire (collège et lycée) + ramassage pour élémentaire en porte à porte via l'association famille rurale. Service utilisé également en rabattement vers les lignes BreizhGo pour les lycéens. Pas de desserte interurbaine mais TàD, mais du transport scolaire.
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	car pas utilisé ; 'offre de TàD ne fonctionne pas dans les usages. Car scolaire qui fonctionne très bien. Problématique des personnes âgées, avec difficulté » d'utilisation du TàD.



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Éléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	Présence de trottoirs dans le bourg
Usage et pratiques	<p><i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...)?</i></p> <p><i>Qui ? Saisonnalité ?</i></p> <p><i>Principaux problèmes connus ?</i></p> <p><i>Quels besoins sont identifiés ?</i></p>	Les liaisons douces permettent une pratique importante de la marche durant toute l'année (revêtement ok mais non bitumé). Développement de la pratique utilitaire et loisirs.



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande, ...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Pas d'aménagements cyclables dans le bourg. Liaisons douces sécurisées et jalonnées à l'extérieur depuis les hameaux.
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Oui et ça fonctionne.



F. Goulien

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...)?</i>	La plus petite commune (434 habitants). Commune littorale au centre du Cap Sizun. Un centre bourg avec un commerce communal géré depuis 5 ans par la commune.
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Réflexion sur la voiture électrique (borne de recharge présente), idée de travailler une offre de voiture électrique en libre-service (1/commune à l'échelle de la CdC), voire de vélo à assistance électrique car plus convivial pour loisirs, voire courses (achats).



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...) ? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Deux départementales, mais aucune ne traverse le bourg. Problématique d'enclavement (45 minutes de Quimper en voiture)
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Traffic local dans le bourg, avec des aménagements basés sur des rétrécissements naturels (habitat ancien de centre-bourg).
Usages et pratiques	<i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) ? Logistique routière ? Quels besoins sont identifiés ?</i>	Les actifs utilisent leur voiture Services de taxis pour les déplacements médicaux des personnes âgées (prise en charge CPAM) et éventuellement autre. Etant donné les temps de parcours, les mobilités sont plus orientées vers Douarnenez que Quimper.

Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...) ?</i>	Transport scolaire



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<p><i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...)?</i></p> <p><i>Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée...</i></p> <p><i>Points noirs ?</i></p> <p><i>Accidentologie ?</i></p>	<p>Absence de trottoir dans le centre bourg (mais tracés au sol de lignes matérialisant les cheminements piétons. Problématique des traversées piétonne en centre pour accès aux commerces.</p> <p>La proximité du GR34 amène les touristes à fréquenter les commerces du bourg (+présence d'un camping).</p> <p>Identification en cours des boucles de randonnée pour une valorisation touristique.</p>



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Projet de véloroutes => optique plutôt loisirs qu'utilitaire.
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Appuis vélo devant le commerce.
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Pas de stationnement



G. Cleden-Cap Sizun

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Commune littoral Bout du bout Deux routes départementales – RD7 ou la RD43
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Habitat dispersé Boulangerie épicerie pharmacie bar et 2 restaurants Cabinet médical maison de retraite 2 campings privés -
Pratiques de la commune	<i>Mobilité des habitants, des visiteurs, des touristes... Pratiques des entreprises ?</i>	Garage agricole Maritime Spot surf baie des trépassés – site à saturation – difficulté à concilier les attentes des locaux et des surfeurs
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Réaménagement du centre bourg place du 19 mars Borne cc : vidange électricité Salle poly – accueil vélo point de départ rando Réflexion baie trépassés – stationnement
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Si idéal : TAD serait peut-être plus sollicité si + de communication Mais beaucoup d'entraide sinon ici Un peu laissés pour compte par rapport au SCOT



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et</i>	Réseau dép. : pas tjrs bien entretenu Ross part de budget pour la réfection des routes : 100 kms de routes
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...) ? Problématiques de vitesse identifiée ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Aménagement centre sur précédent mandat : problème vitesse problème de comportements qui ralent -
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Stationnement : OK concernant le bourg Pointes /cotes : CC ne suit pas les panneaux ou les cars Stationnement baie des trépassés gros problème / mais aussi dans des chemins d'exploitation
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Moulin de Keraro (limite Goulien et Cléden – dép. 7) : possible aire mais pas sur (pour aller sur Douarnenez) Possible que les gens se mettent à pont croix
Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...) ? Logistique routière ?</i>	CC dans des chemins agricoles Cars de tourisme n'importe comment – et circulent n'importe où Véhicules agricoles : passe dans le bourg, mais ça passe



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Ramassage scolaire sur la place du bourg -école /collège , sinon l'école communale est à Plogoff Ligne car de la région : D7 Douarnenez-pointe du raz (que l'été) -
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Point d'arrêt au bourg, pour le ramassage scolaire, mais aussi dans l'ensemble – A la demande de réaménagement des points d'arrêt
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Plutôt des scolaires Les gens
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	Pas de retour d'expérience – géré par la région



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) ? Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux), réseau chemins de randonnée... Points noirs ? Accidentologie ?</i>	Beaux trottoirs mais les gens stationnement sur les trottoirs Liaison hameaux étroites VC4 bourg vers trépassés : projet de vélo route (une partie dans des chemins d'exploitation) Randonneurs aussi Stationnement anarchique – pose problème
Services aux piétons	<i>Fontaines, point d'eau ? Offre d'hébergement touristique ?</i>	Sanitaires mis aux normes PMR Gites chambres d'hôtes
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) ? Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i>	Randonneurs, loisirs sportive Toute l'année



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	<p>Pas de pistes cyclables –</p> <p>Sur l'ensemble de la CC : des aires vélos, lieux de réparation en cours – gros projet sur la CC - subventionné Projet de vélo route : traine depuis un moment – problème d'entente entre Beuzec et Goulien – cohabitation agri/vélo et problème du revêtement sur ces 2 usages sur qui paie quoi (car la mairie ne peut pas tout payer, d'autant que les usages seront intenses entre les deux types de véhicules) – conseil départemental subventionne</p>
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Schéma d'accueil vélo prévoira des aménagements des stationnement
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	<p>Surtout vélos le dimanche – sportif</p> <p>Secrétaire de mairie vient en vélo quand il fait beau</p>
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	<p>RPI : école est à Plogoff (Regroupement ...intercommunal)</p> <p>Une famille y allait mais depuis le regroupement non</p>
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	<p>Sportif – essentiellement</p> <p>« Je n'ai jamais vraiment fait attention »</p>
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	



H. Plouhinec

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Gros dénivelé sur la commune – le bourg est organisé en une sorte de vallée : « il plus dur de remonter que d’aller à la plage ! » D’ailleurs de plus en plus de vélos électriques – pas toujours simple aujourd’hui pour les personnes âgées de se déplacer – communes du Cap sont essentiellement des personnes âgées Pas de stationnement pour les vélos électriques – pas de souhaits (pas pensé dans le cadre du réaménagement de la RD)
Structure urbaine	<i>Quelle est l’organisation de la commune (centralité(s), type d’habitat, présence de zones d’activité, d’emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	Le bourg est organisé en trois points : le long de la RD Puis en descendant vers le port puis le littoral à noter une sorte de clivage port /centre historiquement
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Souhait d’avoir un schéma vélo global sur la commune mais coute cher car besoin de réorganiser la voirie
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Pistes de réflexion à l’échelle de la CC : Connexion vers Quimper à penser Connexion entre les communes de l’EPCI – comment relier les communes entre elles Quelles offres de mobilités – auto partage – bus ? tous ces points sont importants car permettent de connecter le territoire



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<p><i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)? Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i></p>	<p>Bon état – entretien fait tous les ans Départementale en cours de réfection Audierno – pont Plouhinec Pas d'accidentologie au-delà des problème de vitesse</p>
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<p><i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i></p>	<p>RD : gros problème de vitesse la nuit (parfois des pointes à 150 km/h) Travail mis en place avec des « ralentisseurs » – dans le cadre de la réaménagement de la DR</p>
Stationnement automobile	<p><i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stationnement payant...)</i></p>	<p>problème de stationnement : oui, mais surtout lié aux pratiques sportives (Surf) donc essentiellement sur le littoral, mais insiste sur le fait que sur sa commune peu, surtout sur les spots de surf (donc concerne surtout les communes vers la baie des Trépassés selon lui) et sur la départementale aussi</p>
Services	<p><i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i></p>	<p>1 aire de covoiturage : sortie du bourg derrière Eglise (installée par le CD29/commune) Pas de grosse fréquentation</p>



Usages et pratiques	<i>Eléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ? Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campings cars...) Logistique routière ?</i>	<p>Souci sur le littoral : stationnement des vans tout particulièrement, à « l'arrache » sur la dune parfois ce qui abîme le littoral</p> <p>CC : beaucoup de soucis sur le nord de la pointe – avec les spots de surf</p> <p>Etude schéma implantation stationnement des campings cars mené à l'échelle de la com. pour prévenir de ces stationnements anarchiques</p> <p>Camps surf en réflexion sur le stationnement des vans : l'idée serait de trouver du foncier en retrait de la côte et d'aménager une zone de stationnement pour préserver le littoral</p>
----------------------------	--	---



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Ramassage scolaire : OK, efficace Et lignes régionales – RAS (au-delà du fait qu'il considère que le reste de la CC n'est pas desservie correctement, il faudrait penser à une continuité dans la mobilité sur le territoire)
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Régionale : arrêt le long de la RD et dans la commune aussi ça marche bien
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Plutôt scolaires
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	TAD – mise en place d'un mini bus pour les courses – à priori ça marchait bien (retour avant covid, le maire vient juste de prendre ses fonctions)



Analyse de l'offre et de la demande piétons		
Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) ? Niveau de desserte des</i>	Voirie bonne mais manque de trottoirs pour descendre à la plage à certains endroits Sinon « ça va » dans l'ensemble, sur le bourg GR34 : très fréquenté
Services aux piétons	<i>Fontaines, point d'eau ? Offre d'hébergement touristique ?</i>	Sur la zone urbanisée : non pas de sanitaires ou fontaines à eau Sinon présence de 4 sanitaires sur la commune : 1 sanitaire à « Poulbazec » – 1 autre sur le quai/crêpe – 1 autre sur la plage de Lesterloc- kersini – 1 au bourg
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) ? Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i>	Beaucoup de randonnée en loisirs – et marche sportive Plutôt à majorité saisonnière mais reste quand même présente l'hiver problème d'usages entre vélos et piétons – vitesse – sentiers parfois étroits (GR34)



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	<p>Cycle cyclable : « Ya des choses qui avaient été faites mais c'est un peu pour se donner bonne conscience » Chaucidou installé (mais ne trouve pas très efficace en termes de réduction de vitesse) mais bon... ça matérialise les voies et les usages – ça aidera dans le temps à cohabiter</p> <p>Gros point : on veut sortir les vélos de la voirie (RD) : trop dangereux Insécurité</p> <p>Phase d'étude de cheminement doux – D784 : objectif sur le mandat de permettre aux jeunes de circuler à vélo dans la commune pour aller à l'école, sans que les parents soient inquiets</p> <p>D'autant que des rues plus sécurisées existent en parallèle et sont largement mobilisables (et + agréables à pratiquer)</p> <p>Etude de centre bourg : lancement du marché pour intégrer ces cheminements</p>
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Stationnements existants : oui, près des plages, et le long de la RD (peut-être au bourg ? il n'était pas certain)
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	/
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Services de réparation présents à Pont croix et Audierne mais pas Plouhinec
Accidentologie vélos	<i>Localiser, identifier les types d'incidents ou accidents qui ont eu lieu, impliquant des vélos</i>	RD784 : oui, très dangereuse à son sens Autrement non (commune de manière générale)
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Non : scolaires trop dangereux
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	<p>Sinon surtout VTT/VTC (loisirs/sportifs)</p> <p>Quand on sort de la RD y'a de belles balades</p>



I. Plogoff

Analyse du territoire		
Mots-clés	Description	Note
Morphologie communales	<i>Y-a-t-il des contraintes naturelles sur le territoire (relief, coupures...) ?</i>	Relief plat – mais quelques secteurs côtiers un peu pentu (Pointe du raz et Baie des trépassés)
Structure urbaine	<i>Quelle est l'organisation de la commune (centralité(s), type d'habitat, présence de zones d'activité, d'emploi, touristiques...) ? Localisation des pôles générateurs de flux</i>	« 3 » points d'urbanisation sur la commune : Centralité – bourg Lescoff – le loch (lotissements) – surtout au bourg Pointe du raz – commerces et restaurants (on n'y dort pas)
Projets	<i>Quels projet à venir (à court moyen, long terme) pourront avoir un impact sur la mobilité ?</i>	Organisation des personnes âgées pour le transport est un vrai problème (courses, médecin,...) ; et humilité des personnes très ancrée (ici, les personnes ne diront jamais si ça ne va pas, ce qui ne signifie pas que tout va bien... tout particulièrement pour les personnes âgées) « ne pas nous oublier » ressentiment d'oubli total de la part du politique sur ces questions de mobilité
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Grand site de France : apporte énormément de flux de véhicules ce qui est très compliqué à organiser niveau véhicules sur le site BUT ultime du Maire : sécuriser les gens de Plogoff face à cet afflux



Analyse de l'offre et des pratiques routière		
Mots-clés	Description	Note
Réseau routier	<i>Etat du réseau routier ? Organisation du réseau routier (gestionnaire, tracé, traversée de bourg et hameaux...)?</i>	Voirie communale – bon état général Centre-bourg est dangereux : excès de vitesses réguliers Organisation à faire pour faire baisser la vitesse (bourg + hameaux) En termes de sécurisation
	<i>Niveau de connexion intra et extra communal ? Point noir/accidentologie ?</i>	Redynamisation du centre bourg en cours : commerces sont partis... commerces repris (boulangerie, et ... ? le bar sera relancé en décembre) – zone de stationnement prévue au-dessus de la place du village pour libérer le stationnement des commerces (pour les campings cars et véhicules classiques)
Hiérarchisation et régulation des vitesses	<i>Quel niveau de hiérarchisation de la voirie communal (identification des fonctions, typologie...)? Problématiques de vitesse identifiées ? Dispositifs d'apaisement (en zone urbanisée, hors zone urbanisée) mis en œuvre ?</i>	Village de Keruvet et village de Lescoff (juste avant la pointe du raz) : Balisage, panneaux, zones 30 Radars pédagogiques ont été installés sur la commune (2 : 1 à l'entrée et 1 à la sortie du bourg)
Stationnement automobile	<i>Problématiques de stationnement (offre, usage, saisonnalité...) Régulation mises en œuvre (jalonnement, zone bleue, stat payant...)</i>	Devant les commerces : problème de sécurité lié à la vitesse
Services	<i>Aires de covoiturage ? Garages concessions automobiles ?</i>	Aire de covoiturage : non, mais on a essayé mais pas marché 1 garage sur la commune



<p>Usages et pratiques</p>	<p><i>Éléments d'usages/pratiques du réseau routier (congestion, nuisances sonores...) Covoiturage ?</i></p> <p><i>Problématiques/actions spécifiques liées à des usages/véhicules particuliers (véhicules agricoles, campingscars...)?</i></p> <p><i>Logistique routière ?</i></p>	<p>Les gens s'arrangent entre eux pour covoiturer Circulation gênante des campings cars : problème d'incivilités</p> <p>Mais le pire ce sont les vans aménagés ! et l'ensemble de leurs pratiques (malgré la présence des WC en haut de parking, les personnes font leurs besoins dans les chemins privés, les stationnements mangent sur la dune déjà très fragile, les stationnements des vans « nécessitent » d'être en long plutôt que dans une place, pour pouvoir installer table, chaise, auvent... et bloquent des possibilités de stationnement pour les autres usagers (camping interdit)</p> <p>Police prévue : à partir 13/07 à la Baie des Trépassés</p>
-----------------------------------	---	---



Analyse de l'offre et des usages TC		
Mots-clés	Description	Note
Réseau TC	<i>Evaluation de l'offre de transport collectif (desserte, tracé des lignes, qualité...)?</i>	Car : concerne surtout les personnes adultes Pas pour les enfants – car plus aux normes – souhait d'achat un car pour ramassage scolaires Service régional (BreizhGo) Pour aller de Plogoff vers Quimper – « On est au bout du bout du cap »
Points d'arrêts	<i>Qualité des points d'arrêts ? Niveau de sécurité ? Offre multimodale ? Visibilité ? Connexion avec autres services de mobilité ?</i>	Ramassage scolaire : cadré par la région pas de marge de manœuvre
Usages et pratiques	<i>Qui utilise ? Quels retours ? Quel niveau de satisfaction ?</i>	Complicé – la commune est très isolée par rapport à Audierne – le transport en commun n'est pas fluidemais le Maire se rend compte qu'avant les cars étaient vides donc il comprend que les lignes aient été supprimées aussi... mais un besoin persiste !
Projets	<i>Projets connus d'évolution, de mise en place d'une nouvelle offre (TAD) ?</i>	TAD : « on s'arrête à Audierne ensuite c'est cuit on se débrouille »
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	Le transport en commun semble globalement s'arrêter à Audierne pour ces communes du Nord du Cap Sizun, bloquant toute connexion avec « le reste du monde » ! beaucoup de souffrance et d'isolement pour Plogoff



Analyse de l'offre et de la demande piétons

Mots-clés	Description	Note
Réseau piéton	<i>Eléments d'évaluation du niveau de qualité des cheminements piétons sur la commune (trottoirs en zone agglomérée, chemins...) ? Niveau de desserte des cheminements piétons (liaisons bourg/hameaux),</i>	Trottoirs en bon nombre et place ++ après le réaménagement de la zone de parking citée précédemment. + zone 30 placée : RD dangereuse d'où cette mise en place dans le village -Pointe du raz : grand site de France – beaucoup de marcheurs Pas de zones accidentelles identifiées, au-delà de la RD bien sûr
	<i>réseau chemins de randonnée... Points noirs ? Accidentologie ?</i>	
Services aux piétons	<i>Fontaines, point d'eau ? Offre d'hébergement touristique ?</i>	Borne camping-car : 1 en centre-bourg Sanitaire : 1 en centre-bourg et 1 à la Baie des trépassés + Sanitaires amovibles l'été : 1 à la plage du loch
Usage et pratiques	<i>Pratique de la marche suivant typologie (utilitaire, loisirs, sportive...) ? Qui ? Saisonnalité ? Principaux problèmes connus ?</i>	GR34 – randonnée de loisirs + sportive Signalétique présente : RAS Sur les chemins ruraux à partir de la commune : des usages motorisés gêne parfois les riverains (quads, motos, 50 cc... « mais après l'année qu'on vient de passer, les jeunes sont mieux dehors qu'à la maison, vous ne croyez pas ? »
Divers	<i>Compléments éventuels</i>	/



Analyse de l'offre et de la demande vélos		
Mots-clés	Description	Note
Aménagements existants.	<i>Eléments sur les aménagements existants (pistes cyclables, voie verte, bande,...), leurs usages (tourisme, utilitaire), leur état (revêtement, continuité, dangerosité,...)</i>	Véloroute : plage du loch et longeant les villages le long du littoral vers la pointe du raz De plus en plus fréquentée – familles et enfants
Stationnements cyclables existants	<i>Identifier les stationnements existants, et évoquer l'état (type, nombre de place, usage,...)</i>	Pointe du raz : présence d'arceaux A chaque site remarquable il y a des stationnements en toute sécurité Stationnement pour 10-15 vélos environ
Jalonnements existants	<i>Identifier les jalonnements existants, la signalétique (type d'indication, pertinence, ...)</i>	Quelques portions : à Kerguidy par ex, il faut traverser la RD Signalétique ok
Services	<i>Réparation location, vente...</i>	Il faut aller à Audierne
Le cas des scolaires	<i>Aller à l'école en vélo (pratiques, équipements...)</i>	Ecole communale : école du bout du monde Pas de transports à vélo pour aller à l'école à priori (dit n'avoir jamais remarqué/fait attention)
Usage et pratiques	<i>Eléments sur les usages du vélo (au quotidien, pour pratiques de loisirs, sportive...) ? Qui ? quand ?</i>	Loisirs et sportif – sur la RD





45 avenue Alain Le Lay - 29 900 Concarneau - 02 98 58 79 53
www.environnement-societe.fr



Mobhilis © 2021

22, Avenue de la Gare
35600 REDON
Tel : 02 99 726 705
www.mobhilis.fr
contact@mobhilis.fr