



# Etude sur les déplacements Paimpol-Goëlo

**Xavier Poly**

**Stage de juin à septembre 2014**

## Contexte de l'étude

- Le Transport à la Demande (TAD) T9Com mis en place par la CCPG en avril 2010 répond à un fort besoin de mobilité et connaît une **augmentation importante du nombre de missions** depuis son lancement
- La CC de Lanvollon-Plouha met en place à partir du 23 août 2014 des **conditions d'utilisation** de son service de TAD pour mieux maîtriser son budget
- La délégation de service public entre le Conseil Général et Transdev (Tibus, contrats de transports scolaires et Centrale de mobilité) arrive à échéance le 31 juillet 2015. Dans ce cadre, le Conseil Général a initié une **réflexion sur les évolutions à engager en matière de mobilité**

## Objectif de l'étude

- Cette étude a pour but de fournir un document initiant des propositions à la définition d'une politique de déplacements à l'échelle intercommunale

# Sommaire

## Partie I : Diagnostic

- **Réseau routier**
  - Accès au territoire
  - Trafic et usages
- **Transports en commun**
  - Infrastructures à l'avenir incertain
  - Une ligne TER néanmoins efficace
  - Un service Tibus limité au littoral
  - Projets du Conseil Général
  - Transport à la demande T9Com
- **Covoiturage** : une pratique qui se développe
- **Modes doux**
  - Une forte demande touristique
  - Des infrastructures rares
- **Analyse des déplacements**
  - Déplacements domicile-travail
  - Déplacements liés aux loisirs
  - Mobilités des personnes âgées
  - Mobilités des jeunes et des travailleurs
  - sans véhicule
  - Mobilités vers les zones d'emploi
- **Annexes**

## Partie II : Propositions

- Propositions concernant l'évolution du Transport à la demande
- Propositions concernant les mobilités individuelles
- Propositions concernant les loisirs
- Synthèse des propositions



# Etude sur les déplacements Paimpol-Goëlo Partie I : Diagnostic

**Xavier Poly**  
**Stage de juin à septembre 2014**

# Réseau routier : accès au territoire

- Plusieurs axes structurants d'accès au territoire, mais manque d'un axe continu en 2 x 2 voies depuis la **RN12**
  - Proximité avec la RN12, axe de communication majeur de Bretagne via la **RD7** dont l'échangeur d'accès est situé à 10 km du centre de St-Brieuc
    - Distances RN12-Pléhédél et RN12-Paimpol respectivement de 26 km et 35 km
    - Très bonne indication de Paimpol par la signalisation routière sur la RN12
    - Route relativement rectiligne qui ne traverse pas d'agglomérations, présence d'une portion de 2 x 2 voies de 7 km entre Lannebert et Kerfot et une autre d'environ 1 km avant l'entrée de Paimpol
    - Projet de prolonger la 2 x 2 voies sur 4 km entre les deux tronçons existants actuellement, le trajet Paimpol-Lanvollon se fera alors majoritairement **par voie rapide et sécurisée**
    - Route départementale connaissant la plus forte augmentation de trafic routier au cours de ces dernières années dans les Côtes-d'Armor
  - Possibilité d'alternative à la RD7 avec la voie côtière **RD786**
    - Trajet plus long que la RD7 et qui traverse plusieurs agglomérations, dont Plouézec
    - Couramment utilisée par les touristes, puisqu'elle est indiquée depuis la RN12 comme « PAIMPOL, par la Côte de GOËLO »
  - **RD786** depuis Lannion :
    - Circulation de nombreux tracteurs et poids lourds
  - **RD15** depuis Guingamp
    - Relief et virages marqués
    - La poursuite de mise en 2x2 voies de la RD7 entre Lannebert et Kerfot devrait réduire l'attractivité de la RD15



Réseau routier CCGP – Source : viamichelin.fr (2014)

# Réseau routier : trafic et usages

- Un fort accroissement du trafic estival sur les routes côtières
  - Le nombre de voitures est **multiplié par 3** durant l'été sur la RD789 permettant l'accès à la vedette vers l'île de Bréhat (320 000 traversées/an)
    - 37 936 véhicules garés sur les parkings payants dits « en herbe » de l'Arcouest entre fin juin et mi-septembre 2013. Ces parkings appartiennent au Département des Côtes d'Armor qui en concède la gestion à la commune de Ploubazlanec par une Délégation de Service Public
    - Le parking de l'Arcouest est régulièrement saturé les week-ends et les jours de beau temps entre fin juillet et fin août, provoquant de **forts ralentissements sur la RD789** jusqu'au centre-ville de Paimpol (photo 1, 2 et 3)
    - Forte augmentation estivale sur la RD15 permettant l'accès à Loguigy et la RD77 vers Port Lazo. Ces routes supportent bien cet apport



Photo 1 et 2 : Files de voitures à l'arrêt pour accéder au parking de l'Arcouest – Xavier Poly, août 2014

# Réseau routier : trafic et usages

- Le centre-ville de Paimpol occupe une position routière centrale et reçoit une grande partie des flux de circulation de l'intercommunalité
  - **Conflit d'usage** entre les travailleurs journaliers, les touristes, les poids lourds et les tracteurs se rendant aux centres de conditionnement proches du centre-ville. Les rues de Penvern et de la Marne sont les plus sujettes à ce type de trafic provoquant de forts ralentissements
- La commune de Plouézec traversée par la RD786 possède des entrées d'agglomération très routières
  - La RD786 est également soumise à une forte augmentation du trafic en période estivale

Route	Tronçon	Année comptage	Été ou moyenne annuelle	Trafic journalier
RD7	Pléhédél-Paimpol	2008	Moyenne	8736
RD786	Pleudaniel-Paimpol	2008	Moyenne	7736
			Été	9939
RD786	Plouézec-Paimpol	2005	Moyenne	5902
RD789	Paimpol-Ploubazlanec	2009	Été	3000
			Hiver	1005
RD15	Plourivo-Paimpol	2008	Moyenne	3000
RD15	Paimpol-Ploubazlanec	NR	Été	2580
RD77	Yvias-Plouézec	2006	Été	2500

Comptages routiers sur la CCPG  
 Source : AEU Paimpol, PLU de Ploubazlanec et Plouézec



Photo 3 : Port de Paimpol bloqué par le flux de circulation revenant de Bréhat – Source : Xavier Poly, août 2014

# Transports en commun : infrastructures à l'avenir incertain

## ■ Aéroport de Lannion - Côte de Granit (35 min de Paimpol)

- 2 vols A/R quotidiens entre Lannion et Paris Orly en semaine et un A/R le dimanche
  - 35 119 passagers en 2013 : fréquentation stable depuis 2009, mais en fort recul par rapport au début des années 2000 (84 937 passagers en 2000 et 53 110 en 2005)
  - Jusqu'en septembre 2016, la ligne fait l'objet d'une obligation de service public entre l'opérateur aérien « Hop! » d'une part, et l'Etat, la Région, le Conseil Général, la Chambre de commerce et d'industrie et les collectivités locales desservies d'autre part, qui financent une partie du fonctionnement et le déficit d'exploitation (69 000 € pour la CCPG en 2013)

## ■ Ligne de TER Guingamp-Paimpol en mauvais état

- La ligne TER est directement reliée à la ligne TGV Paris – Brest via la gare de Guingamp. Elle représente un gain potentiel d'attractivité pour le territoire grâce au projet Bretagne Grande Vitesse qui, en 2017, placera **Paimpol à 3 h 45 de Paris** contre 4 h 30 actuellement
- La ligne est **extrêmement dégradée**, ce qui a conduit à limiter la vitesse des trains depuis septembre 2013 (45 km/h voire 30 km/h), rallongeant le trajet de 11 minutes (source SNCF)
  - **Trajet de moins en moins attractif** par rapport à la voiture (58 min pour le train contre 40 min pour la voiture)
  - La réfection de la ligne, estimée à **30 millions d'euros**, n'est actuellement pas une priorité pour Réseau Ferré de France
  - Le financement ne pourra se faire qu'avec le concours des collectivités locales irriguées par la ligne (Guingamp Communauté, CC du Pays de Bégard, Pontrieux Communauté et la CCPG) en partenariat avec RFF et la Région Bretagne (Source Région Bretagne)



Réseau TER de Bretagne – Source : bretagne.fr (2014)



# Transports en commun : une ligne TER néanmoins efficace

## ■ Fréquentation en hausse régulière

- **57 366 voyages** en 2012 (+ 6 % et + 10 % par rapport à 2011 et à 2010)
  - 26 % de voyages scolaires et **5 % de voyages abonnés**
  - 3e ligne départementale en nombre de voyages derrière St-Brieuc – Lamballe (141 616) et St-Brieuc – Guingamp (113 803), mais devant Guingamp - Lannion (51 802)

## ■ Horaires adaptés pour des correspondances vers Paris

- 5 A/R en semaine (3 allers le matin vers Guingamp et 3 retours l'après-midi vers Paimpol) et 4 A/R le week-end
  - Tous les A/R sont programmés pour effectuer des correspondances avec des TGV en direction ou en provenance de Paris, **aucune correspondance avec Brest** (de 50 min à 2h de correspondance)
  - Une seule correspondance de moins de 20 min avec la ligne Tibus n°9 l'été, en direction et en provenance de l'Arcouest. Le temps d'attente est supérieur à 1H pour les autres correspondances
- La ligne TER dessert la gare de Paimpol et l'ouest de la commune de Plourivo avec des possibilités d'arrêt aux haltes de Lancerf, Traou-Nez (maison de l'Estuaire) et Frynaudour
  - Ces haltes sont situées dans des zones difficilement accessibles et peu densément peuplées, ce qui limite leur fréquentation
- Plein tarif Paimpol-Guingamp : 7,70 €, jeune : 5,80 € et abonnement à 76 €/mois
  - Les tarifs ne sont pas compétitifs par rapport à la voiture, sauf en cas d'utilisation journalière avec un abonnement
  - Réduction possible pour les personnes en difficultés sociales (jusqu'à -75 %)

## ■ Une forte influence sur le tourisme

- **17 %** des touristes se rendant en Bretagne trouvent qu'une liaison ferroviaire directe rend la destination plus attractive (source Région Bretagne : Pôle Observatoire CRTB – BVA - 2011)

# Transports en commun : un service Tibus limité au littoral

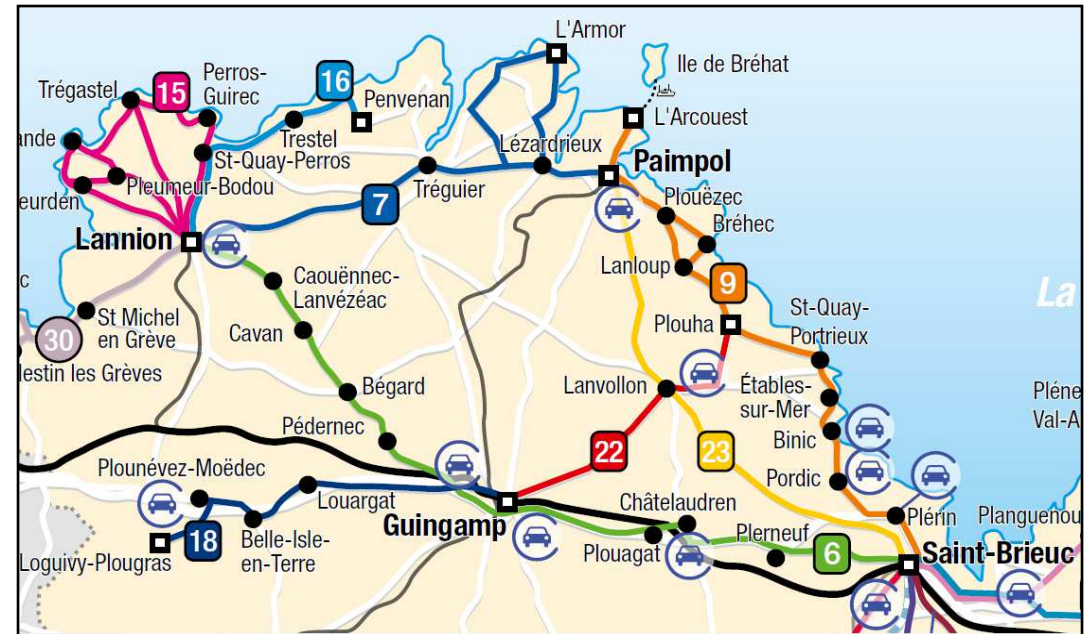
- Le littoral de l'intercommunalité est mieux desservi que les terres

- **3 lignes** traversent le territoire et desservent 4 communes de l'intercommunalité : Paimpol, Plouézec, Ploubazlanec, et Lanloup (horaires synthétiques en Annexe 1)

- Ligne n°9 : 2 tronçons: St-Brieuc-Paimpol et Paimpol-Arcouest

- Ligne la plus fréquentée du département sur l'ensemble de la ligne (504 786 voyages en 2012, dont 72 % de voyages scolaires, 24 % de voyages occasionnels au ticket unitaire, et **4 % de voyages d'abonnés**)

- Impact à relativiser sur la CCPG, car il est impossible de savoir le lieu de montée et de descente des passagers



Réseau Tibus Côtes-d'Armor – Source : tibus.fr (2014)

- Ligne longeant la côte de Goëlo densément peuplée, ce qui permet d'offrir une **qualité de service unique** pour une ligne départementale, avec de nombreux horaires de trajets

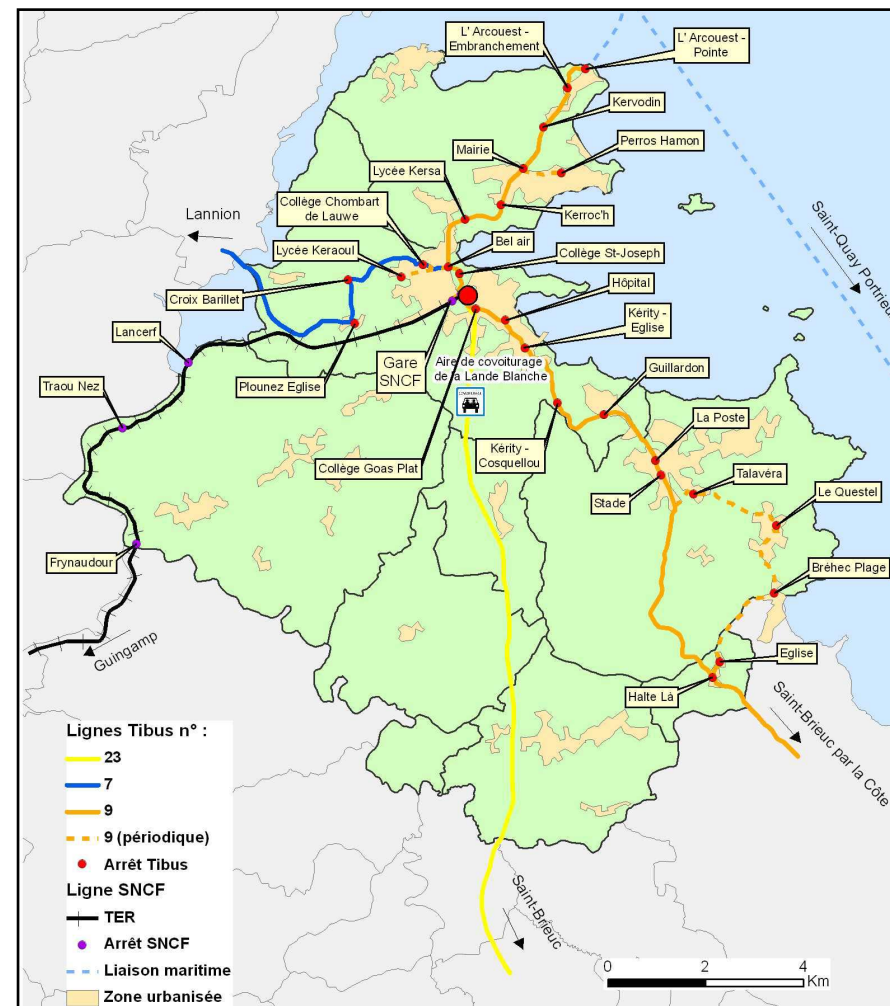
- 8 trajets Paimpol-St-Brieuc (3 le matin et 5 l'après-midi) et 9 trajets St-Brieuc-Paimpol (3 le matin et 6 l'après-midi) en semaine , 7 A/R le samedi et 2 A/R le dimanche

- **Horaires des trajets peu lisibles** avec des bus qui ne desservent pas toutes les villes

- Trajet long (1H25 en Tibus contre 45 min en voiture pour faire Paimpol-St-Brieuc)

# Transports en commun : un service Tibus limité au littoral

- Ligne 9 : Paimpol – L'Arcouest, accès à l'île de Bréhat
  - 6 allers vers l'Arcouest (2 le matin et 4 l'après-midi) et 5 retours vers Paimpol (2 le matin et 3 l'après-midi) en période scolaire, et 7 A/R l'été
  - Horaires qui limitent la ligne à une **utilisation essentiellement touristique**
  - Correspondances possibles avec la navette fluviale vers l'île de Bréhat (10 min de battement)
  
- Ligne 7 : Paimpol-Lannion via Lézardrieux et Tréguier
  - 193 929 voyages en 2012, dont 91 % de voyages scolaires et 9 % de voyages occasionnels (**nombre d'abonnés négligeable**)
  - 4 A/R en semaine, horaires scolaires (début de matinée et fin d'après-midi), 2 A/R le samedi, aucun trajet le dimanche
  - Peut convenir pour des besoins touristiques ou d'achats, mais le nombre de trajets et l'amplitude des horaires **ne peut pas convenir aux horaires de travail d'un salarié**



Transports en commun sur Paimpol-Goëlo - Source : CG22, BDCarto  
IGN n°2012-DINO-1-39-0050. CCPG, 2013

# Transports en commun : Tibus

- Ligne 23 : Paimpol – St-Brieuc via Lanvollon
  - 37 926 voyages en 2012, dont 80 % de voyages scolaires, 16 % de voyages occasionnels et **4 % d'abonnés**
  - 3 allers vers St-Brieuc et 2 retours vers Paimpol (horaires pensés pour effectuer un aller-retour vers St-Brieuc et non l'inverse)
  - Plus rapide que la ligne n°9 (1H contre 1H25), mais reste **réservé pour des usages ponctuels** en raison du faible nombre de trajets.
  
- Tarifs du Tibus
  - Tarif unique au ticket à **2 €** pour un aller
    - Continuité du trajet possible avec le Transport à la demande T9Com avec le même ticket
  - Carnet 10 tickets à 15 €
  - Abonnement mensuel à 40 € ou abonnement annuel à 33,30 €/mois
    - Possibilité de faire participer son employeur à hauteur de 50% pour les trajets domicile/travail avec la prime transport
  - Tarif social à 1,60 € l'aller-retour, accordé aux allocataires du RSA, aux demandeurs d'emploi Assedic < 80% du SMIC net et aux allocataires de l'allocation aux adultes handicapés
  - Le Tibus peut ainsi être plus avantageux au niveau tarifaire qu'une voiture individuelle pour les grands trajets comme Paimpol - St-Brieuc

# Projets du Conseil Général

- Le CG22 a lancé depuis 2013, en partenariat avec le cabinet erea-conseil, une étude visant à **améliorer la qualité de service** et **le manque de lisibilité** des horaires du Tibus
  - Certaines lignes devraient augmenter leurs offres avec notamment certains trajets cadencés qui seront des axes structurants, vers lesquels seront rabattues les autres lignes. Compte tenu de son importance, il est probable que la ligne n°9 sera concernée par ces changements
  
- Le CG22 teste actuellement un **service de véhicule partagé**, qui consiste en la mise à disposition d'un véhicule pour 4 personnes au prix de 100 €/personne/mois, assurance et essence comprises, pour effectuer les trajets domicile-travail, avec la possibilité de prise en charge par l'employeur du coût à hauteur de 50 %. Le véhicule peut également être mis à disposition de l'employeur pendant les heures de bureau, ou être utilisé pour un usage privé le soir ou le week-end, moyennant un surcoût kilométrique
  - Ce dispositif s'adresse à des structures comportant un grand nombre d'emplois, par exemple le Centre Hospitalier et Carrefour sur le territoire

# Transport à la demande T9Com

- Un service mis en place en 2010, qui a trouvé son public
  - Disponible 7 demi-journées par semaine, soit 37,5 heures de fonctionnement
    - Mardi, mercredi et vendredi : de 8h30 à 19h30
    - Samedi : de 8h30 à 13h
  - Le nombre de missions tend à se stabiliser après une forte augmentation les premières années
    - + 127 % en 2011
    - + 145 % en 2012
    - + 36 % en 2013
    - **+ 9 %** en 2014 (6 mois)
  - **1 %** des habitants de la CCPG utilisent le service
  - **1,12** personne par trajet en moyenne en 2014
    - **51 %** des kilomètres sont parcourus sans usager
  - **52 %** des missions ont pour destination Paimpol en 2014
    - 1 utilisateur a pour principale destination sa commune de résidence
  - **45 %** des déplacements ont pour but d'effectuer des achats en 2014
    - Santé : 20 % ; relations amicales ; 11 % ; loisirs : 9 % ; services : 9 % ; travail : 3 % ; scolaire : 2 % ; correspondance TC : 1 %
  - Le budget prévisionnel est de plus de **84 000 €** en 2014

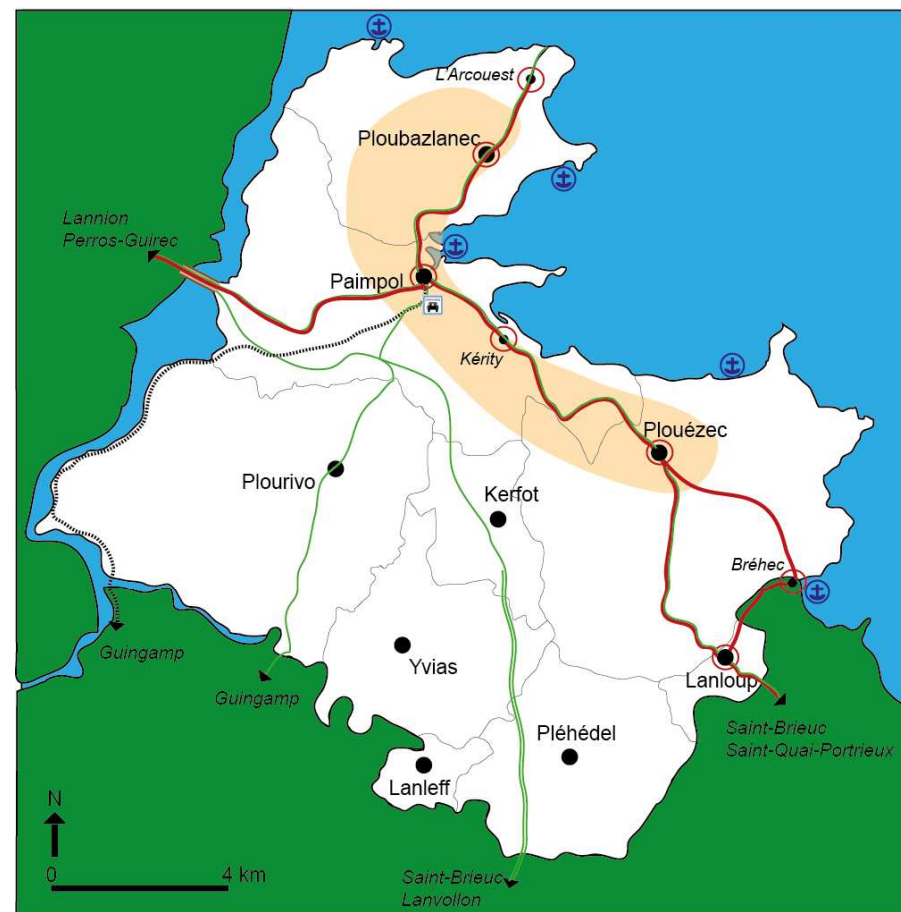
# Synthèse réseau routier et transports en commun

## Points positifs

- Une majorité de routes qui absorbe bien l'augmentation de trafic estival
- Une ligne TER essentielle pour l'activité touristique offrant une desserte efficace depuis Paris
- La ligne Tibus n°9 offre des possibilités de trajets pendulaires en direction de St-Brieuc
- Le nombre de missions du T9Com est en augmentation

## Points négatifs

- Absence d'un accès continu au territoire en 2 x 2 voies
- Saturation de la RD789 entre Paimpol et l'Arcouest durant la saison touristique
- Incertitude sur l'avenir de la ligne TER
- Absence de transport collectif hors territoire littoral
- Fréquence des lignes Tibus n°7 et n°23 ne convenant pas à des déplacements pendulaires



Légende :

- |  |                                     |  |                     |
|--|-------------------------------------|--|---------------------|
|  | Zone urbaine d'influence            |  | Tronçon à 2x2 voies |
|  | Transport interurbain départemental |  | Aire de covoiturage |
|  | Voie ferroviaire                    |  | Port maritime       |
|  | Axes structurants                   |  | Pont                |

Répartition des réseaux de transports CCGP  
Source : Etude FJT, Union Régionale pour l'Habitat des Jeunes, 2011

# Covoiturage : une pratique qui se développe

- Une solution potentielle pour les trajets vers les grands bassins d'emplois du département
  - Une alternative au manque de transport en commun dans les territoires à dominante rurale, mais difficile à quantifier
  - Le site internet « [ticoto.fr](http://ticoto.fr) », créé par le Conseil Général, permet de proposer des trajets réguliers en tant que conducteur ou passager. Le site compte **3 300 inscriptions** (juin 2014)
    - Un jour de semaine de juin 2014, le site propose **13 trajets A/R au départ de Paimpol** et 1 au départ de Plourivo. Les départs se font entre 6H et 8H45 et les retours entre 16H45 et 18H30
    - 8 trajets ont pour destination St-Brieuc ou sa périphérie, 2 trajets vers Lamballe et un autre est proposé en direction respectivement de Guingamp et de Lannion
    - **10 trajets en direction de Paimpol** et 1 vers Plouézec, avec des villes de départ comme Guingamp, Tréguier, Lannion ou St-Brieuc
    - **Aucun trajet** entre communes de Paimpol-Goëlo, en raison des faibles distances à parcourir
  - D'autres sites payants ([covoiturage.fr](http://covoiturage.fr), [idvroom.com](http://idvroom.com)...) proposent ponctuellement des trajets réguliers. Il est difficile de les quantifier puisqu'une fois les relations établies, les trajets ne sont plus visibles sur ces sites
  - Le CG22 a également participé à la création de 43 aires de covoiturage sur le département, dont celle de la Lande Blanche à Paimpol.
    - Très bon emplacement routier en direction de St-Brieuc et de Lannion
    - Présence d'un arrêt Tibus (ligne n°23)
    - Occupé généralement par 5 à 7 voitures en semaine



Aire de covoiturage de la Lande Blanche  
Xavier Poly, août 2014



# Modes doux : une forte demande touristique

- Les modes de déplacements doux correspondent aux modes de déplacements où l'énergie principale est d'origine humaine (vélo, marche à pied)
  - La circulation piétonne sera peu abordée dans cette étude, en raison de l'étendue du territoire. Les documents d'urbanisme communaux ont une échelle mieux adaptée pour aborder cette problématique
    - La pratique des modes doux a des impacts bénéfiques sur la qualité de vie (meilleure santé, diminution de la pollution) et sur l'économie (la balade à pied ou à vélo est l'activité touristique la plus pratiquée en Bretagne (source : Morgoat enquête Tourisme 2005))
    - La demande de tourisme liée au vélo a **augmenté de 62 %** dans les Côtes-d'Armor en 2013
- Une politique vélo à vocation touristique et de loisirs en développement
  - Plusieurs itinéraires récemment créés pour satisfaire une nouvelle demande touristique
    - Le **Tour de Manche**, itinéraire de 1200 km qui longe le littoral de Cherbourg à Roscoff. Il emprunte des routes à petit gabarit et à faible trafic routier appelées alors Véloroutes. L'itinéraire est bien fléché et indiqué et passe par le littoral de Plouézec et le centre-ville de Paimpol
    - **4 boucles** de 8 à 19 km sur les communes de Paimpol, Pléhédel, Plouézec et Plourivo. Ces itinéraires représentent une **forte demande de la part des touristes** qui recherchent des circuits familiaux. Le fléchage actuel est vieillissant, mais devrait prochainement être réactualisé (carte p. 20)



Parcours du Tour de Manche sur la CCGP  
Source : tourdemanche.com (2013)

# Modes doux : des infrastructures rares

- Les centres des communes hors Paimpol ne possèdent **pas d'aménagement cyclable** spécifique
  - Constat récurrent en Bretagne par rapport à d'autres régions touristiques qui ont misé plus tôt sur le vélo
  - La faible circulation routière hors grands axes ne nécessite pas toujours des aménagements de sécurité dans tous les centres-bourgs
  - Les bourgs pourraient néanmoins gagner en attractivité et en visibilité en créant une **signalisation spécifique** et des **équipements** (stationnements, plans des itinéraires et circuits) à destination des cyclistes
  - Le relief marqué peut constituer un frein dans la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail intercommunaux
  
- A Ploubazlanec, la RD789 qui supporte un trafic routier important est également fréquentée par de nombreux cyclistes
  - La traversée du centre-bourg est actuellement **trop étroite** pour un vélo et une voiture. Une étude d'aménagement et de revalorisation est actuellement en cours sur l'ensemble du centre-bourg (le développement des déplacements doux est une composante)
  - Il existe un itinéraire Paimpol - l'Arcouest qui emprunte les voies communales, mais il n'est pas fléché et peu connu des habitants et des touristes

- La circulation automobile à Paimpol rend le déplacement des vélos dangereux
  - Les cyclistes (locaux et visiteurs) se plaignent du **manque d'aménagement cyclable** avec une quasi-absence d'aménagements de sécurité nécessaires dans une ville touristique
  - Dans un sondage de l'AEU de Paimpol en 2009, 82 % des personnes interrogées se disaient prêtes à utiliser les déplacements doux si ceux-ci avaient plus de place réservée et plus de sécurité
  - Il existe une part importante de plaisanciers qui possèdent des vélos dans leur embarcation. Ils se déplacent alors ensuite en vélo de manière autonome sur le territoire (3 322 nuitées dans le port de Paimpol en 2013)
- Deux aménagements pour les cyclistes recensés à Paimpol, en plus de la possibilité de remonter les sens interdits :
  - **Une bande cyclable** séparée de la chaussée sur l'avenue Gabriel Le Braz, permettant d'accéder au lycée Kerraoul et à la piscine Islandia
    - Elle ne possède **aucun marquage** et n'est indiquée par des panneaux que dans le sens de la descente (photo 1)
    - Les cyclistes ne reconnaissent pas la piste cyclable et utilisent alors la voie routière
    - Les piétons marchent sur la piste gênant la circulation des vélos
  - Une **bande en sable compacté** réservée aux mobilités douces située avenue de Guerland
    - **Aucune indication** ne précise la fonction de la voie, ce qui entraîne le report des vélos sur la voie routière (Photo 2)



Photo 1 : Piste cyclable av. Gabriel Le Braz  
Xavier Poly, juillet 2014



Photo 2 : Cycliste sur av. de Guerland  
Xavier Poly, juillet 2014

- La zone de rencontre portuaire n'est pas pensée pour les cyclistes, ils ne sont à leur place ni sur les larges trottoirs, ni parmi la circulation automobile qui génère régulièrement des bouchons
- Il n'existe **aucun espace réservé sur les voies les plus passantes** de la ville comme sur le port, la rue Raymond Pellier ou l'avenue du Général de Gaulle
  - Dans cette dernière rue pourtant récemment réaménagée, la largeur de la chaussée ne permet pas à une voiture de doubler un vélo lorsqu'il y a un important trafic dans le sens inverse
    - Les cyclistes créent alors un ralentissement et se sentent opprésés par les voitures
    - Ils préfèrent alors **emprunter les trottoirs**, générant des conflits avec les piétons (Photo 3)

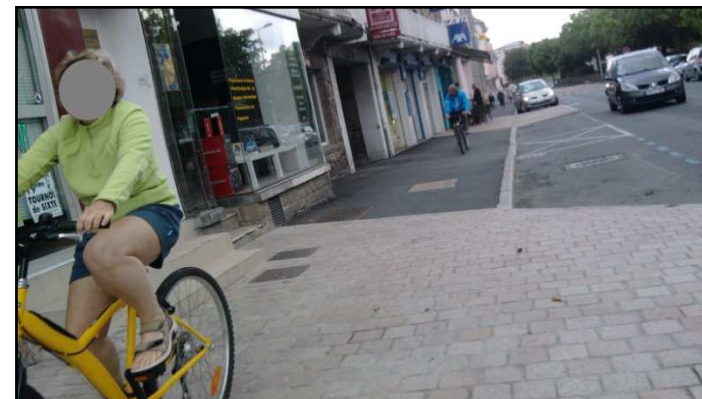


Photo 3 : Vélos sur trottoir av. du G. de Gaulle  
Xavier Poly , juin 2014



Photo 4 : Arceaux place de la République

Photo 5 : Rack au centre Dunant

Xavier Poly , août 2014

## ■ Stationnements vélos recensés (non exhaustif)

- Paimpol compte environ une quinzaine de stationnements vélos type « arceau » (photo 4 : place de la République, place Gambetta, gare, port) et une vingtaine de type « racks à vélos » (photo 5 : Centre Dunant, plage de la Tossen, hôpital, centres commerciaux...)
- Un arceau à Plouézec (chemin menant à Porz Pin)
- Absence de stationnement vélo à l'Arcouest malgré la présence de nombreux cyclistes (photo 6)



Photo 6 : Stationnement anarchique de vélos à l'Arcouest

# Synthèse covoiturage et modes doux

## Points positifs

- ❑ Offre de covoiturage vers St-Brieuc
- ❑ Traversée de Plouézec et du centre-ville de Paimpol par l'itinéraire du Tour de Manche à vélo
- ❑ Demande de tourisme liée au vélo en forte augmentation sur le département

## Points négatifs

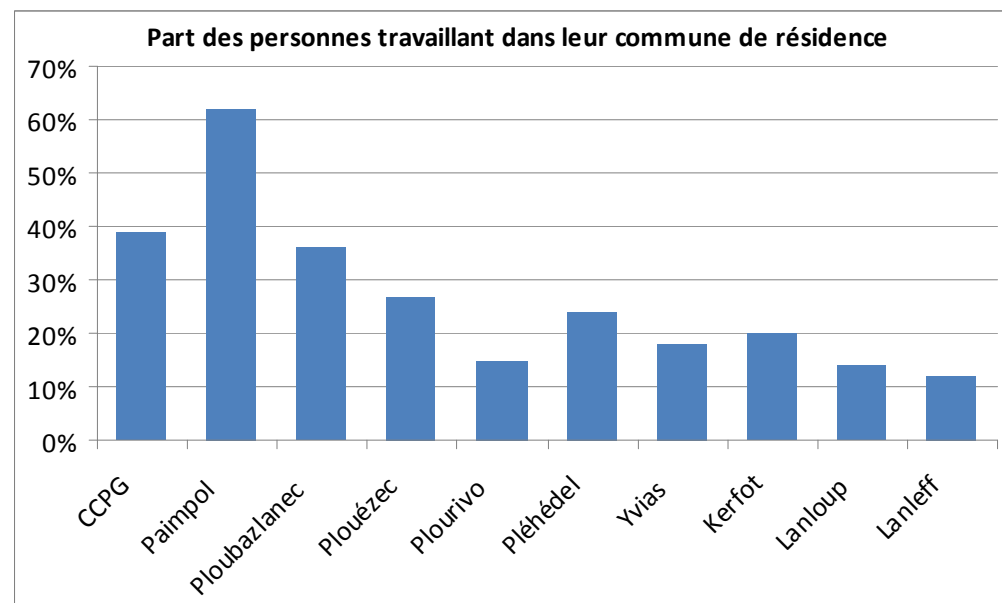
- ❑ Covoiturage peu pratiqué pour les trajets intercommunaux
- ❑ Aménagements cyclables peu mis en valeur et peu nombreux sur l'intercommunalité
- ❑ Insécurité des vélos dans le centre-ville de Paimpol face à la forte circulation automobile



Offre cyclable sur la CCPG  
Source : CCPG – Fond de carte : IGN, 2013

# Déplacements domicile-travail : Paimpol pôle d'emplois

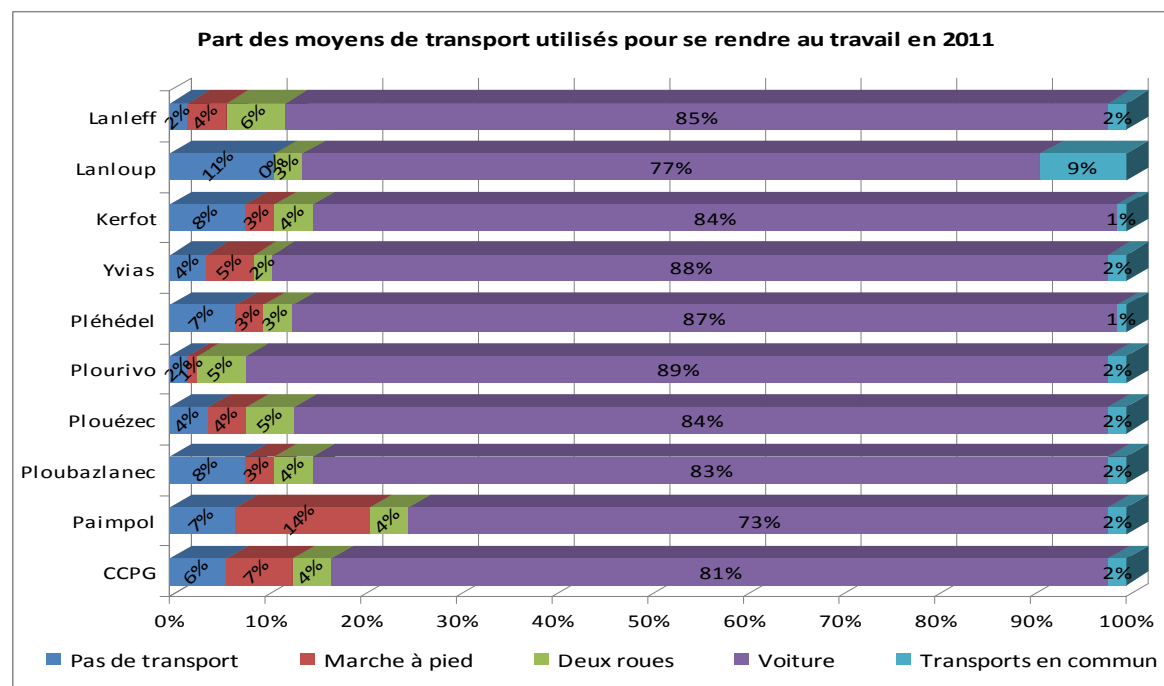
- Paimpol concentre **75 %** des emplois de la CCPG, soit 3 510 emplois
- **62 %** des actifs résidents Paimpolais travaillent à Paimpol
  - Ce chiffre important représente une opportunité pour permettre de limiter les déplacements domicile-travail, malgré le relatif étalement de l'habitat de la commune hors centre-ville.
- **37 %** de travailleurs locaux à Ploubazlanec qui est aussi un pôle d'emplois local, mais l'habitat est diffus le long de la façade maritime, les emplois restent donc à une certaine distance des lieux de résidence
- Hormis Plouézec et Pléhédél, le reste des communes possède des taux de résidents travaillant dans leur commune inférieur à 20 %, traduisant la forte mobilité des habitants sur le territoire
- **73%** des actifs résidents de Paimpol-Goëlo travaillent dans l'intercommunalité (source INSEE 2010, SCoT Goëlo-Trégor), ce qui est un chiffre assez important pour un territoire de cette taille
  - Il existe une forte mobilité intercommunale liée à l'emploi



Taux de personnes travaillant dans leur commune de résidence  
Source : INSEE 2011

# Déplacements domicile-travail : prédominance de la voiture

- **81 %** des actifs habitant la CCPG utilisent la voiture comme principal moyen de déplacement pour les trajets pendulaires
  - Taux ordinaire pour un territoire proposant peu de transport en commun
- **7 %** des actifs utilisent en majorité la marche à pied
  - Principalement à Paimpol, grâce au dynamisme et à la densité de son centre-ville

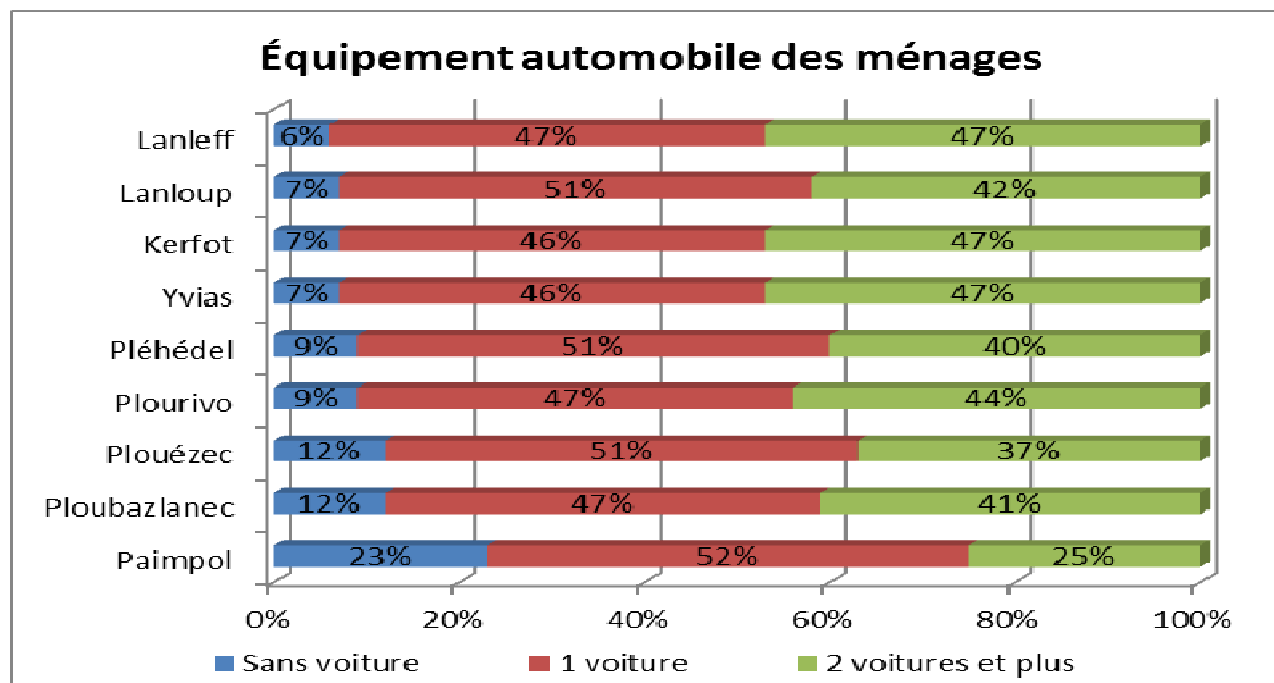


Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail - Source : INSEE 2011

- **4 %** utilisent un deux-roues (motorisé ou non)
- **6 %** des actifs de la CCPG n'ont pas de moyen de transport pour se rendre à leur travail
  - Ce sont des personnes travaillant à leur domicile principalement
- Seulement **2 %** utilisent les transports en commun, en raison de la faiblesse de l'offre
  - Lanloup se caractérise par un taux élevé de 9 % d'utilisateurs de transports en commun. Il s'explique par la présence de la quasi-totalité de sa population à moins d'un kilomètre d'un arrêt Tibus de la ligne n°9

# Déplacements domicile-travail

- Paimpol concentre le plus de ménages sans voitures (**23 %**), en raison de la présence de plusieurs EHPAD et d'un foyer logement pour les personnes âgées et de formations secondaires pour les étudiants
  - La mobilité pour ces catégories de personnes représente un enjeu important pour le territoire
- Les ménages des autres communes sont tous équipés à plus de **88 %** d'au moins une voiture, en lien avec leur fort besoin de mobilité, la dispersion de l'habitat et l'éloignement des emplois



Équipement automobile des ménages – Source : INSEE 2011



# Déplacements liés aux loisirs

- Les déplacements liés aux loisirs représentent une grande part du trafic estival
  - La ligne Tibus n°9 Paimpol – St-Brieuc propose 3 A/R vers l'arrêt de Bréhec l'été, adaptés aux horaires de plage, et 4 A/R en périodes scolaires
  - 2 550 lits touristiques marchands et non marchands (soit 11,1 % de la capacité de Paimpol-Goëlo) sont situés dans des communes non desservies par les transports en commun
  - Les besoins d'accès aux lieux de loisirs (plages, points de vue...) sont également importants pour les camping-cars, s'ils souhaitent utiliser un autre moyen de transport
    - L'intercommunalité compte 7 aires de services pour camping-car l'été, dont 3 ouvertes à l'année, et 153 stationnements hors camping l'été (108 ouverts toute l'année)
  - Le transport à la demande est accessible aux touristes, mais il est peu connu et peu utilisé par ceux-ci



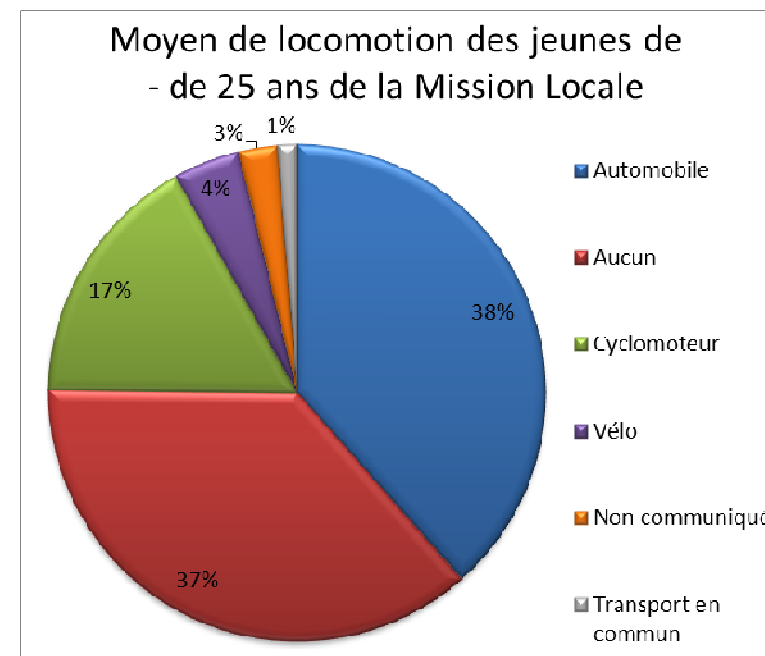
Aires de services pour camping-car de Pléhédél  
Source : Mairie Pléhédél, 2014

# Mobilités des personnes âgées

- Pour identifier les besoins de transport et de mobilité, des **acteurs clés** du territoire (organismes publics, élus, entreprises...) ont été rencontrés ou contactés. Plusieurs constats apparaissent
  - Les **personnes âgées** sont les personnes les plus dépendantes en matière de mobilité. Le Transport à la Demande leur est connu et **répond actuellement très bien à leurs besoins**
    - Le **T9Com** est devenu une **habitude** et une **nécessité** pour un nombre important de personnes âgées
    - **40%** des utilisateurs de T9Com sont âgés d'au moins **76 ans**
    - Le Foyer-Logement Le Quinic est situé à proximité immédiate du centre-ville de Paimpol, ce qui limite les distances de déplacements des résidents et des visiteurs souvent âgés
    - Les EHPAD des Terres Neuvas (à proximité du Centre Hospitalier) et des Embruns (rue Bécot) sont situés plus en périphérie du centre-ville de Paimpol, encourageant l'usage d'un véhicule pour les visiteurs

# Mobilités des jeunes et des travailleurs sans véhicule

- La mobilité des personnes **sans permis** ou **sans véhicule** est un frein pour l'accès à l'emploi, principalement pour les jeunes
  - **54 %** des jeunes s'étant adressés à la Mission Locale en 2013 n'ont pas le permis de conduire (soit 215 jeunes sur 401)
  - **37 %** des jeunes de la Mission Locale n'ont aucun moyen de déplacement (voir Graphique ci-contre)
  - Le CCAS de Paimpol loue des **2 scooters** et **1 mobylette** pour 1,30 €/jour et **1 vélo** à 0,20 €/jour
    - Les 2 scooters répondent bien à la demande, il est très rare que les 3 véhicules soient loués en même temps
    - Le vélo est très rarement loué
  - Les horaires des secteurs du maraichage et de l'hôtellerie-restauration **ne correspondent pas** aux horaires des transports en commun ou du T9Com (avant 7H du matin pour le premier, et après 21H pour le second)
  - Les personnes font appel à leur réseau ou à leur famille pour se rendre sur leur lieu de travail les premières semaines, puis peuvent généralement pratiquer le covoiturage avec les autres salariés
- Espace Emploi et la Mission Locale favorisent davantage des **solutions d'autonomie de déplacements** plutôt qu'un rabattement vers les transports en commun et TAD
  - Solutions d'autonomies : aides financières pour passer le permis de conduire pour les jeunes, contacter son réseau d'amis ou famille)
  - Solutions de transport en commun : don de tickets Tibus pour des entretiens d'embauche, ticket social Tibus (1,60€ aller-retour), abonnement TER « Actuel » (75 % de réduction sur les trajets TER en Bretagne pour les demandeurs d'emploi)



Moyen de locomotion des jeunes de la Mission Locale  
Source : Mission Locale Ouest Côtes-d'Armor, 2014

# Mobilités vers les zones d'emploi

- Les principaux employeurs du territoire se trouvent à Paimpol et ne connaissent **pas de problème particulier** concernant la mobilité de leurs salariés
  - Les employés du Centre Hospitalier de Paimpol (700 salariés) et du supermarché Carrefour (125 salariés) habitent en grande majorité sur le territoire de Paimpol-Goëlo. Ils viennent en essentiellement **en voiture** sur leur lieu de travail où ils ne connaissent pas de difficulté pour se garer
  - Les faibles distances de trajet ne favorisent pas le covoiturage qui est très peu pratiqué
  - Quelques personnes utilisent le vélo (moins de 5 % des salariés)
  - Un arrêt Tibus se trouve à 300m de l'hôpital, mais cette distance peut parfois être trop importante pour les personnes âgées en visite à l'hôpital qui préfèrent alors le T9Com
  
- La majorité des **emplois saisonniers** se situe à **Paimpol, Ploubazlanec et Plouézec**. Les jeunes des autres communes peuvent donc rencontrer plus de **difficultés pour accéder à ces emplois**
  - Un **Foyer de Jeunes Travailleurs** est actuellement à l'étude sur la commune de Paimpol, avec des structures satellites à Ploubazlanec et à Plouézec. Il devrait comprendre **28 logements** à l'horizon 2015-16
  - Les jeunes travailleurs pourront ainsi loger à proximité des emplois et devraient avoir la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo

# Synthèse des pratiques et besoins de mobilité

## Points positifs

- Près de  $\frac{3}{4}$  des résidents de l'intercommunalité travaillent sur le territoire de Paimpol-Goëlo, ce qui limite les distances de trajet
- T9Com est une réponse efficace aux problèmes de mobilité des personnes âgées
- Paimpol possède une forte densité de population et représente une centralité et un pôle d'emploi important

## Points négatifs

- La voiture est quasi-obligatoire pour effectuer les trajets du quotidien hors Paimpol
- Peu de transports en commun à destination des lieux de loisirs et en soirée
- Les horaires des transports en commun et du T9Com ne correspondent pas aux horaires des emplois saisonniers

# Annexe 1 : Horaires et fréquences des lignes Tibus

Ligne 9 : Paimpol - St Brieuc		Ligne 9 : St Brieuc - Paimpol		Ligne 9 : Paimpol-Arcouest		Ligne 9 : Arcouest-Paimpol		Ligne 7 : Paimpol-Lannion		Ligne 7 : Lannion-Paimpol		Ligne 23 : Paimpol-St Brieuc		Ligne 23 : St Brieuc-Paimpol	
6h30-7h		6h30-7h		6h30-7h		6h30-7h		6h30-7h		6h30-7h		6h30-7h		6h30-7h	
7h-7h30		7h-7h30		7h-7h30		7h-7h30		7h-7h30		7h-7h30		7h-7h30		7h-7h30	
7h30-8h		7h30-8h		7h30-8h		7h30-8h		7h30-8h		7h30-8h		7h30-8h		7h30-8h	
8h-8h30		8h-8h30		8h-8h30		8h-8h30		8h-8h30		8h-8h30		8h-8h30		8h-8h30	
8h30-9h		8h30-9h		8h30-9h		8h30-9h		8h30-9h		8h30-9h		8h30-9h		8h30-9h	
9h-9h30		9h-9h30		9h-9h30		9h-9h30		9h-9h30		9h-9h30		9h-9h30		9h-9h30	
9h30-10h		9h30-10h		9h30-10h		9h30-10h		9h30-10h		9h30-10h		9h30-10h		9h30-10h	
10h-10h30		10h-10h30		10h-10h30		10h-10h30		10h-10h30		10h-10h30		10h-10h30		10h-10h30	
10h30-11h		10h30-11h		10h30-11h		10h30-11h		10h30-11h		10h30-11h		10h30-11h		10h30-11h	
11h-11h30		11h-11h30		11h-11h30		11h-11h30		11h-11h30		11h-11h30		11h-11h30		11h-11h30	
11h30-12h		11h30-12h		11h30-12h		11h30-12h		11h30-12h		11h30-12h		11h30-12h		11h30-12h	
12h-12h30		12h-12h30		12h-12h30		12h-12h30		12h-12h30		12h-12h30		12h-12h30		12h-12h30	
12h30-13h		12h30-13h		12h30-13h		12h30-13h		12h30-13h		12h30-13h		12h30-13h		12h30-13h	
13h-13h30		13h-13h30		13h-13h30		13h-13h30		13h-13h30		13h-13h30		13h-13h30		13h-13h30	
13h30-14h		13h30-14h		13h30-14h		13h30-14h		13h30-14h		13h30-14h		13h30-14h		13h30-14h	
14h-14h30		14h-14h30		14h-14h30		14h-14h30		14h-14h30		14h-14h30		14h-14h30		14h-14h30	
14h30-15h		14h30-15h		14h30-15h		14h30-15h		14h30-15h		14h30-15h		14h30-15h		14h30-15h	
15h-15h30		15h-15h30		15h-15h30		15h-15h30		15h-15h30		15h-15h30		15h-15h30		15h-15h30	
15h30-16h		15h30-16h		15h30-16h		15h30-16h		15h30-16h		15h30-16h		15h30-16h		15h30-16h	
16h-16h30		16h-16h30		16h-16h30		16h-16h30		16h-16h30		16h-16h30		16h-16h30		16h-16h30	
16h30-17h		16h30-17h		16h30-17h		16h30-17h		16h30-17h		16h30-17h		16h30-17h		16h30-17h	
17h-17h30		17h-17h30		17h-17h30		17h-17h30		17h-17h30		17h-17h30		17h-17h30		17h-17h30	
17h30-18h		17h30-18h		17h30-18h		17h30-18h		17h30-18h		17h30-18h		17h30-18h		17h30-18h	
18h-18h30		18h-18h30		18h-18h30		18h-18h30		18h-18h30		18h-18h30		18h-18h30		18h-18h30	
18h30-19h		18h30-19h		18h30-19h		18h30-19h		18h30-19h		18h30-19h		18h30-19h		18h30-19h	
19h-19h30		19h-19h30		19h-19h30		19h-19h30		19h-19h30		19h-19h30		19h-19h30		19h-19h30	
19h30-20h		19h30-20h		19h30-20h		19h30-20h		19h30-20h		19h30-20h		19h30-20h		19h30-20h	
20h-20h30		20h-20h30		20h-20h30		20h-20h30		20h-20h30		20h-20h30		20h-20h30		20h-20h30	

	Lundi au samedi
	Lundi au vendredi
	Lundi, mardi, jeudi, vendredi
	Mercredi

Périodes scolaires 2013-2014

Source : Conseil Général

## Annexe 2 : Acteurs de la région rencontrés ou contactés

- Acteurs du territoire de Paimpol-Goëlo rencontrés :
  - M. Corlosquet – Directeur du CCAS de Paimpol
  - Mme Gaultier – Espace emploi Paimpol-Goëlo
  - Mme Lambert – Directrice de l'Office du Tourisme
  - M. Rasle – Chargé de mission CLIC Paimpol-Goëlo
  - M. Rémy – Directeur des ressources humaines du CH de Paimpol
  - Mme Tournemine – Mission Locale Ouest Côtes-d'Armor
  
- Acteurs contactés par téléphone ou courriel :
  - Elus des neuf communes de l'intercommunalité
  - Mme Rouzes – Responsable des Ressources humaines Carrefour Paimpol
  - Mme Thad – Directrice du centre de loisirs de Kerdreiz à Paimpol
  
- Acteurs extérieurs au territoire rencontrés ou contactés :
  - Mme Alleaume – Référente Vélek'Tro, Côte de Granit Rose
  - M. Doineau – Responsable du TAD de Côte d'Emeraude
  - Mme Gaulvan – Responsable Développements Compagnie Armoricaïne de Transports
  - M. Guémas – Responsable du TAD de Kreiz-Breizh
  - M. Nouaille – Responsable du TAD de Lanvollon-Plouha
  - Mme Surel – Responsable du TAD de la CIDERAL
  - M. Violette – Chargé de mission "Mobilités" CG Côtes-d'Armor



# **Etude sur les déplacements Paimpol-Goëlo**

## **Partie II : Propositions d'actions**

Xavier Poly  
Stage de juin à septembre 2014



# Sommaire

- Propositions concernant l'évolution du Transport à la demande
- Propositions concernant les mobilités individuelles
- Propositions concernant les loisirs
- Synthèse des propositions

# Transport à la Demande

- Constats :
- T9Com répond à un **important besoin**, en particulier pour les **personnes âgées**
  - Il est devenu aujourd'hui une **nécessité** pour ces dernières personnes
  - La CAT éprouve des difficultés à optimiser le remplissage des taxis, car ceux-ci arrivent à la limite de leurs disponibilités (ils privilégient les courses classiques)
    - La modification du périmètre de desserte de la CCLP devrait permettre de libérer les sociétés de taxis de Paimpol-Goëlo
  - T9Com augmente les distances de déplacements des personnes (supermarché au lieu de supérette...)
  - Pas d'offre de transport en soirée (fin du T9Com à 19H30)
  - Le budget prévisionnel est de **84 000 €** en 2014 (64 000 € en 2013, 40 000 € 2012, 20 000 € en 2011)
  - Le nombre de missions tend à se stabiliser après une forte augmentation les premières années
    - **+ 9 %** du nombre de missions et **+ 13 %** du nombre de kilomètres entre les 1<sup>er</sup> semestres 2013 et 2014
  - **1,12 personne** par trajet en moyenne
  - **Paimpol** est la principale destination demandée
  - **45,4 %** des déplacements concerne des motifs d'achats en 2014

### Ce qu'il se fait ailleurs :

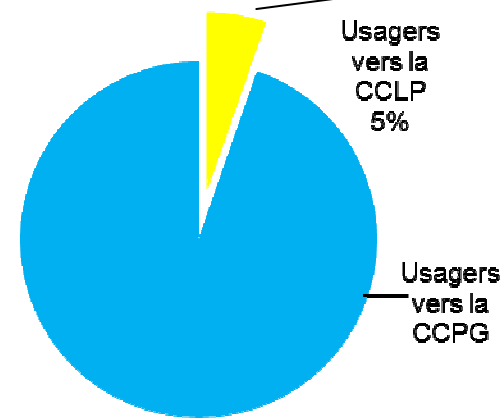
- Solutions mises en place par d'autres collectivités pour limiter le nombre de trajets du TAD :
  - Réduire le périmètre du service
    - CC Lanvollon Plouha (exception pour motif médical vers les villes de Guingamp et Paimpol)
  - Limiter le nombre de voyages par personne
    - CCLP : 6 A/R par mois
  - Limiter aux personnes dépourvues de moyen de transport, ou dans l'incapacité durable ou temporaire d'utiliser un véhicule (CCLP)
  - Mettre en place une adhésion au service
    - CCLP, CIDERAL, CC du Centre Trégor
  - Augmenter le prix pour les usagers
    - CIDERAL : de 2 € à 3 € en 2013
  - Réduire le nombre de jours et les plages horaires
    - CIDERAL : interruption du service entre 12H et 13H30, fin à 18H
  - Limiter le type de trajet pris en compte
    - Le TAD de la CIDERAL n'effectue pas les trajets domicile-école et domiciles-travail (exception pour les personnes en voie de réinsertion professionnelle ou en formation, qui peuvent effectuer les trajets domicile-travail pendant les 3 premières semaines)
  - Modifier le service par un « porte à arrêt » dans les villes-centres avec des arrêts prédéfinis
    - CIDERAL : 9 points d'arrêt définis dans le centre-ville de Loudéac

## Restreindre les trajets vers la CC Lanvollon-Plouha

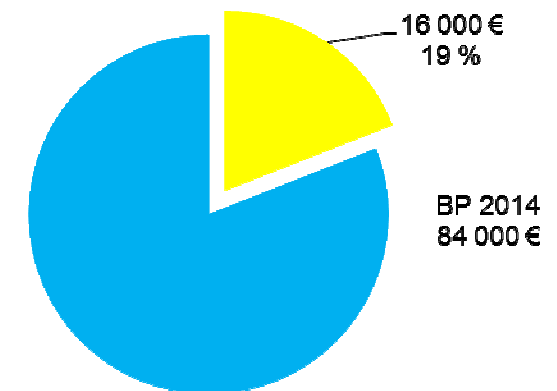
### ■ Etat des lieux (1<sup>er</sup> semestre 2014)

- **5,6 %** des utilisateurs du T9Com
- **10 %** du nombre de trajets
- **27 %** des kilomètres parcourus
- **16 000 €** par an
- Motifs des trajets :
  - **Loisirs : 59 %**
  - Relations amicales : 18 %
  - Centre-ville : 11 %
  - Achats alimentaires : 7 %
  - Santé : 5 %

Destinations des usagers du T9Com



Part des trajets vers Lanvollon-Plouha dans le budget prévisionnel



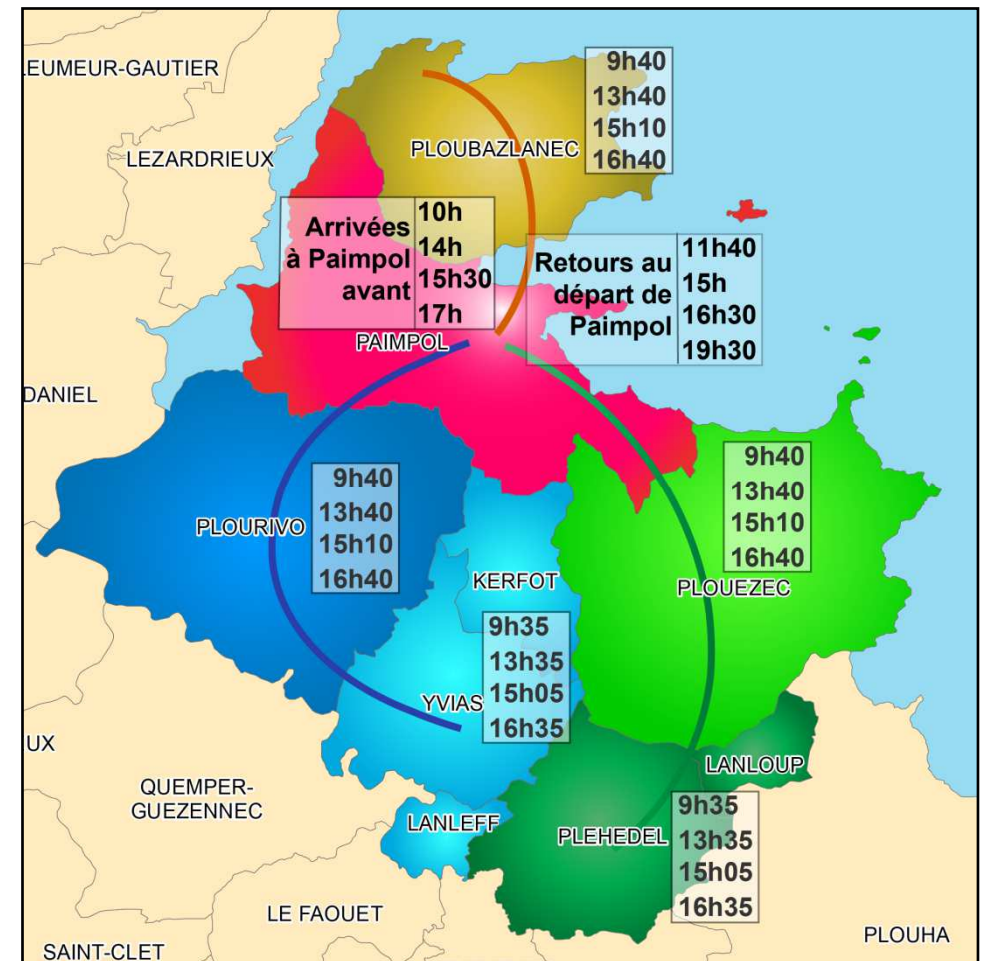
- Coût pour la CCPG d'un A/R Paimpol – Lanvollon : **64 €** (le taxi effectue 2 A/R de 36 km, soit 72 km)

### ■ Quelle évolution pour la desserte vers la CC Lanvollon-Plouha ?

- Limiter les déplacements au territoire de Paimpol-Goëlo (restriction des visites amicales)
- Instaurer un critère de déplacement (médical...)
  - Aujourd'hui, 9 trajets sur 175 ont pour motif un rendez-vous médical
- Augmenter le prix à 3 € vers la CCLP (soit environ **300 €/an** de recettes supplémentaires...)
- Limiter le nombre de trajets vers la CCLP
  - 1 personne effectue 26 trajets/mois vers la CCLP pour un coût d'environ 800 €/mois

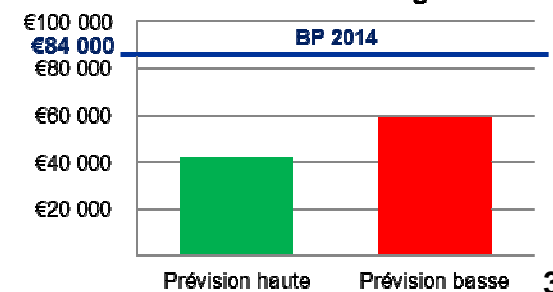
# Trajets réguliers déclenchés à la demande

- Mettre en place un système **de circuit** avec des **plages horaires** pour chaque commune et une **heure d'arrivée fixe à Paimpol**
  - Comme Paimpol est la principale destination, regrouper les trajets en **3 secteurs** : **Nord** (Ploubazlanec, Paimpol), **Ouest** (Plourivo, Yvias, Kerfot, Lanleff) et **Est** (Pléhédel, Lanloup, Plouézec)
    - Garantir un horaire d'arrivée à Paimpol, de manière à ce que les usagers puissent organiser leur déplacement
    - Les horaires d'arrivées à Paimpol favorisent les possibilités de **correspondances** avec le **Tibus**
    - Horaires de trajets également fixes depuis Paimpol pour effectuer le trajet retour
      - 1 aller-retour le matin et 3 allers-retours l'après-midi correspond à la majorité des besoins actuels
      - Ajout d'une arrivée à 9H à Paimpol pour plus d'amplitude
  - **25 min** maximum de temps de trajet (Pléhédel-Paimpol)
    - Réduction des coûts d'environ 30 % à 50 % (basé sur quelques jours de simulation)
      - Les rendez-vous médicaux plus contraints par les horaires
      - Les trajets pour relations amicales types Plourivo-Plouézec ou Ploubazlanec-Yvias
        - Possibilité : horaires fixes pour les trajets vers Paimpol, et libres pour les autres destinations



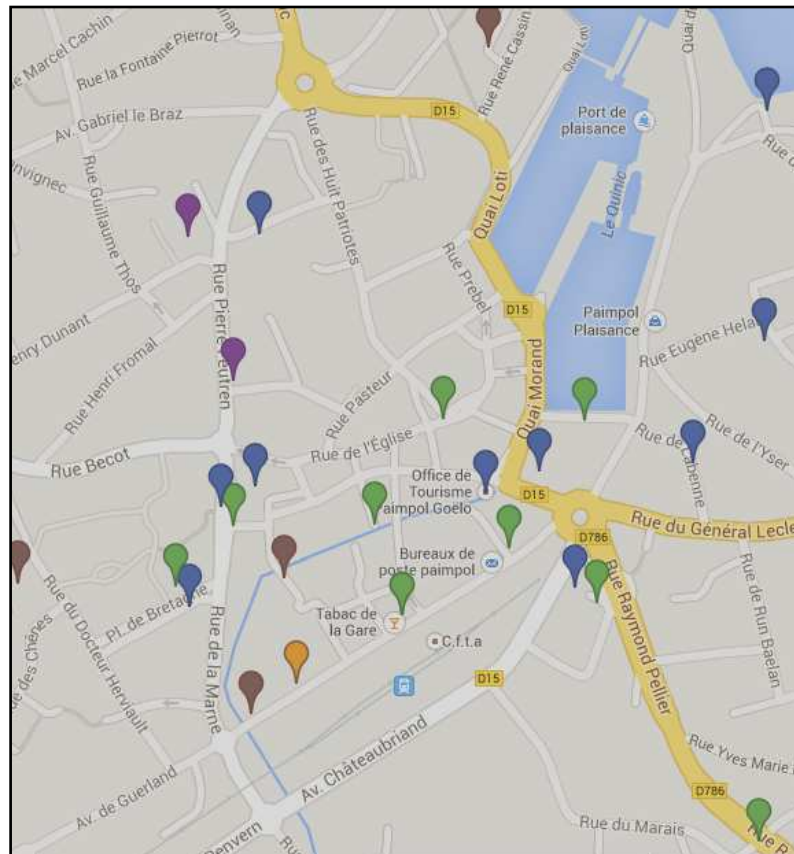
Exemple de trajets et horaires fixes du TAD

## Economies envisagées

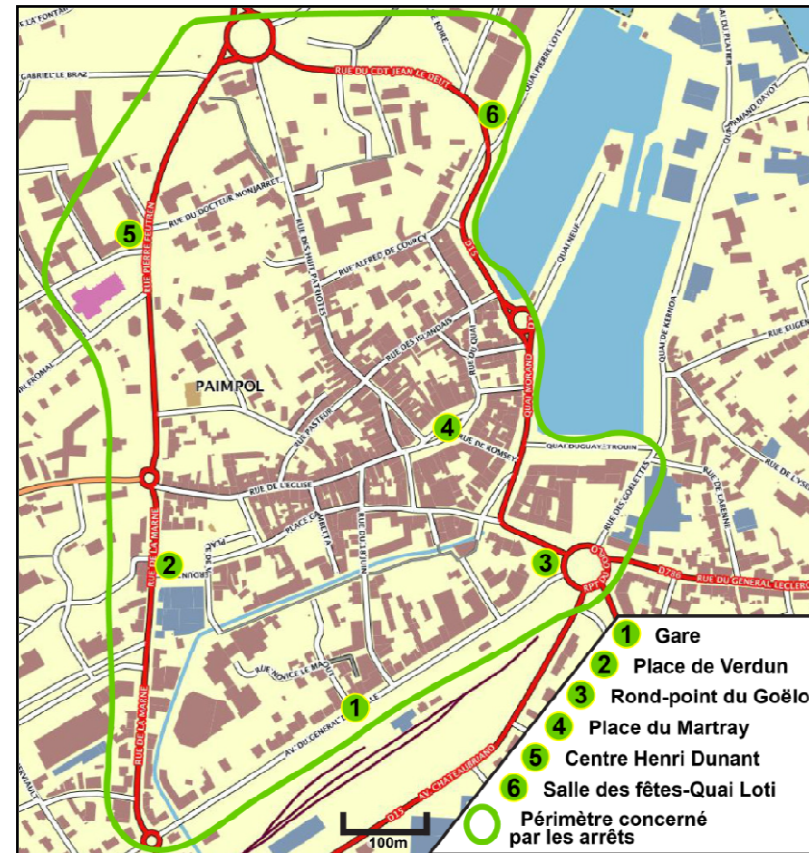


## Trajets en « porte à arrêt »

- Créer des points d'arrêts et de prise en charge fixes dans le centre de Paimpol
  - Trajet d'arrêt à arrêt pour les habitants du centre-ville de Paimpol
  - Donne une visibilité au service, avec des points d'arrêts matérialisés physiquement
  - Ne s'appliquerait pas aux PMR et aux personnes de plus de 76 ans (40 % des usagers)



Principales destinations du centre-ville de Paimpol  
Fond de carte : google maps



Proposition d'arrêts au centre-ville de Paimpol  
Fond de carte : géoportail

## Quels usagers du TAD ?

- **Limiter le service aux personnes dépourvues de moyen de transport, ou dans l'incapacité durable ou temporaire d'utiliser un véhicule (personnes âgées, santé...)**
  - Nécessite une inscription gratuite en mairie et/ou à la CCPG
  - Permet aux personnes de prendre connaissance du règlement intérieur
  - Permet de mieux connaître les usagers et de créer une proximité avec le service
  - Limite : informations déclaratives

# Transport à la demande à destination des loisirs

## □ Transport à la demande de nuit

- Répond à une demande des locaux, des touristes, ainsi que des travailleurs saisonniers (hôtellerie-restauration)
- Possibilité d'une extension du T9Com le samedi après-midi pour pouvoir effectuer le trajet aller
- **Ou** Service continu de 19H30 à environ 1H du matin le samedi et le vendredi soir
- Tarif préfectoral de nuit (de 19h à 7h) : 1,33 €/km soit 0,44 €/km (33 %) en plus par rapport au tarif de jour
- Coûts de courses types pour la CCPG, Paimpol – Ploubazlanec et Paimpol – Pléhédel :
  - De jour : 6,30 € et 18,80 €
  - De nuit : 9,40 € et 28 €
- Alternative de proposer un service de mise en relation des personnes pour réserver un taxi, par le biais du site internet de la Communauté de communes
  - Exemple de ticoto.fr pour le covoiturage

## Ce qu'il se fait ailleurs...

- Taxibus à Dunkerque
  - Circule de 22H à minuit et de 4H à 6H
  - Réservation par téléphone avant 21H
  - Prise en charge et dépôt sur l'ensemble des arrêts du réseau de transport urbain
  - Tarif : 1,30 € pour les abonnés du réseau de transport ou 2,60 € pour les non-abonnés
- Yélo la nuit à La Rochelle
  - Circule de 21H à 6H , 7/7 jours
  - Réservation par téléphone avant 18H
  - 3 arrêts de prise en charge en centre-ville et à destination de 113 arrêts TAD ou vice-versa
  - 8 à 12 € la course suivant l'éloignement au centre-ville (tarif à la course et non à la personne)
- TAD de la CC du Brivadois (14 000 habitants)
  - Circule 24H/24, du lundi au samedi
  - Réservation 24 heures à l'avance
  - Tarif de jour : 3 € + supplément km tarif de nuit du taxi (entre 19h00 et 7h00 du matin)



# Agir en faveur de la mobilité individuelle

## ■ Constats :

- Les emplois saisonniers se situent majoritairement sur la côte
- Les habitants éloignés du littoral n'ont pas accès aux transports en commun hors T9Com
- Seul le CCAS de Paimpol propose des moyens de déplacement à la location (scooters et mobylette)
- T9Com ne convient pas aux demandes de mobilités domicile-travail
- Les aménagements cyclables sont peu mis en valeur et peu nombreux sur l'intercommunalité
- Le manque de sécurité apparaît comme l'un des principaux obstacles à la pratique régulière du vélo par les habitants
- La demande touristique d'aménagements et de services à destination des vélos est en forte augmentation dans le département

## Agir en faveur des salariés

- Proposer des **scooters** à la location pour les travailleurs ne possédant pas de moyen de déplacement
  - Cible en particulier les jeunes éloignés des zones d'emplois
  - Répond aux horaires atypiques des emplois saisonniers (secteur de l'hôtellerie-restauration, maraîchage)

### Estimation financière :

- Dépenses investissement : **4 500€**
  - Achat de 3 scooters à 1 500€ l'unité
- Dépenses fonctionnement : **2 500 €/an**
  - Entretien : 400 € (par scooter)
  - Assurance : 300 € (par scooter)
  - Communication
- Recettes : **1 000 €/an**
  - Tarif de location : 3 €/jour
  - Estimation de 100 jours de location par scooter

### Exemple de Douarnenez Communauté (29) (CC de 20 000 habitants)

- Service de location de scooter
  - Achat de 2 scooters (3 000 € d'investissement)
  - Réservé aux demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minima sociaux et salariés en structures d'insertion
  - Convention de partenariat signée avec l'association Mobil'emploi29, qui gère les deux-roues
  - 3 € par jour, 3 mois maximums de location
  - Utilisation du service soumise à la prescription par un référent social ou professionnel, tel que Pôle emploi, Mission locale, ou CCAS

- Proposer un service de **location de vélos électriques**
  - Inciter les habitants et les touristes à redécouvrir ce moyen de transport
  - Points de location possibles : communauté de communes pour les habitants, offices du tourisme, campings et hébergeurs pour les touristes
  - Possibilité de prise en charge par l'employeur de 50 % de l'abonnement si le vélo est utilisé pour des trajets domicile-travail, car il s'agit d'un service public de location de vélos

### Estimation financière :

- Dépenses investissement : **40 000 €**
  - Achat de 40 vélos, à 1000 € l'unité
- Dépenses fonctionnement : **5 000 €/an**
  - Entretien : contrat possible avec une structure type Intersport
  - Communication
- Recettes : **5 000 €/an**
  - Estimation de 400 locations/journée et 10 locations/an
  - Tarifs tourisme : 5 € la demi-journée, 8 € la journée
  - Tarifs habitants : 30 € le mois, 250 € à l'année
  - 200 € la location/an pour les partenaires hébergeurs

### Exemple de la CC de Châteaugiron (35) (23 000 habitants)

- **Location de vélos électriques** longue durée
  - A destination des habitants de l'intercommunalité
  - Location de 1 mois à 1 an (de 30 à 250 €)
  - Possibilité de rachat du vélo après 24 mois de location consécutifs, au prix de 500 €
  - Parc de 40 vélos en 2014, tous loués
  - 54 ans de moyenne d'âge des loueurs
  - 27 % d'utilisation pour des trajets domicile-travail

### Exemple de Lannion-Trégor Communauté (70 000 habitants)

- **Location de vélos électriques** courte durée
  - A destination des touristes et des habitants
  - Tarif à la demi-journée ou journée (3 € ou 5 €), dans les offices du tourisme et partenaires hébergeurs (campings et hôtels)
  - Parc de 110 vélos en 2014 (achat par tranches successives depuis 2011, après un appel d'offres)
  - Coût unitaire de **1000 €**
  - 2000 locations en 2013, en majorité des jeunes retraités
  - Permet aux habitants de faire un essai longue durée avant achat

# Agir en faveur des vélos

## ■ Actions :

- Réaliser un **Plan Vélo** du territoire avec une prise en compte des besoins utilitaires et touristiques
  - Proposer des **itinéraires fléchés** reliant chaque commune via des routes à faible trafic, avec une signalisation adaptée
  - Communiquer auprès des habitants et touristes sur ces itinéraires, en les informant sur le nombre de kilomètres et le dénivelé
- Créer des stationnements adaptés
  - Stationnements sécurisés (photo 1) à destination des cyclistes en itinérance et des travailleurs journaliers. Emplacements suggérés : près de la gare, des arrêts Tibus et au parking de l'Arcouest
  - Arceaux de stationnement dans les centres-bourgs et près des lieux touristiques (rack à éviter pour leur manque de sécurité)
- Améliorer la sécurité des cyclistes
  - **Sécuriser l'itinéraire du Tour de Manche** dans l'agglomération de Paimpol, en créant des **bandes cyclables** sur l'av. du G. de Gaulle et sur le rond-point du Goëlo
  - Effectuer un **travail d'information** à l'attention des automobilistes sur la place des cyclistes, avec des panneaux d'affichage de distance à respecter pour doubler (photo 2), et des panneaux de priorité cycliste

## Exemple de la CC de Châteaugiron (35) (23 000 habitants)

- Création d'un **plan vélo intercommunal**  
Permet de :
  - Définir des itinéraires aménagés et sécurisés,
  - Organiser le stationnement
  - Favoriser l'intermodalité (utilisation de modes de transport différents comme vélo + train ou bus)



Photo 1: Exemple de consignes vélo à Angers  
Source : abri-plus.com



Photo 2 : Panneau dépassement cycliste  
Source : signalcllic.com

# Services de transport à destination des loisirs

## ■ Constats :

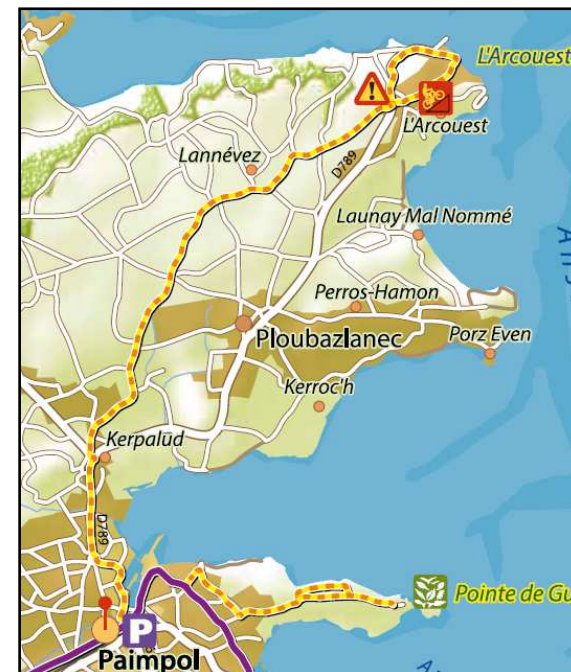
- Peu de transports en commun à destination des lieux de loisirs
- TAD peu connu et peu utilisé par les touristes
- La randonnée est l'activité touristique la plus pratiquée à Paimpol-Goëlo et en Bretagne

## ■ Actions :

- Adapter et communiquer davantage sur les possibilités offertes par le Tibus, en concertation avec le Conseil Général
  - Proposer un « tarif famille » pour inciter les groupes à prendre le Tibus vers Bréhat. Actuellement :
    - Famille de 4 personnes : Tibus : 16 € (4 personnes x 2 € x 2 trajets)
    - Une voiture de 4 personnes : 5,50 € (1,50 € d'essence+ 4 € de parking)
  - Communiquer sur les possibilités offertes par le Tibus pour parcourir le GR
    - Itinéraires familiaux : l'Arcouest – Paimpol (9 km) ou Bréhec Plage – Plouézec (11 km)
    - Itinéraires sportifs : Lézardrieux – Paimpol (25 km) ou Bréhec Plage – Paimpol (20 km)
  - Intégrer dans les brochures touristiques des encadrés sur le Tibus (exemple des guides à destination des camping-caristes)

## Services de transport à destination des loisirs

- Mise en place d'une **navette des lieux touristiques**
  - Peut desservir les plages du territoire intercommunal et les sites touristiques
  - Différents points d'accès au GR34 adaptés pour des ballades à la demi-journée ou journée
    - Paimpol – Pointe de Bilfot : 11,5 km
    - Coz Castel – l'Arcouest : 7,5 km ou Coz Castel – Paimpol : 16,5 km
  - Possibilité de transporter les bagages des randonneurs en itinérance sur le GR34
  - Coopération possible avec les collectivités limitrophes pour desservir les marchés, entre autres
  
- Améliorer l'accès à **l'Arcouest**, en proposant une **navette** à destination des automobilistes et un itinéraire pour les cyclistes
  - La navette peut passer sur le port avec un arrêt au retour sur celui-ci qui permettrait aux touristes de visiter Paimpol, sans toutefois faire concurrence au Tibus
  - Inciter les vacanciers logeant à Paimpol à se rendre à l'Arcouest en vélo, en indiquant et en communiquant davantage sur la liaison existante, labellisé « d'intérêt touristique », qui emprunte les voies communales (carte ci-contre)
    - Nécessite une offre de stationnements vélos adaptée à l'Arcouest



Liaison locale d'intérêt touristique Paimpol-Arcouest  
Source : tourdemanche.com

# Synthèse des propositions

