

SCHEMA DIRECTEUR VELO DU PAYS BIGOUDEN SUD 2022-2026

Diagnostic



SOMMAIRE

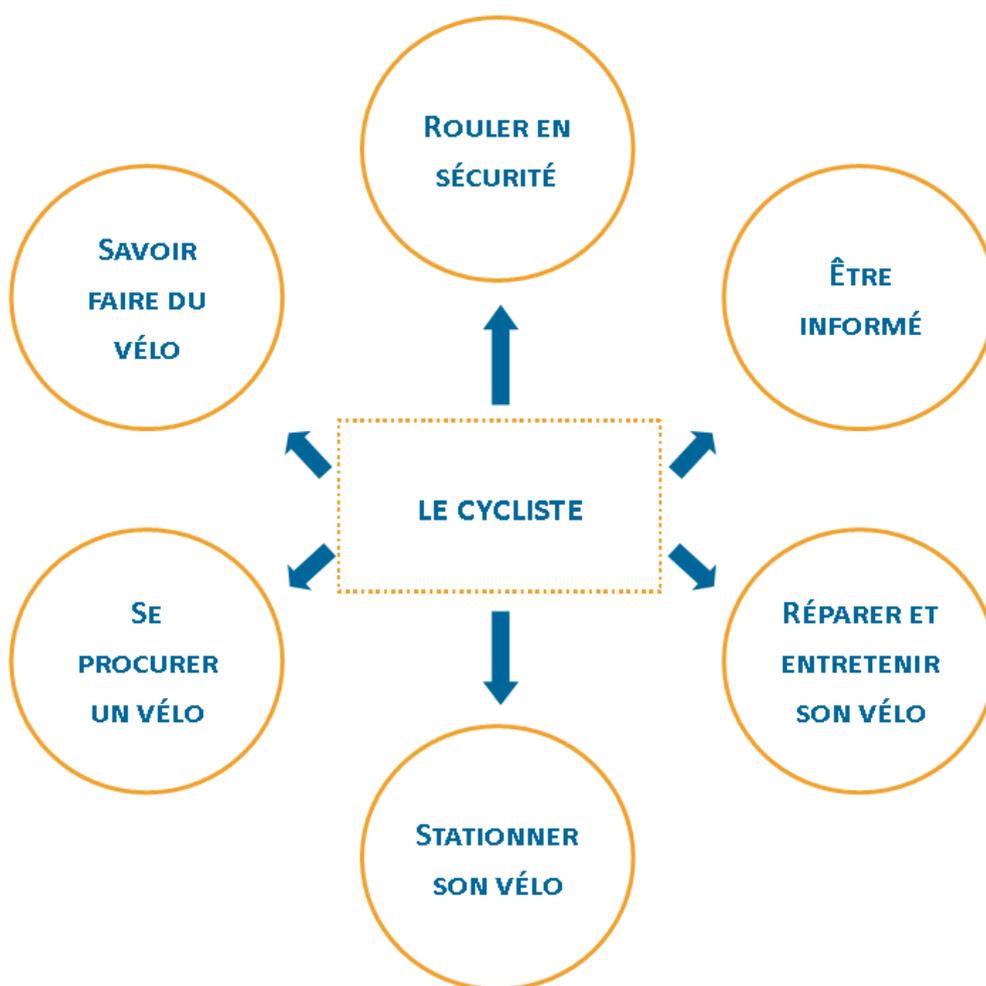
1. Préambule	3
1.1. Niveau national	4
1.1.1. Plan vélo national : 2018	4
1.1.2. Schéma national des véloroutes et voies vertes	5
1.2. Niveau Régional	7
1.3. Niveau Départemental	8
1.4. Niveau ouest Cornouaille	9
1.5. Vers un schéma directeur vélo communautaire	11
2. Etat des lieux	12
2.1. Contexte	12
2.1.1. Contexte démographique	12
2.1.2. Contexte mobilité et déplacements	16
2.2. Le réseau cyclable : évolution 2018-2020	18
2.2.1. Les aménagements cyclables	18
2.2.2. Apaisement de la circulation	23
2.2.3. Les stationnements	25
2.2.4. Le jalonnement	28
2.3. Les différentes pratiques : données de cadrage	30
2.3.1. Déplacements utilitaires	30
2.3.2. Déplacements scolaires	33
2.3.3. Excursionnistes et touristes à vélo	34
2.3.4. La pratique itinérante	34
2.3.5. Sorties avec des jeunes enfants	35
2.3.6. Synthèse des attentes	35
2.3.7. Méthode de construction et présentation des itinéraires à aménager du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille	36
2.4. Les pratiques sur le territoire : baromètre, ateliers stramoc, entretiens communes (CEREMA+STRAMOC)	47
2.4.1. La pratique cyclable sur le territoire issue de la STRAMOC	47
2.4.2. La pratique cyclable sur le territoire issue du Baromètre des villes cyclables	53
3. Synthèse et enjeux	59
3.1. Synthèse de l'état des lieux	59
3.2. Les enjeux du schéma directeur vélo du Pays Bigouden Sud	59

1. Préambule

Longtemps délaissés dans la planification des transports à l'ère du tout automobile, les modes actifs, particulièrement le vélo, retrouvent aujourd'hui une place centrale pour effectuer des trajets de courte et moyenne distance dans des territoires urbains ou périurbains ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. Revisités et modernisés, ils s'articulent avec une offre de transports collectifs élargie et s'intègrent dans de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service...).

Au-delà de ces enjeux, les modes actifs engendrent des bénéfices directs et indirects souvent peu exploités sur l'amélioration du cadre de vie. Ils ont aussi un impact très positif en matière de santé publique.

Pour les usagers, le vélo est un moyen de déplacement très efficace et pertinent pour des trajets proches ou de courtes distances. Son développement dans les territoires doit s'appuyer sur un système vélo performant. La politique vélo doit combiner plusieurs composantes.



Le schéma directeur vélo est un outil de planification et de programmation qui permet à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Il a également vocation à faciliter la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire.

Le schéma directeur vélo définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité notamment avec les transports en commun ou le covoiturage.

1.1. Niveau national

1.1.1. Plan vélo national : 2018

Entre les années 1970 et les années 2000, le vélo est passé du statut de mode de déplacement (10% des trajets domicile-travail en 1970) à celui, en premier lieu, d'activité de loisir ou de pratique sportive. Si depuis la fin des années 1990 l'usage du vélo connaît un regain d'intérêt, sa part dans les déplacements reste très faible, environ 3% à l'échelle nationale.

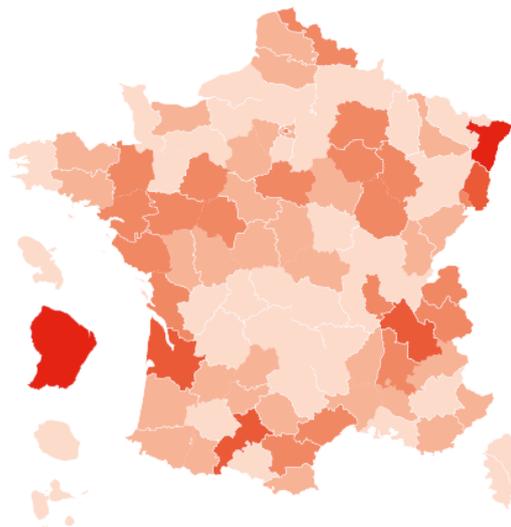
TAUX DE RECOURS AU VÉLO PAR DÉPARTEMENT

Source : IGN-Insee 2017

Part des actifs du département allant travailler à vélo (en %)

Exemple : entre 3 et 4 % des actifs résidant dans le département de l'Isère utilisent le vélo comme principal moyen de transport.

Champ : personnes âgées de 15 à 74 ans ayant un emploi ou en apprentissage, France hors Mayotte.



Source : Ademe « développer le système vélo dans les territoires »

Non polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo a de nombreux avantages pour les utilisateurs de la collectivité. La France doit aujourd'hui remettre ce mode de transport au cœur des mobilités. Le plan vélo national a pour objectif de multiplier par trois l'usage du vélo, pour atteindre 9% des déplacements en 2024.

Le plan vélo repose sur 4 axes visant à répondre aux freins identifiés et aux attentes des Français :

- Le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière :
 - o Fond National Mobilités Actives de 50M€ par an (350 M€ sur 7 ans)
 - o 500 M€ sont réservés sur la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)
 - o Renforcement de la place des mobilités actives dans les documents de planification
 - Quelques propositions dans les aménagements de voirie : généralisation du sas vélo et du double sens vélo en ville (y compris à 50 km/h sauf arrêté municipal contraire);
- La sûreté : la lutte contre le vol de vélos :
 - o Généralisation du marquage vélo sur tous les vélos neufs (3 millions de vélos vendus/an)
 - o Stationnement sécurisé en gare
 - o Obligation de stationnement vélo dans les bâtiments rénovés disposant d'un parking auto;
- L'incitation : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux :
 - o Forfait mobilité sur la base du volontariat / exonéré de cotisation jusqu'à 400€/an.
 - o Frais de location longue durée de flottes de vélo mises à disposition des salariés déductibles de l'impôt sur les sociétés.
 - o Le vélo est introduit dans le barème kilométrique fiscal pour les déplacements professionnels;



- Le développement d'une culture vélo :
 - o Généralisation du « Savoir rouler » à l'école primaire ;
 - o Maîtrise de la pratique cyclable pour tous les jeunes rentrants en 6ème (2022).

1.1.2. Schéma national des véloroutes et voies vertes

Alors que dans le cadre d'un usage quotidien du vélo la France connaît un retard important, il existe une véritable dynamique de développement de la pratique touristique et de loisir. Ainsi en quelques années, le tourisme à vélo est devenu la première pratique d'itinérance des touristes sur le territoire, ce qui positionne aujourd'hui la France comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo. Elle est particulièrement bien organisée pour l'accueil des cyclotouristes. A l'image du réseau routier pour les véhicules motorisés, il existe une hiérarchie du réseau des véloroutes. Ces grands itinéraires à vocation principalement touristique permettent de découvrir la richesse, la diversité du territoire. Le schéma national intègre ainsi les liaisons européennes de l'Euro Vélo.

En effet, la France est dotée d'un Schéma national des véloroutes, validé la première fois en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) le 15 décembre 1998, puis dans une deuxième version le 11 mai 2010. Alors que la première version du Schéma national des véloroutes comptait environ 13 000 km d'itinéraires de principe, le schéma actualisé de 2010 en présentait 19 500 km.

Après dix-huit mois de travaux d'actualisation animés par Vélo & Territoires, en partenariat et pour le compte du ministère de la Transition écologique et en lien avec l'ensemble des territoires, Vélo & Territoires a publié la version actualisée du Schéma national des véloroutes en avril 2020. Le Schéma actualisé compte 58 itinéraires, dont 10 EuroVelo, pour un linéaire total de 25 587 km.

La Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) introduit dans la législation le Schéma national des véloroutes et affirme son rôle stratégique. Ce Schéma structurant est officiellement adopté et rendu public par l'arrêté publié au Journal officiel le 22 janvier 2021. Une avancée importante pour Vélo & Territoires qui a défendu cette inscription dans la LOM. Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent désormais le prendre en compte lors de leurs travaux.

Le but du Schéma national des véloroutes est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Ces itinéraires nationaux doivent répondre à un cahier des charges publié en mai 2001.

BRETAGNE



AVANCEMENT 2020

Schéma validé en 2018

	Total	Réalisé site propre		Réalisé site partagé		Non réalisé	
		Km	Km	%	Km	%	Km
Schéma régional SRV (SRV + SNV)	2 711	1 043	38 %	956	35 %	712	26 %
Dont Schéma national SNV (SNV+EuroVelo)	1 749	608	35 %	820	47 %	321	18 %
Dont EuroVelo	680	310	46 %	370	54 %	0	0 %
Proximité du réseau navigable							
Dont à 5 km	1 131	639	56 %	288	25 %	204	18 %
Dont à 150 m	561	481	86 %	36	6 %	44	8 %

Source : Vélo et territoires, schéma national des véloroutes et voies vertes- 2020

Le Pays Bigouden Sud est directement concerné par la véloroute interrégionale V45 « La Littorale » de Roscoff à Nantes.



1.2. Niveau Régional

Le Conseil Régional souhaite faire de la Bretagne une Région accessible et connectée. Entre terre et mer, à la pointe de l'Europe, la situation géographique de la Bretagne constitue à la fois un atout et un défi pour la circulation des personnes et des marchandises. La Région mène une politique ambitieuse pour l'aménagement du territoire, le développement du réseau de transport public BreizhGo, l'attractivité des ports et des aéroports, la promotion des mobilités innovantes et durables.

Déjà en charge de l'organisation du TER Bretagne, la Région gère depuis 2017 les liaisons maritimes avec les îles bretonnes, les lignes de transport public interurbain et le transport scolaire (hors métropole ou agglomération). L'objectif est d'offrir un réseau performant et de qualité pour tous les déplacements. Pour concrétiser cette ambition, les transports régionaux sont désormais réunis au sein de BreizhGo, le réseau breton qui combine train, car et bateau.

Pour concilier transitions, équilibre des territoires et mobilités des Bretonnes et des Bretons, la Région soutient plusieurs initiatives qui favorisent les mobilités durables. L'objectif est de développer les solutions de transports et innovations technologiques qui répondent aux ambitions de développement économique, d'équilibre territorial et social de la Bretagne.

Depuis le 31 mars 2021, la Région est Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR). Le rôle de chef de file de la Région est précisé dans l'article L. 1111-9 du CGCT modifié par la LOM qui dispose qu'elle est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur les points suivants :

- Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, d'information et d'accueil de tous les publics ainsi que de répartition territoriale des points de vente physiques ;
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de covoiturage/mobilité, notamment en milieu rural, ainsi que le système de transport vers et à partir de ces pôles ou aires ;
- Les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité.

Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la Région définit et délimite. Les modalités de définition des bassins de mobilités seront abordées entre la Région et les EPCI courant 2022.

Sur le plan touristique, le Comité Régional du Tourisme de Bretagne suit la mise en place de 8 véloroutes bretonnes. A terme, ce réseau totalisera 2 000 km et reprendra les itinéraires européens et nationaux. Les quatre itinéraires propres au schéma régional (V3, V6, V7, V8) s'appuient fortement sur des anciennes lignes de chemin de fer avec une part importante de l'itinéraire en site propre.

Sur le territoire du Pays Bigouden Sud, la Véloroute V5 « La Littorale » traverse les communes de l'EPCI



Source : Véloroutes et voies vertes de Bretagne – CRT Bretagne

1.3. Niveau Départemental

Le Département du Finistère a revu son schéma départemental cyclable pour la période 2021-2027. Les enjeux de la pratique du vélo sont très variés et en interaction avec de nombreuses politiques portées par le Département : politiques sociales et d’insertion, accompagnement de la jeunesse et des personnes âgées et handicapées, démarches environnementales et aménagement ou attractivité des territoires, infrastructures de mobilité, sécurité routière, développement du tourisme, soutien aux activités générant des retombées économiques, contribution à la santé et au cadre de vie des finistériens, etc.

De ces enjeux découlent des objectifs forts fondant cette nouvelle stratégie :

- Objectif 1 : créer les conditions d’une part modale du vélo en Finistère de 6 % d’ici 2025 et de 8 % d’ici 2030, soit un triplement des pratiques dès 2025 ;
- Objectif 2 : contribuer à un développement global de la pratique du vélo en Finistère en adaptant les actions aux diversités territoriales et en veillant à la résorption des discontinuités pour une mobilité sans coupure ;
- Objectif 3 : accroître la pratique du vélo loisirs et du tourisme à vélo, source de bien-être pour les usagers, de retombées économiques pour les territoires et de découverte du vélo pour une transition vers une mobilité du quotidien.

La stratégie « Finistère cyclable 2021-2027 » s’articule autour de quatre ambitions :

- Ambition 1 : Aménager les infrastructures nécessaires au développement de la pratique du vélo en Finistère

Cette ambition vise à créer les conditions nécessaires au développement de la pratique du vélo, par l’aménagement d’infrastructures cyclables à vocation utilitaire, tout en poursuivant la réalisation des itinéraires à vocation de loisirs et de tourisme supports d’une découverte plaisir du vélo par les

finistériens avant de basculer ensuite vers une pratique vélo au quotidien. Elle vise également l'expérimentation de solutions nouvelles et la démonstration.

- Ambition 2 : Développer la pratique du vélo au quotidien et pour les loisirs et le tourisme

Cette ambition vise à valoriser les itinéraires cyclables pour en accroître l'usage et à accompagner les finistériens vers une mobilité à vélo.

- Ambition 3 : Développer la mobilité à vélo vers les publics cibles du Département pour la rendre accessible à tous

Le Département se mobilise de manière transversale afin de répondre plus spécifiquement aux enjeux de mobilité des publics cibles de ses politiques sociales, en faveur des collégiens, des personnes en situation de handicap, des personnes âgées et de ses agents.

- Ambition 4 : Partager une culture et porter une gouvernance vélo en Finistère

Ce 4ème volet positionne le Département en appui de la mobilité à vélo, notamment au travers du déploiement de l'ingénierie et de la concertation avec les acteurs des territoires, pour dépasser les limites administratives et veiller à la solidarité entre territoires.

1.4. Niveau ouest Cornouaille

L'ouest Cornouaille présente un grand potentiel pour l'utilisation du vélo de loisir et du vélo utilitaire par les habitants et les visiteurs. Le schéma directeur vélo de l'ouest Cornouaille a pour objectif de développer ces pratiques dans le cadre d'une démarche partenariale et ouverte. Il cherche à identifier les points forts du territoire et les axes de progression prioritaires. Les communes, communautés de communes et les utilisateurs sont associés dès la première phase à l'élaboration du schéma.

L'ouest Cornouaille dispose actuellement d'un certain nombre d'aménagements et d'itinéraires cyclables majoritairement orientés vers la pratique du vélo de loisir (Véloroute V5, boucles VTT, voies vertes, etc.). Les aménagements existants sont le fruit des actions d'un grand nombre de collectivités qui travaillent sur leurs propres projets dont les autres acteurs n'ont pas forcément connaissance. Ceci freine les connexions entre les aménagements et le développement d'itinéraires cohérents et faciles à utiliser par des non-initiés.

Les 4 Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille (CC Pays Bigouden Sud, CC du Haut Pays Bigouden, CC Cap Sizun–Pointe du Raz, Douarnenez Communauté), via l'A OCD et le SIOCA, se sont lancées, en 2017 dans l'élaboration d'un Schéma Directeur Vélo. Le SIOCA poursuit, depuis 2019 la phase de mise en œuvre.

Pour valoriser et développer les différentes pratiques du vélo, le schéma directeur vélo poursuit les objectifs suivants :



Source : Rapport Final – Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille – SIOCA

Le schéma vélo à l'échelle de l'ouest Cornouaille s'inscrit dans le projet de territoire intégré au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Cette démarche fait écho à de nombreuses sollicitations des

collectivités par les habitants et à un intérêt grandissant pour les déplacements à vélo de la part de la population et des visiteurs.

Le Schéma Directeur vélo ouest Cornouaille se compose :

- D'un état des lieux : Un rapport final d'explication de la méthodologie et de synthèse des résultats :
 - o Etat des lieux du réseau cyclable : itinéraires jalonnés, aménagements cyclables et apaisement de la circulation, le stationnement, accès à la donnée produite ;
 - o Analyse des pratiques et des attentes des cyclistes ;
 - o Construction du réseau cyclable : pôles générateurs de déplacements et intégration des schéma existants ;
 - o Préfiguration du réseau cyclable ouest Cornouaille : éléments de priorisation et phasage des itinéraires,
- D'un livret des itinéraires : proposition d'un maillage d'itinéraires cyclable en réponse aux différentes pratiques ;
- D'un atlas des infrastructures cyclables par communes et/ou par EPCI ;
- De fiches thématiques pour accompagner les collectivités (communes et EPCI) dans la mise en œuvre : personnes ressources, ressources documentaires, stationnement vélo, limites d'agglomération, accès aux données, chiffres clés...

Pour mettre en œuvre le Schéma Directeur Vélo, le SIOCA a été soutenu par l'ADEME dans le cadre de l'appel à projet « Vélo et territoires ». Ce projet, VEL-OC, vise à mettre en œuvre le schéma directeur vélo, favoriser son appropriation par la population et les visiteurs et ainsi développer la pratique utilitaire et récréative du vélo.

Le projet tient compte du nombre important de petites collectivités sans ingénierie dédiée :

- Expertise interne et accompagnement (chargé de mission vélo SIOCA)
Le schéma vélo Ouest Cornouaille n'arrête pas le tracé précis des itinéraires afin de ne pas faire d'ingérence dans les choix politiques d'aménagements des gestionnaires de voirie. Cependant, le chargé de mission vélo du SIOCA peut donner des idées pour faire émerger des projets, réunir différentes collectivités pour faciliter les échanges et les accompagner afin de définir plus finement les tracés potentiels.
 - Accompagnement et coordination des collectivités afin de lancer des études et des aménagements d'itinéraires qualitatifs et correctement jalonnés ;
 - Mise à jour de la cartographie des itinéraires et des aménagements ;
 - Contribution aux éditions des collectivités et de leurs partenaires ;
 - Travail de fond sur des sujets connectant le vélo à d'autres modes de transport (multimodalité vélo+car, vélo+covoiturage) ;
 - Concertation des collectivités pour le développement des liaisons intercommunales : Douarnenez, Pont-L'Abbé et leurs communes voisines, Audierne - Pont-Croix
 - L'accompagnement des communes pour la prise en compte du vélo dans les aménagements de voirie (L228-2 et L228-3 du Code de l'Environnement) monte en puissance.
- Maitrise d'ouvrage par le SIOCA d'études opérationnelles externalisées :
 - Pour les itinéraires complexes avec plusieurs points durs identifiés :
 - o Emprises insuffisantes pour aménagement standard ;
 - o Franchissement de cours d'eau et de zones humides ;
 - o Besoins d'aménagements ponctuels ;
 - 2 types d'itinéraires sont à étudier en priorité :
 - o Les 3 anciennes lignes de chemin de fer : Penmarc'h/Pont-L'Abbé – Pont-L'Abbé/Pont-Croix – Pont-Croix/Douarnenez ;
 - o **Les segments reliant des itinéraires cyclables existants.**

1.5. Vers un schéma directeur vélo communautaire

La CCPBS est étroitement associée aux travaux menés par le SIOCA dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille. En effet, le SIOCA porte une étude de faisabilité sur le territoire du Pays Bigouden Sud sur l'itinéraire du Birinik. Une étude de faisabilité a été lancée en 2021 pour envisager la création d'un itinéraire cyclable entre Saint-Guérolé (commune de Penmarc'h) et l'ancienne gare de Pont-l'Abbé en suivant le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer dite « Birinik ». Cet itinéraire a vocation à relier efficacement les communes traversées entre elles et de servir de support pour un maillage plus fin y compris vers des communes et quartiers voisins. Il jouera également un rôle important dans un réseau cyclable maillé en lien avec les itinéraires existants comme la Véloroute V45 (Roscoff – Saint-Nazaire), la voie verte Pont-l'Abbé – Pluguffan (-Quimper), l'itinéraire cyclable Plonéour-Lanvern – Pont-l'Abbé, l'itinéraire Plomeur – Le Guilvinec et d'autres itinéraires locaux en projet ou en cours de réalisation.

Au-delà de cette étude, en tant qu'AOM (depuis le 1/07/2021), la CCPBS a un rôle à jouer pour impulser le développement et/ou l'amélioration d'aménagements d'itinéraires cyclables afin de pouvoir mailler le territoire. En effet, on note, sur le territoire une réelle volonté de développer l'usage du vélo.

Pour définir le rôle notamment financier de la CCPBS, dans un premier temps sur le vélo (soutien aux infrastructures, stationnements et jalonnement), il convient de s'adosser à une stratégie de développement du vélo sur le territoire tel qu'un schéma vélo communautaire par exemple.

La déclinaison du schéma vélo ouest Cornouaille à l'échelle du Pays Bigouden Sud a pour objectif de :

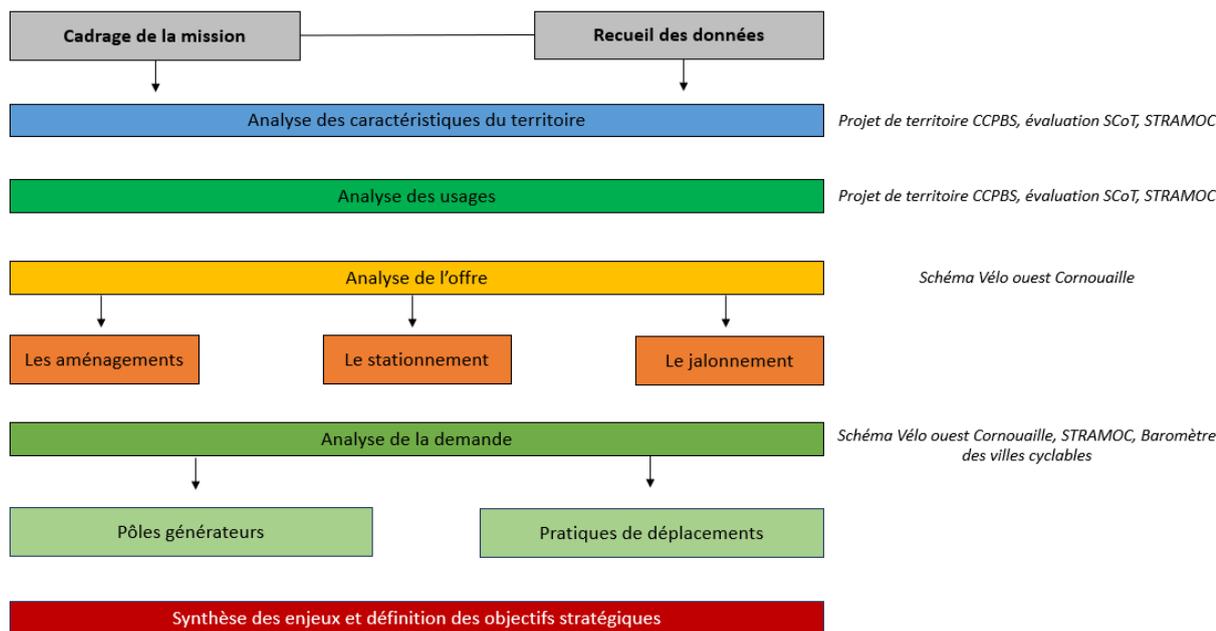
- Redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables de qualité dans un environnement apaisé ;
- Proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacements ;
- Etablir les modalités de coordination entre la CCPBS « AOM » et les communes « gestionnaires de voirie » pour garantir une certaine cohérence (signalétique, continuité des itinéraires, régimes de priorité...).

2. Etat des lieux

Cette phase de diagnostic dresse un état des lieux du territoire, des usages de déplacements, de l'offre mobilité «vélo» (les infrastructures, les services) et des pratiques cyclables existantes sur le Pays Bigouden Sud.

L'état des lieux du réseau cyclable reprend le travail de recensement exhaustif réalisé par l'A OCD et le SIOCA dans le Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille.

La partie sur l'offre et les pratiques cyclables s'appuie davantage sur le travail d'élaboration mené, là aussi par le SIOCA, dans le cadre de la Stratégie Mobilité ouest Cornouaille.



Source : Méthodologie d'élaboration de l'état des lieux

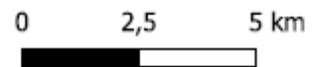
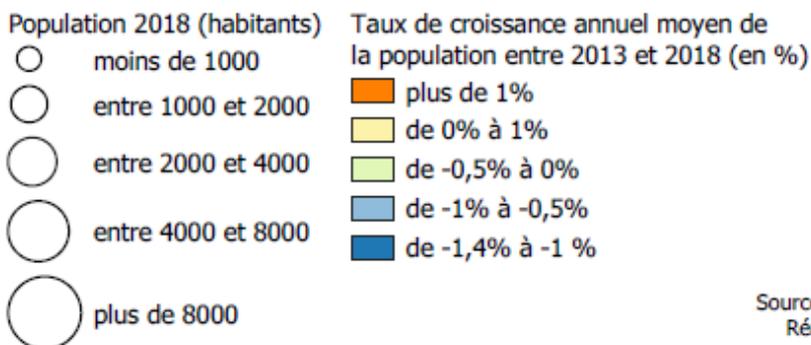
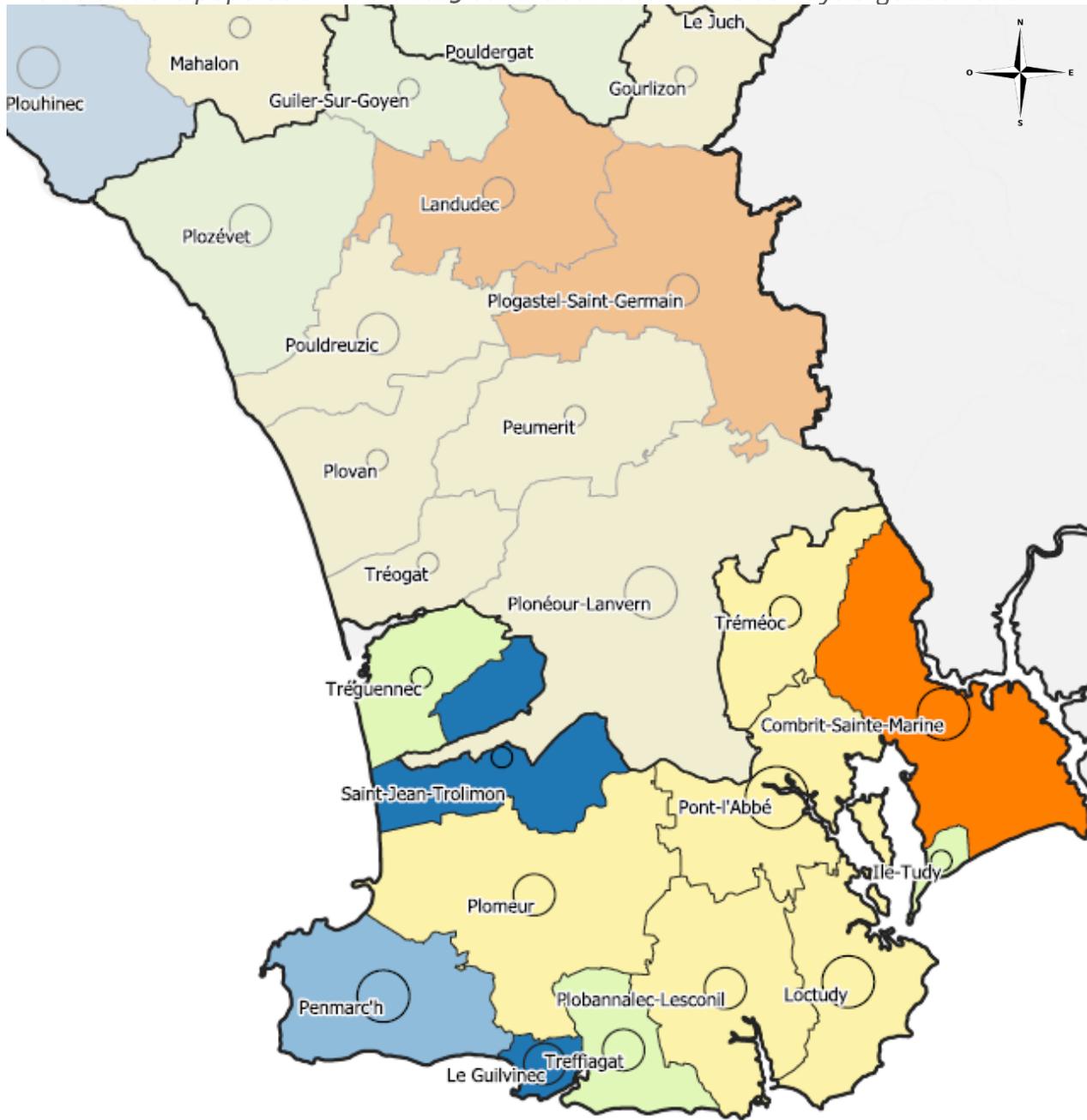
2.1. Contexte

2.1.1. Contexte démographique

La population du Pays Bigouden Sud s'élève à 37 372 habitants en 2018. Pont-l'Abbé (8310 habitants) et Penmarc'h (5142 habitants) constituent les communes les plus peuplées du territoire, devant Combrit, Loctudy et Plomeur (entre 4138 habitants et 3800 habitants). Tréguennec est la moins peuplée (316 habitants) avec l'île Tudy et Saint-Jean Trolimon (moins de 1000 habitants).

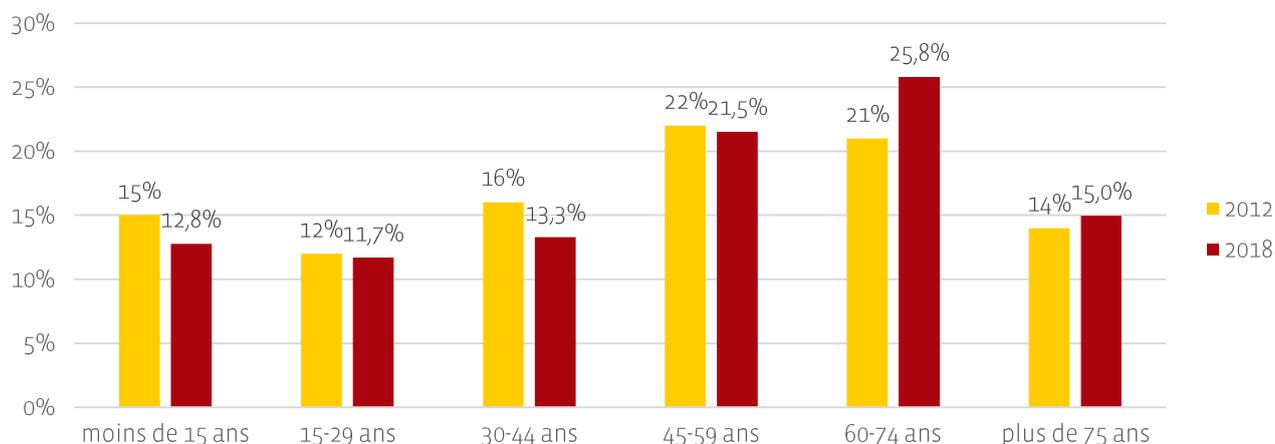
L'évolution de la population sur le territoire communautaire entre 2013 et 2018 apparaît contrastée. Une majorité de communes ont connu une faible croissance démographique, et d'autres comme Le Guilvinec, Penmarc'h et Saint-Jean Trolimon, connaissent une baisse de population proche de 1% par an ou supérieure. Parallèlement, la croissance de Combrit est assez importante (+1,6% par an). Ceci peut être dû à la proximité de Quimper et Concarneau, qui attirent de nouveaux habitants, ou à l'installation de nombreuses personnes retraitées.

Evolution de la population entre 2013 et 2018 sur le territoire du Pays Bigouden Sud



Source : Insee - Recensement 2018 - BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Poids des différentes tranches d'âge en 2012 et 2018 sur le Pays Bigouden Sud



L'analyse par tranche d'âge montre que les plus de 60 ans (40%) sont surreprésentés par rapport au taux cornouaillais (environ 33%), lui-même supérieur au taux finistérien (29%).

La catégorie des « 15-29 ans » est la moins représentée sur le territoire (12%), suivie des « moins de 15 ans » (13 %) et des « 30-44 ans » (13%). Leurs parts ont diminué depuis 2012 et sont sous-représentées par rapport aux taux cornouaillais et finistérien pour lesquels le cumul de ces 3 catégories, à savoir les « moins de 45 ans » avoisine ou dépasse 50% de la population contre seulement 39% pour la CCPBS.

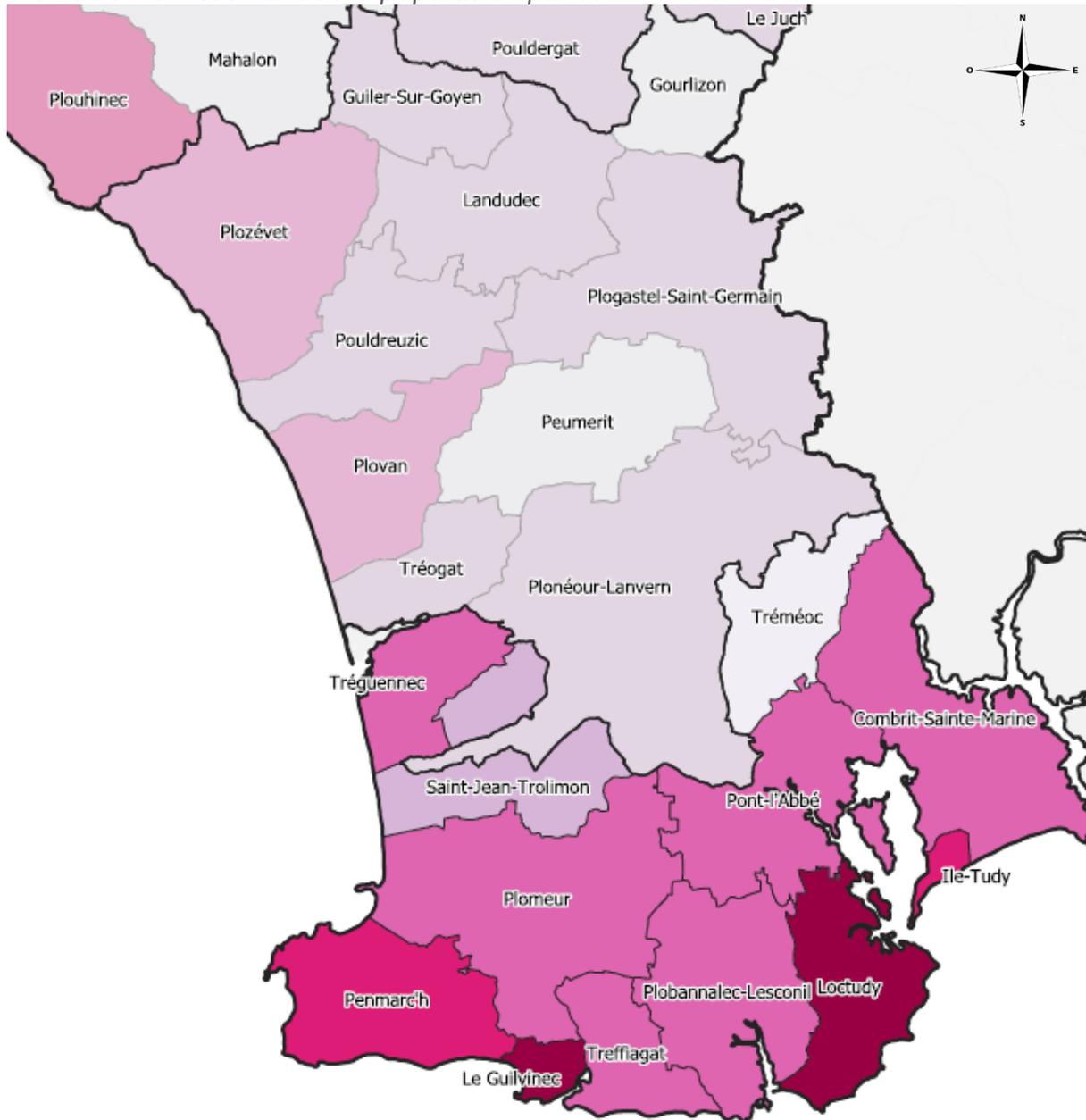
Les deux catégories dominantes sont les « 45-59 ans » (22%), qui diminuent légèrement, et les « 60-74 ans » (26%), qui augmentent.

L'indice de vieillissement correspond au rapport entre le nombre de personnes de 60 ans et plus et le nombre de jeunes de moins de 20 ans. Un indice de vieillissement de 150 signifie que la commune compte 150 personnes de 60 ans et plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans. Dans les communes qui ont un indice supérieur à 100, les personnes de 60 ans et plus sont plus nombreuses que les moins de 20 ans.

D'une manière plus marquée qu'au niveau régional et national, le vieillissement de la population de la Cornouaille se poursuit. Avec un indice de vieillissement de 232 en 2018, la CCPBS fait partie des EPCI les plus impactés. Cela signifie, que la Communauté de Communes compte 232 personnes de 60 ans et plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans.

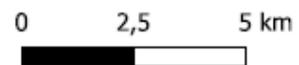
La situation s'avère tout de même contrastée à l'échelle de l'EPCI, les communes littorales sont plus fortement touchées par ce phénomène de vieillissement qui peut être attribué à leur fort attrait de retraités en fin de parcours résidentiel.

Indice de vieillissement de la population par commune en 2018



Indice de vieillissement en 2018

- 75 - 100
- 100 - 150
- 150 - 250
- 250 - 350
- 350 - 515



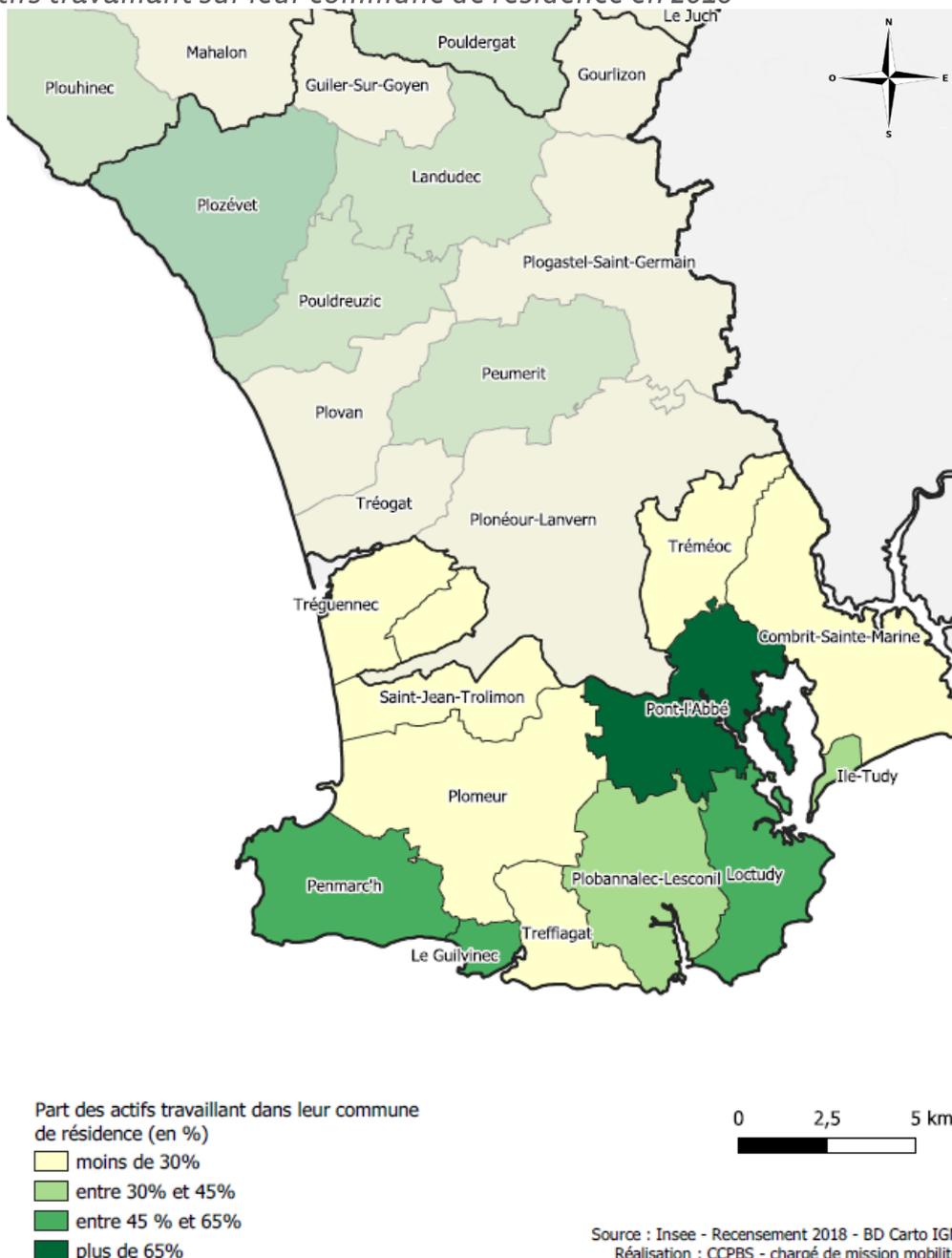
Source : Insee - Recensement 2018 - BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

2.1.2. Contexte mobilité et déplacements

La commune de Pont-l'Abbé et les communes de la façade maritime sont davantage pourvoyeuses d'emplois par rapport aux autres communes. A ce titre, on observe qu'un nombre d'actifs plus important travaille sur leur commune de résidence. La part d'actifs travaillant sur leur commune en 2018 est la plus importante pour Pont-l'Abbé (70%) et le Guilvinec (65%).

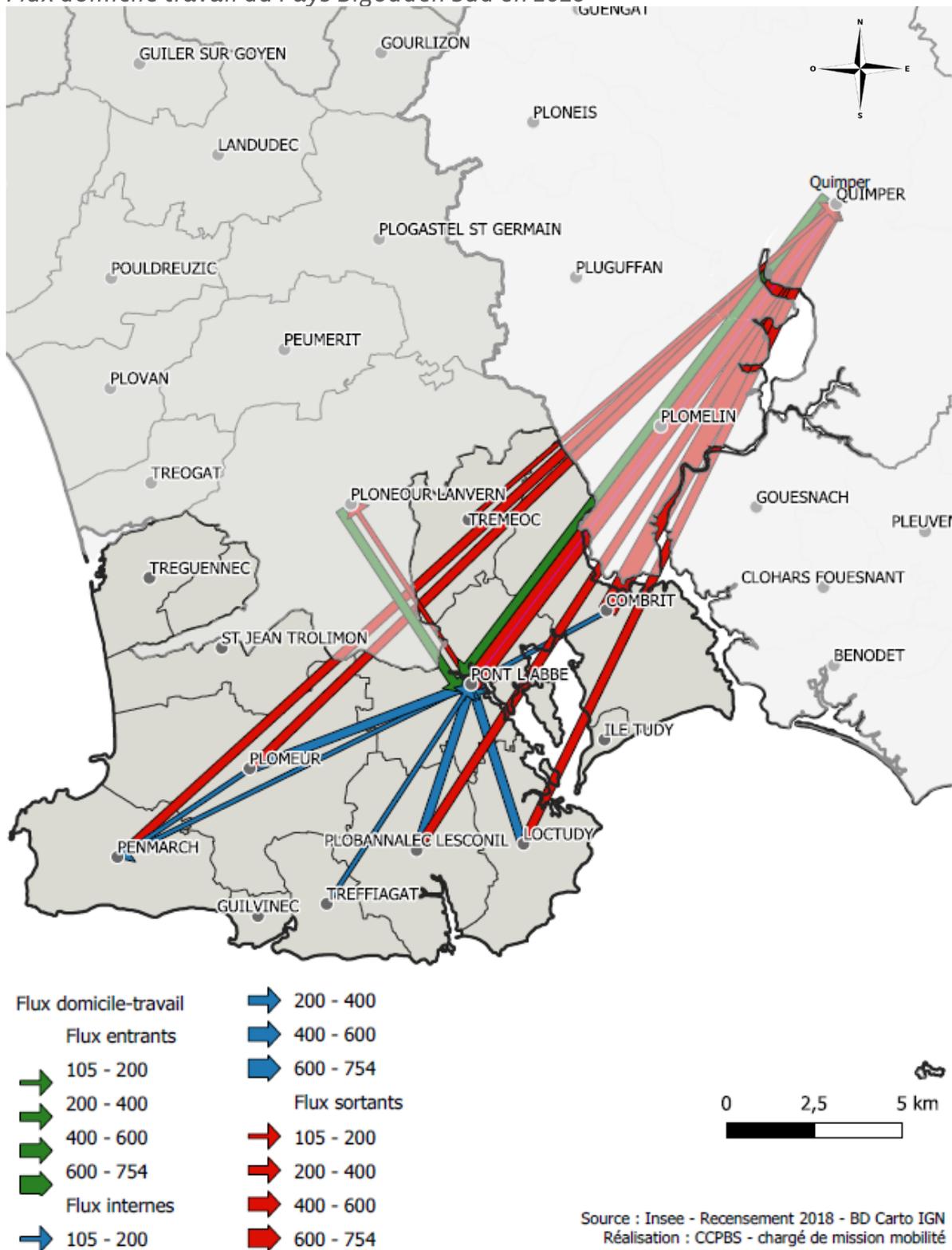
En revanche pour les communes plus rurales, qui comptent moins d'emplois, les actifs travaillent sur une autre commune que celle où ils résident. La situation la plus marquée est celle de Saint-Jean Trolimon et de Tréméoc où seulement 11% et 19 % des actifs travaillent sur leur commune de résidence.

Part des actifs travaillant sur leur commune de résidence en 2018

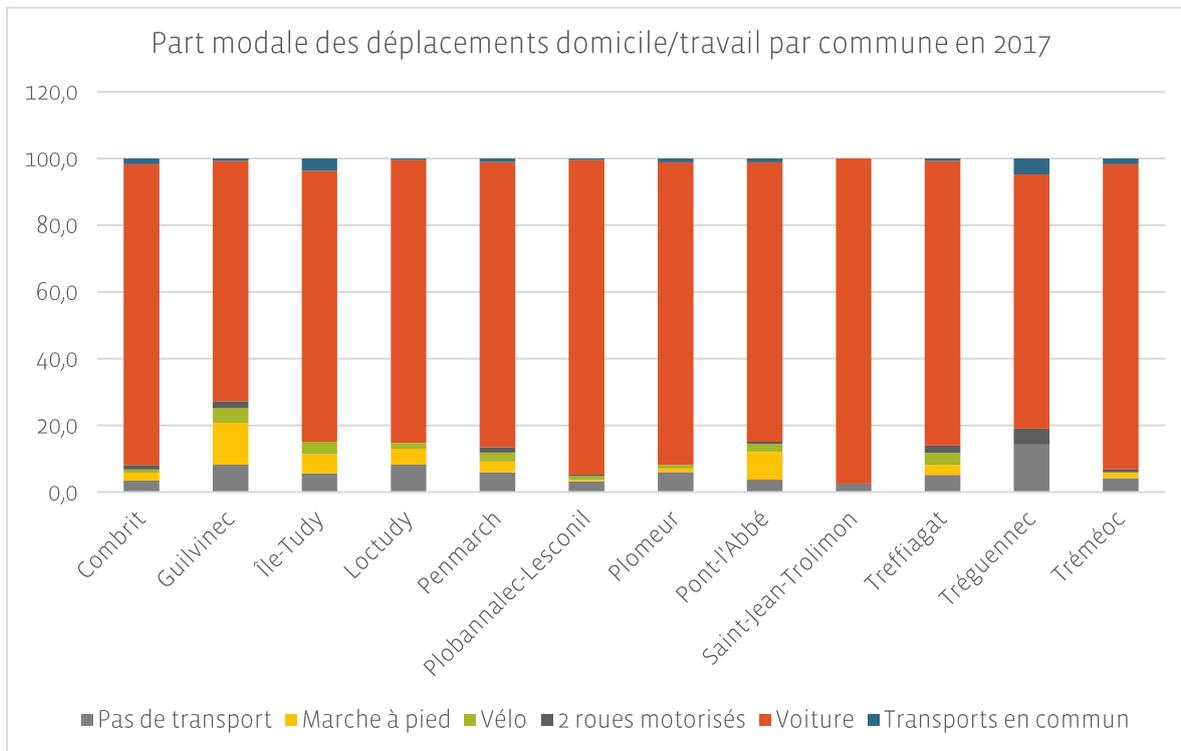


La majorité des flux domicile/travail sont sortants au territoire et se concentrent vers le pôle Quimerois qui présente la plus grande concentration d'emplois sur le territoire.
 A l'échelle du Pays Bigouden Sud, les flux domicile/travail se polarisent sur la commune de Pont-l'Abbé.
 La commune attire des actifs extérieurs au territoire, notamment de Quimper et de Plonéour-Lanvern.

Flux domicile-travail du Pays Bigouden Sud en 2018



En 2017, 86,8 % des actifs du Pays Bigouden Sud utilisent la voiture pour se rendre au travail. Le recours à l'automobile est le plus important sur la commune de Saint-Jean Trolimon (97,4%) et le plus faible sur le Guilvinec (72%). Les modes de déplacement actifs sont encore largement minoritaires, avec notamment une utilisation du vélo très faible pour les déplacements domicile /travail. A l'échelle de l'EPCI, 1,94% des actifs utilisent le vélo pour se rendre au travail.



2.2. Le réseau cyclable : évolution 2018-2020

L'état des lieux dressé pour le Schéma ouest Cornouaille et pour le présent schéma couvre les volets suivants :

- Aménagements cyclables : bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes...;
- Apaisements de la circulation : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30, limitations ponctuelles à 30km/h maximum ;
- Itinéraires cyclables jalonnés : parcours signalés par la signalisation réglementaire prévue à cet effet ;
- Stationnement vélo ;

2.2.1. Les aménagements cyclables

Un aménagement cyclable est un espace dédié à la circulation des cyclistes. Parmi les aménagements cyclables on distingue les deux catégories suivantes :

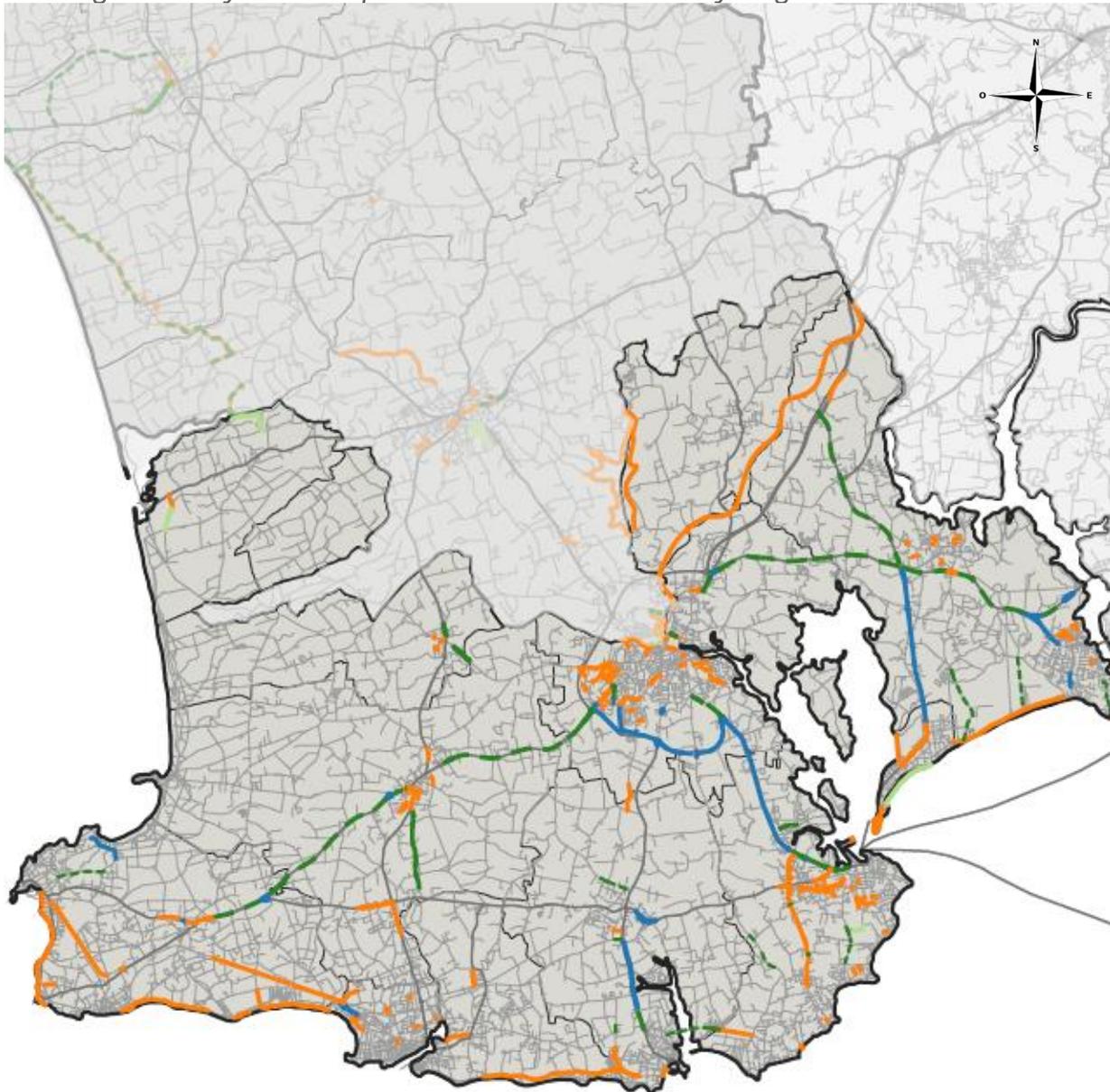
- Les aménagements sur chaussée ;
- Les aménagements en site propre.



Source : Rapport Final – Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille – SIOCA – types d'aménagements cyclables en site propre et sur chaussée

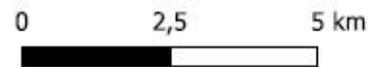
Un premier recensement des aménagements cyclables a été réalisé par le SIOCA en 2018, il a été mis à jour en 2020.

Aménagements cyclables répartis sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2020

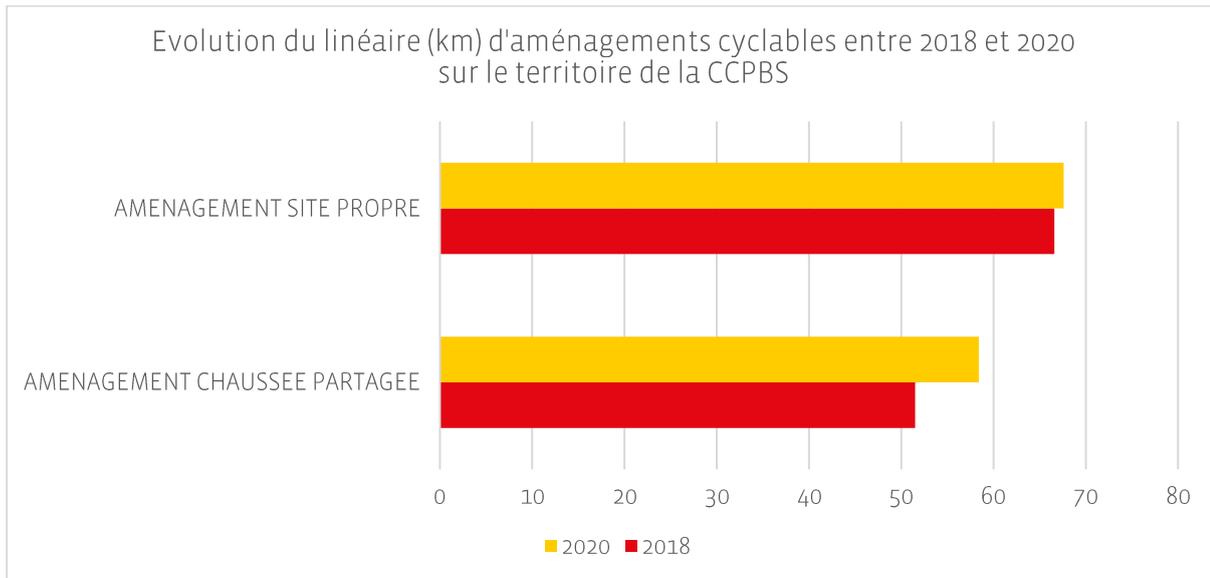


Aménagements cyclables

- Accotements revêtus
- Aménagements mixte piéton/vélo
- Bande cyclable
- Chausse à voie centrale banalisée
- Voie partagée avec le trafic motorisé et trajectoire suggérée
- Piste cyclable
- Voie verte

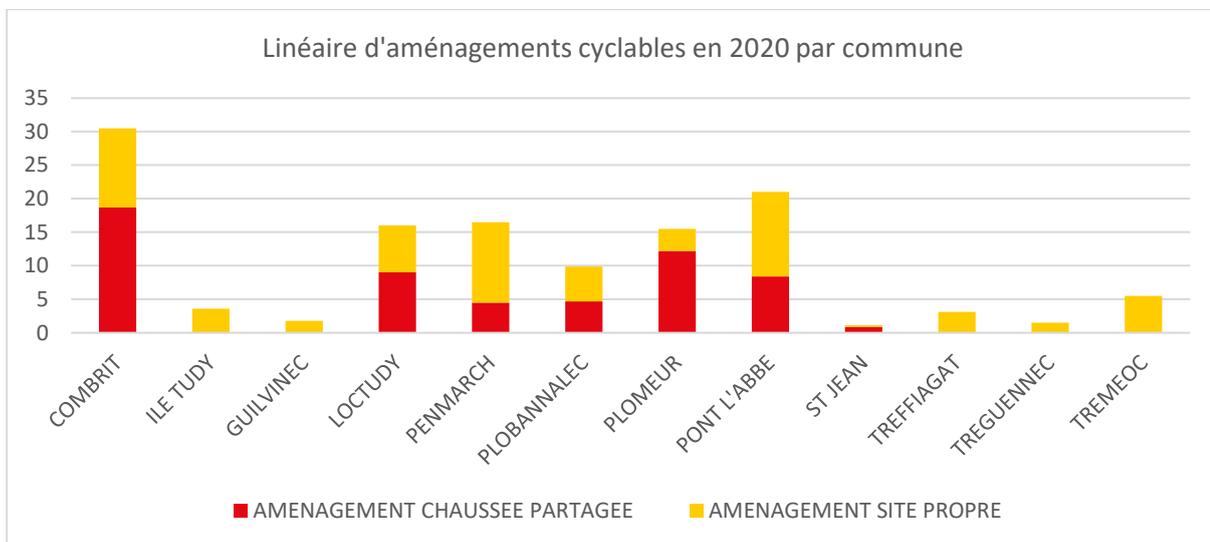


Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité



De manière générale on constate que le linéaire d'aménagement cyclable a augmenté entre 2018 et 2020 sur le territoire du Pays Bigouden Sud. Parmi les deux catégories d'aménagements ci-dessous, ce sont ceux sur chaussée partagée qui ont le plus augmenté, soit +13% contre +2% pour les aménagements en site propre.

Le Pays Bigouden Sud compte, en termes de linéaire, plus d'aménagements en site propre que d'aménagements sur chaussée partagée, respectivement 67,8km et 58,4km en 2020.



La quantité et le type d'aménagements sont très variables d'une commune à l'autre. Le graphique ci-dessus permet d'identifier plusieurs catégories de communes en fonction du linéaire d'aménagement réalisés par habitant jusqu'en 2020 :

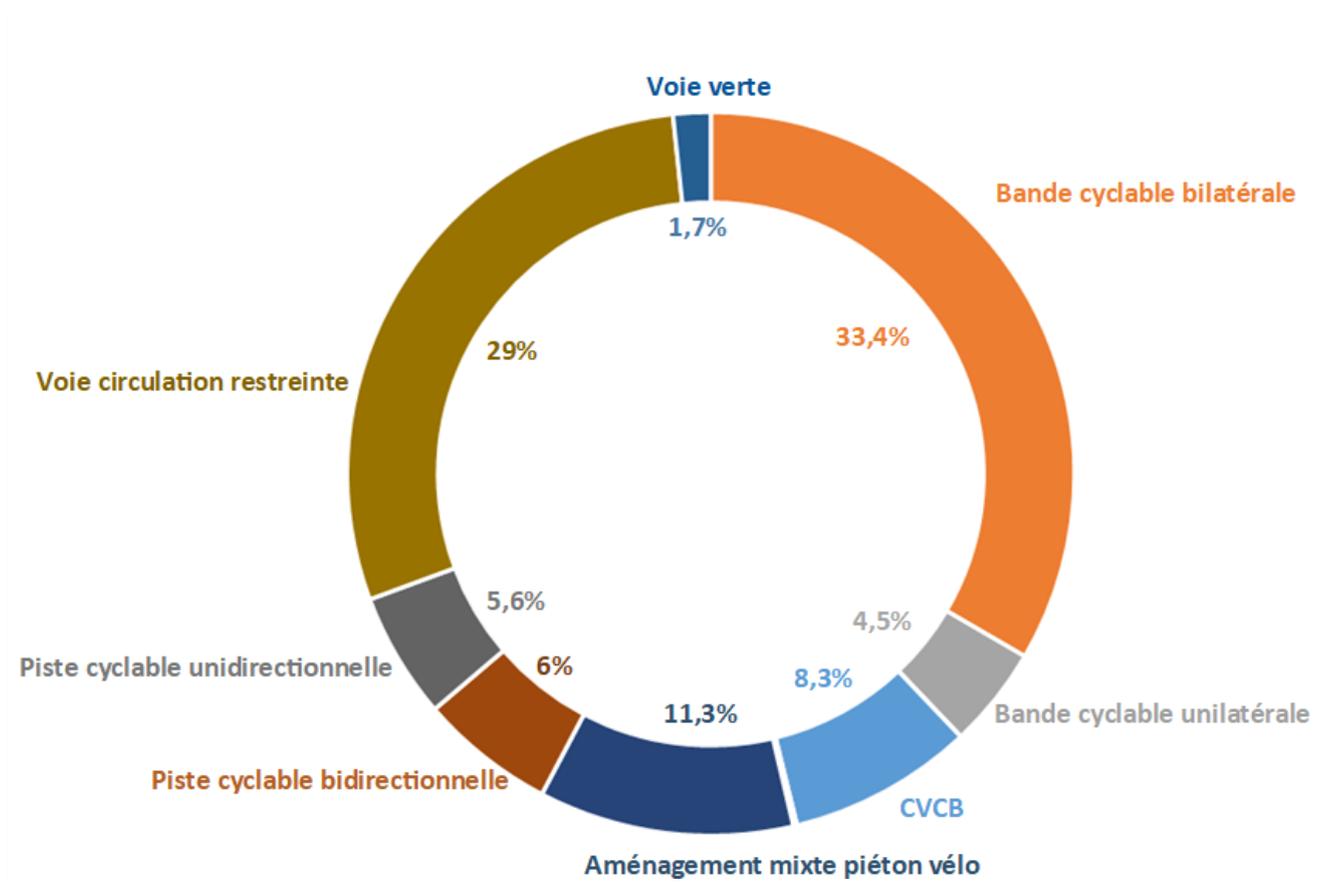
- Communes essentiellement dotées d'aménagement cyclables sur chaussée et disposant de très peu d'aménagements en site propre ;
- Communes essentiellement dotées d'aménagements en site propre et disposant de très peu d'aménagements cyclables sur chaussée ;
- Communes dotées d'une longueur significative d'aménagements en site propre et d'aménagements sur chaussée ;
- Communes avec quelques aménagements cyclables de différents types ;

- Communes sans aménagements cyclables significatifs.

Cette hétérogénéité s'explique par l'ampleur des projets cyclables des collectivités locales, leur position dans le réseau routier et la volonté du Département de réaliser des aménagements sur son domaine routier.

	Type d'aménagements	Linéaire (km)
AMENAGEMENT CHAUSSEE PARTAGEE	Accotements revêtus	0
	Bande cyclable bilatérale	42,1
	Bande cyclable unilatérale	5,7
	Couloir Bus + vélo	0
	Chaussée à voie centrale banalisée	10,4
	Voie partagée avec le trafic motorisé et trajectoire suggérée	0,2
AMENAGEMENT SITE PROPRE	Aménagement mixte piéton/vélo	14,3
	Piste cyclable bidirectionnelle	7,6
	Piste cyclable unidirectionnelle	7,1
	Voie de circulation restreinte	36,5
	Voie verte	2,1
TOTAL		126

Source : Rapport Final – Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille – SIOCA – types d'aménagements cyclables en site propre et sur chaussée en 2020 sur le territoire de la CCPBS



Les aménagements cyclables recensés sur le Pays Bigouden Sud sont relativement peu denses et discontinus. Le linéaire d'aménagement (en site propre et sur chaussée) s'élève à 106 km et il se répartit

suivant plusieurs types (cf tableau et graphique ci-dessus). Les bandes cyclables constituent l'aménagement le plus présent sur le territoire, presque 38 % si l'on agrège les bandes bilatérales et unilatérales, elles se situent majoritairement le long des routes départementales.

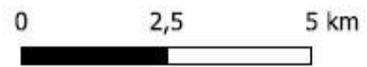
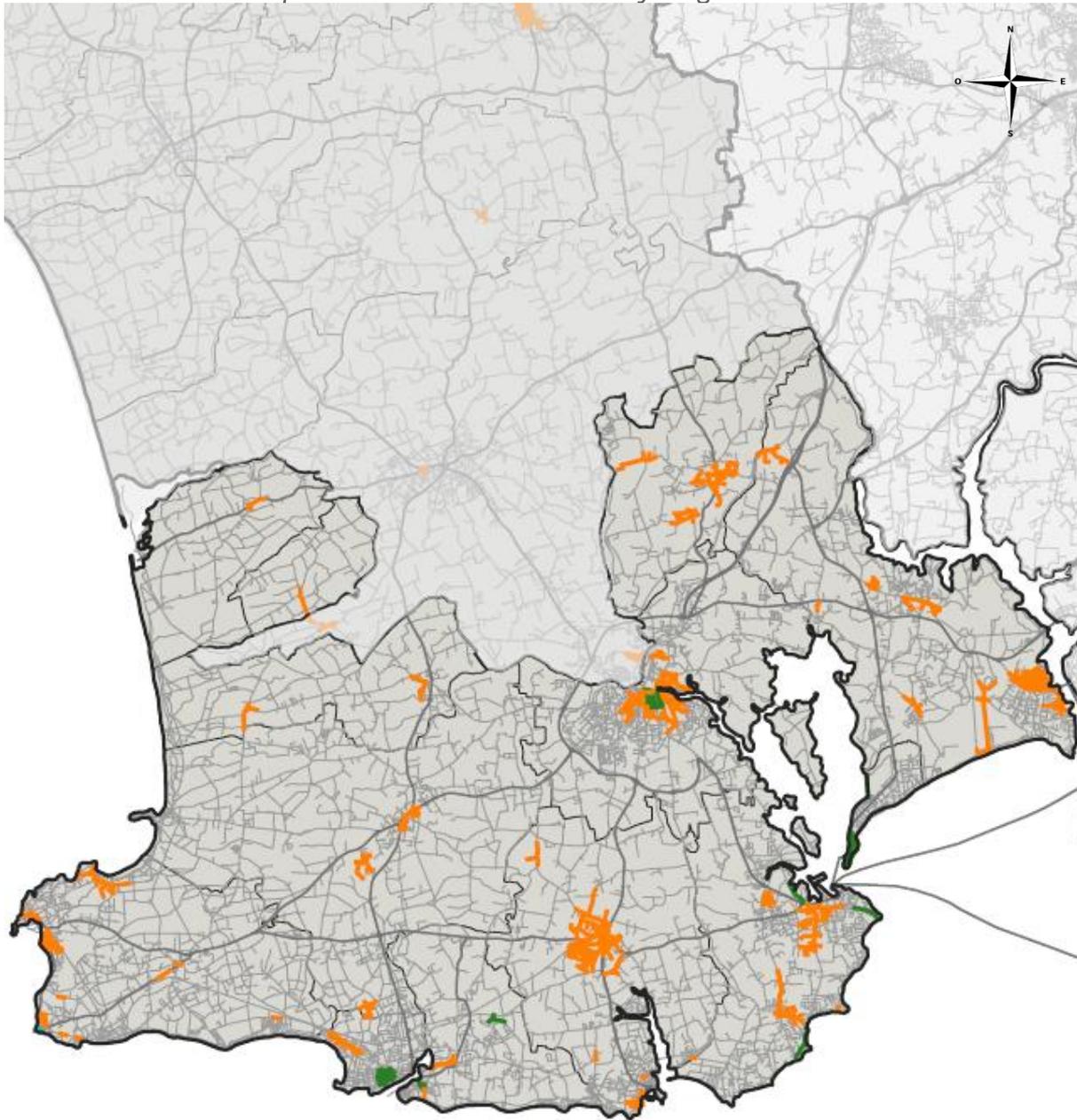
2.2.2. Apaisement de la circulation

La vitesse est un des facteurs clés pour la sécurité réelle et l'insécurité perçue par les usagers, y compris les cyclistes. Pour agir sur ce volet, les gestionnaires de voirie et l'autorité investie du pouvoir de police peuvent limiter la vitesse autorisée et/ou influencer la vitesse pratiquée à travers la configuration des lieux. Dans le cas des limitations réglementaires à 30km/h maximum, on parle de zones ou axes de circulation apaisée.

L'état des lieux (source schéma vélo ouest Cornouaille) distingue les cas suivants :

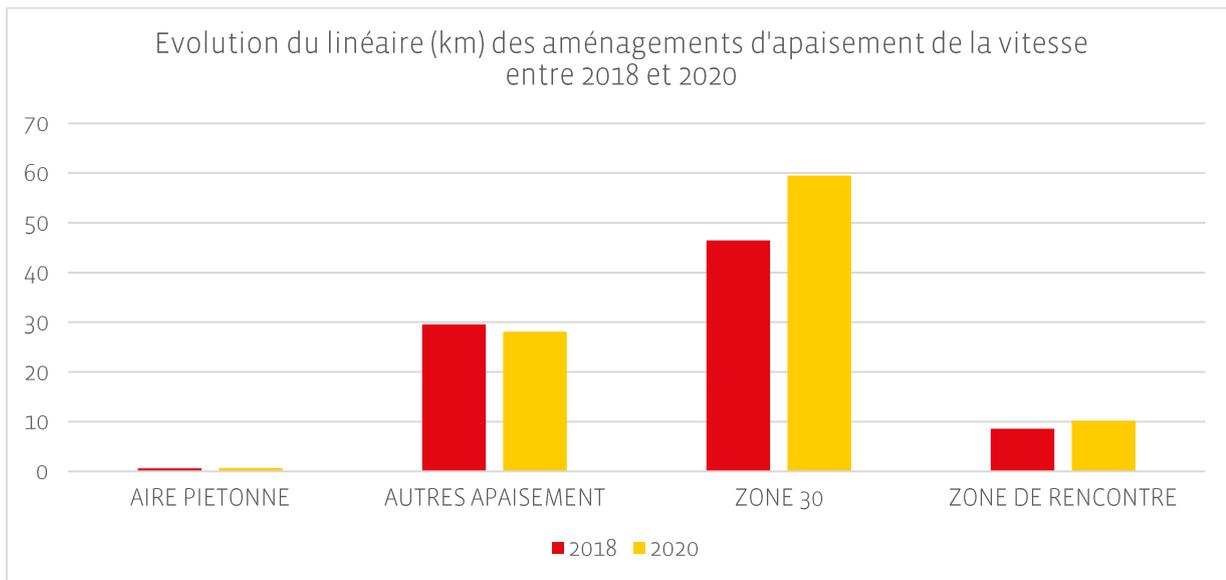
- Aire piétonne;
- Zone de rencontre;
- Zone 30;
- Autres apaisements de la circulation à 30km/h (par panneau B14, B30...).

Zones de circulation apaisée sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2020

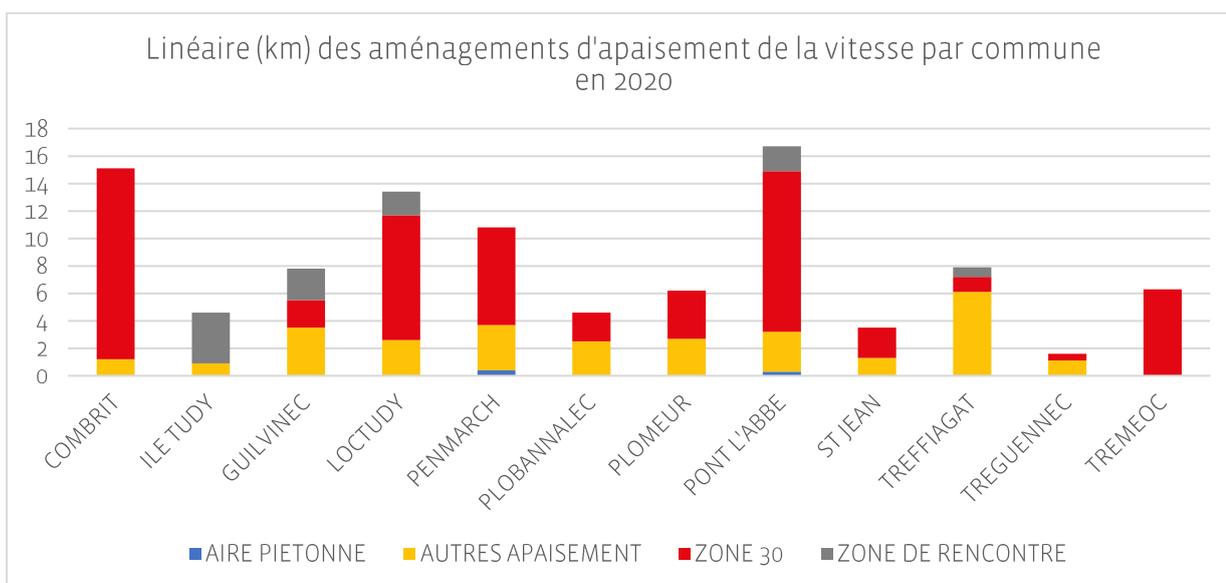


- Zone de circulation apaisée
- Aire piétonne
- Zone 30
- Zone de rencontre

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité



Le linéaire des aménagements cyclables veillant à apaiser la vitesse des automobilistes a augmenté entre 2018 et 2020, soit +15% ce qui équivaut à une évolution à la hausse de 13,2 km. La zone 30 est le moyen le plus déployé sur le territoire soit 60% des dispositifs d'apaisement de la vitesse.

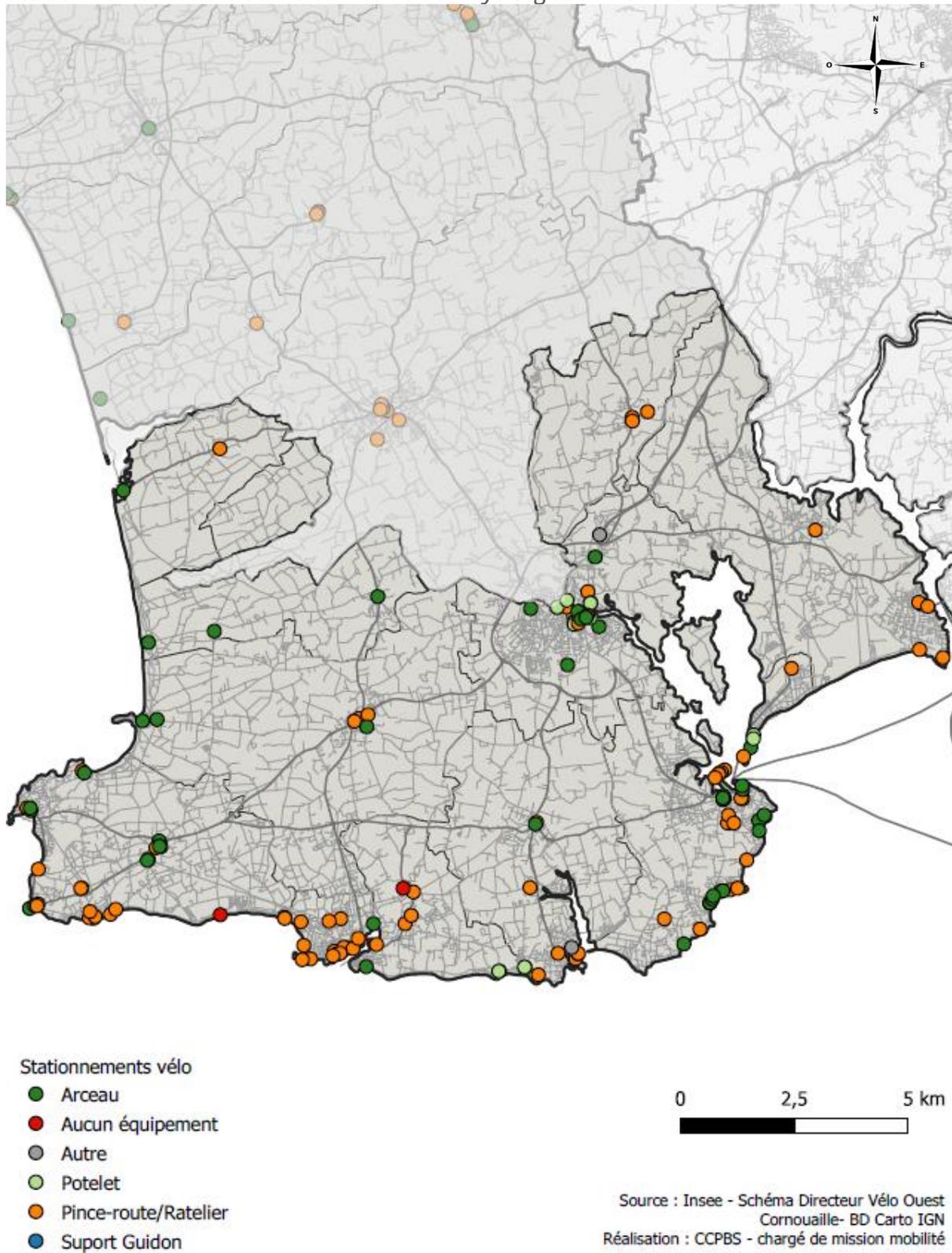


Les zones de limitation de vitesse apparaissent très présentes dès lors que l'on se trouve dans les centre-bourg. En termes de linéaires, ce type d'aménagement est plus significatif que les aménagements sur chaussée partagée et en site propre, respectivement 98,5km, 58,4 km et 67,6km.

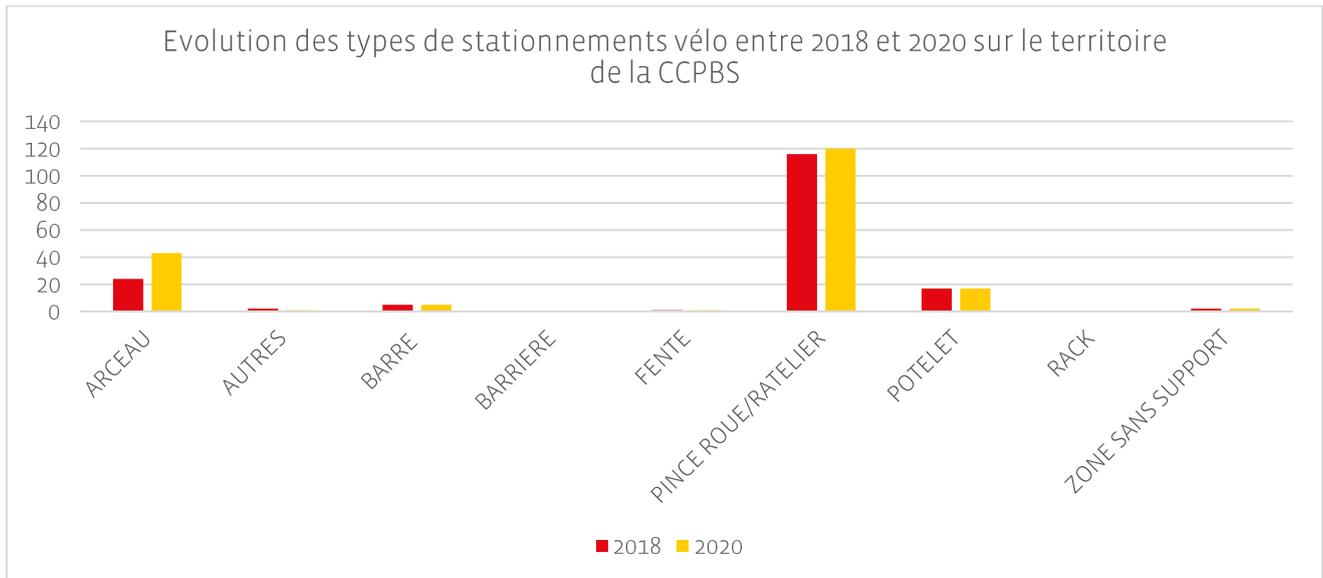
2.2.3. Les stationnements

Le stationnement fait partie intégrante d'un déplacement à vélo. Sa qualité influence directement l'appréciation globale du déplacement par le cycliste. Elle peut l'amener à renoncer à son déplacement ou à choisir un autre mode de transport.

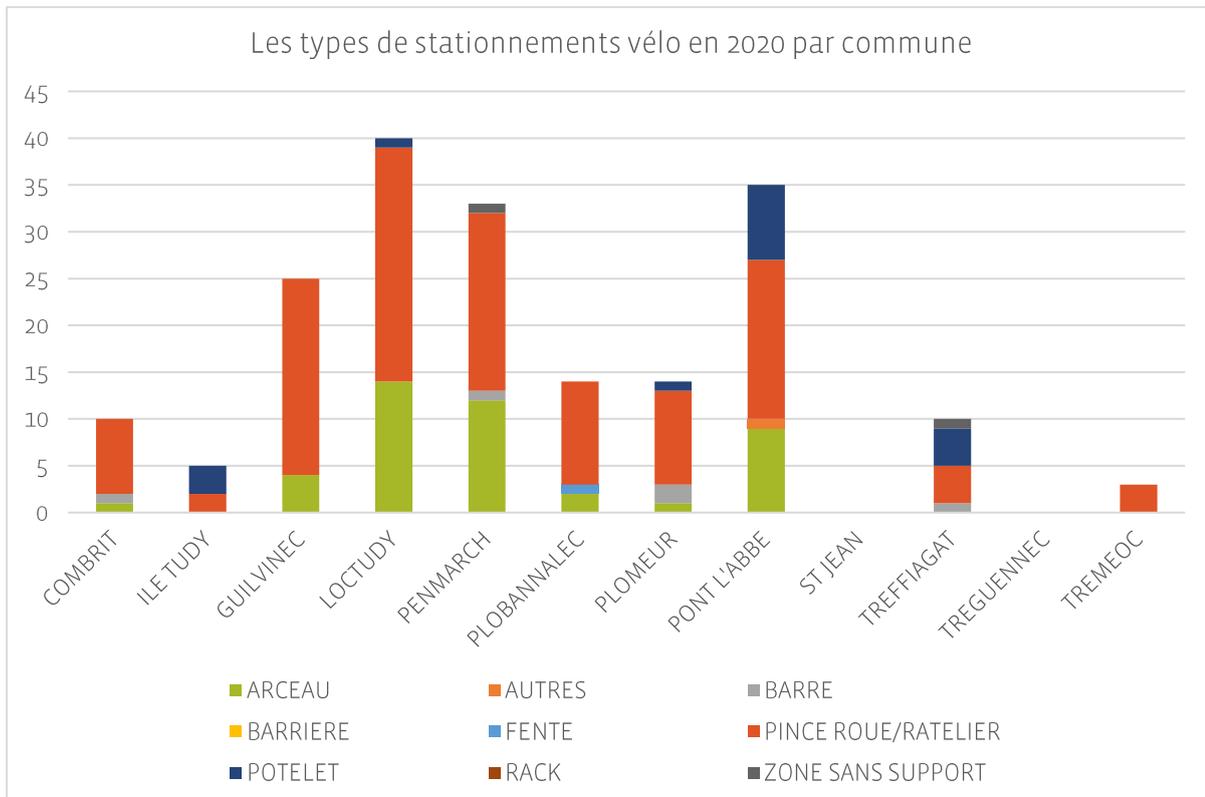
Stationnements vélo sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2020



L'état des lieux recense les stationnements présents sur l'espace public et ceux réservés aux usagers/clients d'un établissement, service public, entreprise...



Sur le territoire du Pays Bigouden Sud, on constate une augmentation du nombre de stationnements vélo entre 2018 et 2020, de 167 à 189. La plus forte hausse se porte sur les stationnements de type arceau. Cela est plutôt encourageant car il s'agit d'un des dispositifs les plus qualitatifs. En revanche on note que le nombre de pince-roue reste très important, 120 en 2020. Or ce type de stationnement fait reposer le poids du vélo sur une roue (augmente le risque de voilage), risque de vole plus élevé (une seule roue attachée), peu modulables...



Le type de stationnement est similaire selon les communes, on retrouve une dominante de pince-roue et d'arceaux. En revanche leur nombre varie assez fortement selon les communes, on en compte environ 40 sur la commune Loctudy alors qu'il n'en existe aucun sur les communes de Saint-Jean Trolimon et Tréguennec.

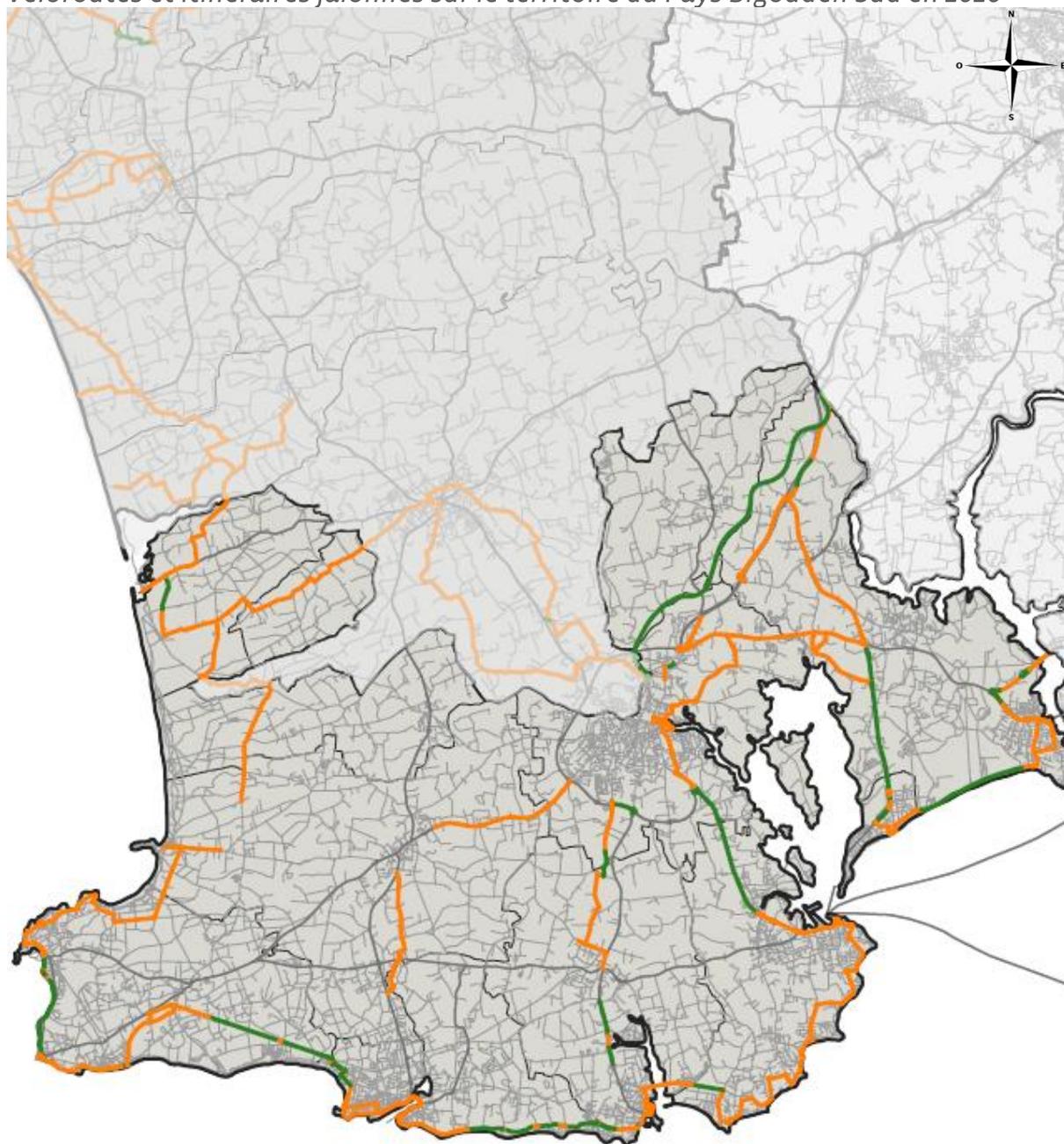
2.2.4. Le jalonnement

Afin qu'un itinéraire soit perçu comme tel, il doit être jalonné. Ainsi, les usagers d'un itinéraire cyclable jalonné connaissent la destination de celui-ci et sont informés des directions à prendre aux carrefours. Pour les usagers occasionnels ou novices d'un itinéraire, notamment les excursionnistes et les touristes, les panneaux de signalisation constituent la première source d'information pour trouver le bon chemin. Leur conception et un entretien scrupuleux sont indispensables pour un parcours fluide.

Les panneaux réglementaires à cet effet sont définis par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. L'utilisation d'autres panneaux de jalonnement est à proscrire car elle nuit à la lisibilité de la signalisation directionnelle dans son ensemble.

La signalisation directionnelle nécessite une veille régulière pour guider les usagers de manière fiable. Sans cette intervention, les dégradations compliquent l'utilisation de l'itinéraire et nuisent à la crédibilité du jalonnement.

Véloroutes et itinéraires jalonnés sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2020



Véloroutes et itinéraires cyclables jalonnés

— Voies partagées

— Voies vertes / cyclables

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Sur le territoire de la CCPBS, on compte 13 itinéraires jalonnés :

- Véloroute V45 La Littorale : 76,1km ;

- Véloroute V45 – Pointe de la Torche : 0,3km ;
- Véloroute V45 – Embarcadère Passeur Ile Tudy : 0,2km ;
- Quimper - Pont-l'Abbé : 7,3km ;
- Bourg de Plonéour-Lanvern – Plage de Kermabec : 6,6km ;
- Piscine Aquasud- Centre-ville : 0,4km ;
- Plomeur – Le Guilvinec : 2,6 km ;
- Plomeur – Pont-l'Abbé : 3 km ;
- Pont-l'Abbé – Quimper (ancienne route de Pont-l'Abbé) : 9,9km ;
- Plobannalec – Lesconil : 1,2km ;
- Moulin de l'Ecluse – D144 : 2,8 km ;
- Déviation cyclable Pont-l'Abbé – Plobannalec : 2,5km.

Soit un total de 115 km d'itinéraires cyclables jalonnés.

Hormis, la véloroute V45 qui est continue, on observe un manque de connexion évident entre les différents itinéraires (cf carte ci-dessus). Il paraît indispensable qu'ils soient connectés entre eux pour développer toute leur utilité et générer des effets de synergie et servir à plusieurs usages.

2.3. Les différentes pratiques : données de cadrage

L'analyse des pratiques présentée ci-dessous s'appuie sur le rapport final élaboré par l'A OCD en 2018 dans le cadre du schéma vélo ouest Cornouaille.

La pratique cycliste a de nombreux visages. Chaque cycliste a sa pratique ou ses pratiques qui s'adaptent aux types de sorties, au contexte, à son aisance à circuler avec la circulation motorisée...

Pour traiter cette multitude de pratiques, ces dernières ont été attribuées à 7 catégories de cyclistes dont 5 ont été traitées dans le cadre du schéma vélo ouest Cornouaille et sont reprises dans le schéma communautaire du Pays Bigouden Sud :

- Déplacements utilitaires ;
- Déplacements scolaires ;
- Déplacements de loisirs de proximité (excursionnistes et touristes) ;
- Pratique avec des jeunes enfants ou pratique familiale ;
- Itinérance entre hébergements ;
- Cyclisme sur route (pratique hors focus) ;
- VTT (pratique hors focus).

En plus de ces pratiques, des mélanges entre les différents profils sont possibles. De la même manière, une seule et même personne peut cumuler plusieurs pratiques. L'évolution technologique et celle des prix des vélos à assistance électrique rendent la pratique cyclable accessible à de nouveaux usagers. Ces nouveaux vélos permettent de prolonger leur pratique en diminuant considérablement l'impact du relief, du vent et de la condition physique. Notons que l'essor des vélos à assistance électrique ne doit pas cacher la pertinence des vélos classiques pour bon nombre de trajets.

2.3.1. Déplacements utilitaires

Le terme « déplacements utilitaires » regroupe les trajets où le vélo sert de mode de déplacement pour accéder à un point d'intérêt du type lieu de travail, commerces, services, administrations... Sur ces trajets l'aspect déplacement prévaut sur l'aspect agrément.

De ce fait les cyclistes optimisent davantage leurs temps de trajet et sont moins disposés à accepter des détours. Une infrastructure pour développer la pratique utilitaire doit permettre de circuler dans de

bonnes conditions avec une grande fluidité et sans détours. Des obstacles trop importants sont susceptibles de dissuader les usagers à choisir le vélo pour leur déplacement ou d'opter pour un autre itinéraire, potentiellement moins sécurisé.

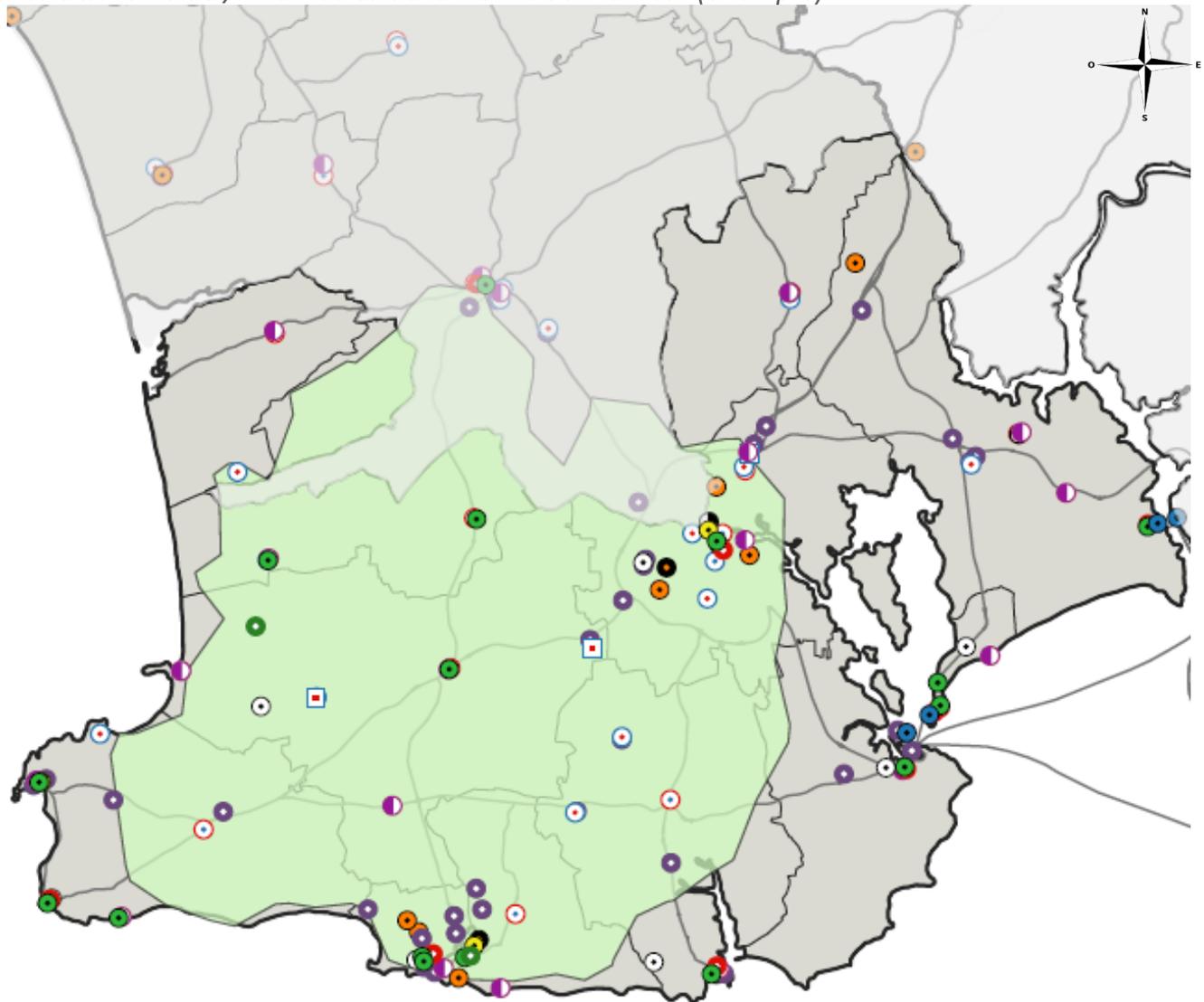
En ce qui concerne la mixité avec la circulation automobile, l'importance d'une séparation physique entre les usagers motorisés et les cyclistes perd en importance pour les cyclistes habitués. Cependant, le partage de la chaussée peut vite devenir un obstacle insurmontable pour des usagers novices.

D'après l'ADEME, la distance moyenne (aller-retour) des déplacements domicile-travail est de l'ordre de 15 km avec un vélo à assistance électrique et de 7 km pour un vélo classique.¹ La démocratisation des vélos à assistance électrique permettra par conséquent d'élargir le nombre de kilomètres parcourus par les cyclistes.

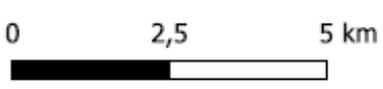
A titre d'exemple, la zone accessible en 7km autour des centres des communes (mairies) du Pays Bigouden permet d'atteindre presque systématiquement les centres des communes limitrophes. Afin que cette aire de chalandise « théorique » soit équivalente avec la zone d'influence réelle, la qualité des conditions de circulation reste un élément déterminant.

¹ ADEME 2016 : Etude d'évaluation sur les services vélos, Enquête sur les aides à l'achat de vélos à assistance électrique, p15.

Zone à moins de 7 kilomètres de la mairie de Plomeur (exemple)



- | | | |
|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------|
| POI_OC | Accès gare maritime | Bâtiment communautaire fermé au public |
| Accès gare routière | Collège | Pôle emploi |
| Marché | Lycée | Départ/arrivée boucle petite randonnée |
| Office de tourisme | Départ/arrivée boucle Vtt | Bâtiment communautaire ou piscine |
| Accueil vélo | Zones d'activités | Réparation, location de vélo |
| Relais info services | Zones d'activités | Zone à moins de 7 km |
| Réparation, location de vélo | | |
| Zones d'activités | | |
| POI | | |
| Mairie/siège Communauté de Communes | | |



Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
 Cornouaille- BD Carto IGN - OpenRouteService
 Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

2.3.2. Déplacements scolaires

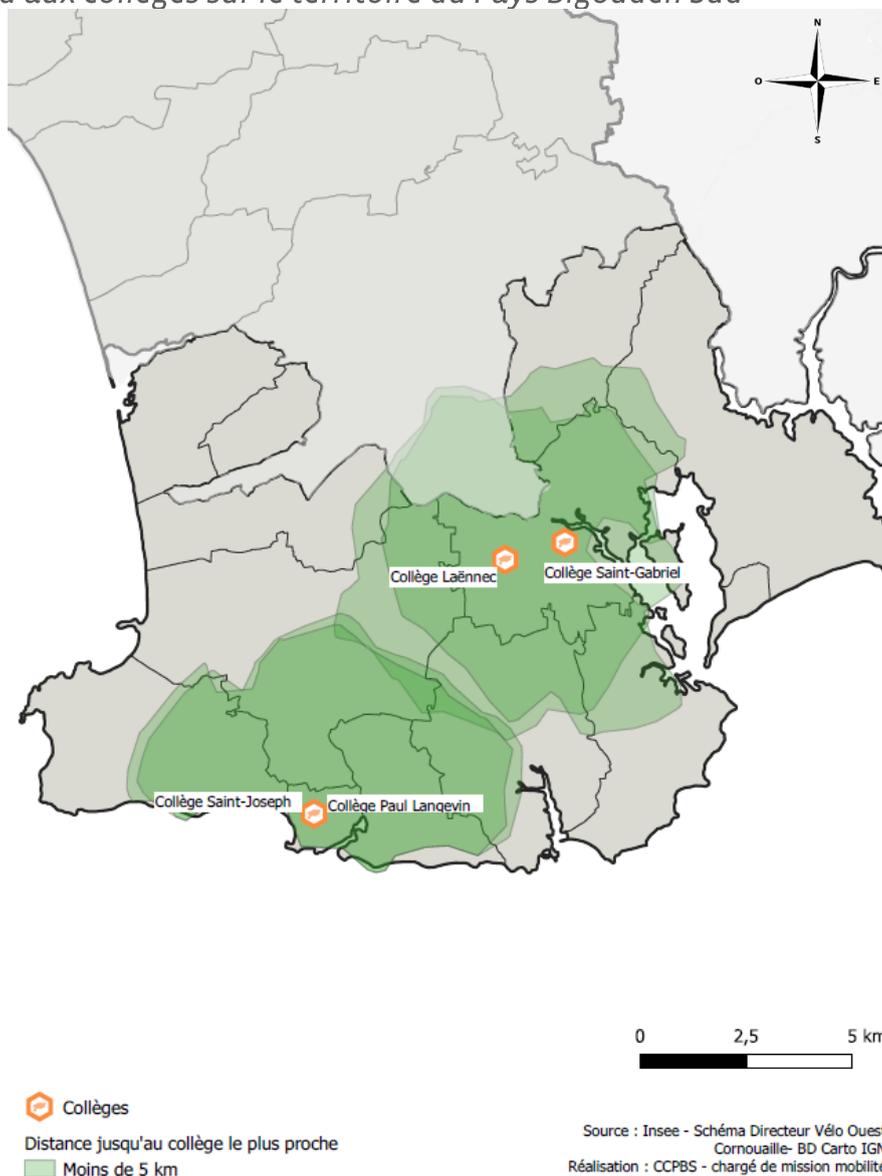
Les déplacements scolaires sont une forme particulière des déplacements utilitaires. L'âge des personnes concernées, les effets de groupes et les exigences des parents modifient certains paramètres par rapport à la pratique utilitaire des adultes.

Ainsi, la séparation de la circulation automobile devient nettement plus importante que pour les déplacements utilitaires des adultes. Pour la même raison, il est très important de limiter autant que possible les détours imposés aux cyclistes pour éviter que les élèves s'écartent de l'itinéraire préconisé pour gagner du temps.

En ce qui concerne les distances, un trajet aller-retour de 10 km se parcourt sans grande difficultés. Aux trajets entièrement réalisés à vélo s'ajoutent les trajets d'accès aux arrêts des cars scolaires qui constituent un gisement important pour des déplacements à vélo.

L'accès facilité aux collèges est inscrit dans le schéma vélo du Conseil Départemental du Finistère. De plus le développement de la pratique scolaire fait partie du plan vélo national.

Distances jusqu'aux collèges sur le territoire du Pays Bigouden Sud



2.3.3. Excursionnistes et touristes à vélo

D'après les enquêtes de fréquentation sur les véloroutes et voies vertes, les excursionnistes sont les principaux usagers de ces voies en Bretagne. Le Comité Régional du Tourisme (CRT) définit l'excursionniste comme « toute personne effectuant une sortie à la journée ou pour quelques heures en passant la nuit précédente et suivante dans son lieu de résidence principale ». Il cherche le calme, la qualité du paysage et de l'environnement, la proximité avec le lieu de résidence, la sécurité de l'itinéraire et la qualité de l'aménagement.

En moyenne un excursionniste à vélo parcourt 31km par jour et ceci de manière générale en aller-retour (71%) ou en boucle (25%). Une fois sur place, les outils d'information utilisés sont les panneaux de signalisation et les panneaux d'information. Les dépenses moyennes journalières s'élèvent à 15€ par personne.

Aux excursionnistes s'ajoutent les touristes à vélo (hors itinérants) qui, à la différence des excursionnistes, passent « au moins une nuit dans un lieu différent de leurs lieux de résidence principale ». A part cela, ils partagent les mêmes attentes que les excursionnistes, à savoir la qualité des paysages, le calme, la sécurité des itinéraires et la qualité des aménagements.

Un touriste moyen sur les véloroutes et voies vertes bretonnes parcourt 42 km par jour. La dépense moyenne s'élève à 65€ par jour. D'après les chiffres du CRT, près de la moitié des touristes à vélo séjournent dans les campings ou en camping-car.

Pour la clientèle stationnaire, l'hébergeur joue un rôle primordial pour mettre en avant les opportunités de se déplacer à vélo. C'est lui qui conseille sur les meilleurs itinéraires et sur les possibilités d'accéder aux commerces et aux sites. Cependant, ces hébergeurs sont tributaires de l'existence d'un réseau d'itinéraires cyclables à proximité de leur activité et sont en demande de documents présentant les différents itinéraires.

2.3.4. La pratique itinérante

Cette clientèle se caractérise par « un déplacement sur plusieurs jours, comprenant un point de départ et une destination d'arrivée avec des étapes ».

D'après la dernière enquête de fréquentation touristique de 2018, un itinérant à vélo parcourt en moyenne 59km par jour et 519 km pendant son séjour. La dépense moyenne journalière par personne s'élève à 66€.

Les principales motivations des touristes itinérants sont la qualité des paysages et de l'environnement, le calme et la sécurité des itinéraires.

La large majorité des itinérants sur les véloroutes et voies vertes bretonnes (64%) réalisent un aller simple et seulement 10% effectuent un aller-retour.

Une fois sur place les itinérants s'informent principalement par les panneaux de signalisation, les cartes papier et les topo-guides. Une signalisation directionnelle en bon état est par conséquent indispensable pour un bon déroulement du parcours.

Pour une valorisation plus facile, il convient de traiter tous les aspects du voyage, à savoir la préparation du voyage, l'arrivée et le départ, le voyage sur place (hébergements, restauration, pauses, visites, location...) et le suivi de l'expérience par la suite.

L'itinérance est un des axes prioritaires de la stratégie intégrée de développement touristique de la destination Quimper Cornouaille validée en 2018. Son développement permet notamment d'allonger la saison touristique, d'être moins dépendant des transports publics ou d'une voiture sur place. Par conséquent, l'itinérance à vélo peut aussi bien s'inscrire dans des programmes comme « en Bretagne

sans voiture » que des voyages individuels préparés par les visiteurs eux-mêmes.

La pratique itinérante est plus sensible à la qualité des itinéraires, des services proposés aux cyclistes (points d'eau, aires d'arrêt, sanitaires...). Elle se pratique régulièrement avec des bagages qui augmentent le gabarit du vélo qu'ils soient transportés dans des sacoches ou dans une remorque. Des obstacles récurrents de type barrière, roches et des passages trop étroits ou avec des virages trop serrés ne laissent pas passer des vélos spéciaux (tandem, vélo-cargo, vélo couché, handbike ou des vélos avec une remorque).

2.3.5. Sorties avec des jeunes enfants

La pratique cycliste avec des jeunes enfants, régulièrement appelée pratique familiale, est une pratique particulièrement demandée par les habitants et les visiteurs. Les services des collectivités et les offices de tourisme reçoivent régulièrement des demandes concernant des parcours conseillés aux familles. De plus, des espaces permettant un apprentissage en sécurité du vélo sont indispensables pour permettre aux nouveaux cyclistes d'apprendre à se servir du vélo.

Les parcours adaptés à la pratique familiale favorisent des aménagements en site propre et utilisent la chaussée uniquement lorsque la circulation sur celle-ci se fait à une allure modérée et lorsque le niveau de trafic est faible. Les parcours commencent idéalement à proximité des lieux d'habitation ou d'hébergement pour ne pas obliger les usagers potentiels à accéder au parcours par un autre moyen de transport (voiture, car...).

2.3.6. Synthèse des attentes

Pratique visée	Sensibilité aux détours	Attentes vis-à-vis du cadre/de l'environnement	Sensibilité à la circulation automobile	Distances parcourues	Sensibilité à l'effort physique
Déplacements utilitaires	Importante	Faible	Moyenne	Moyenne domicile - travail 15 km (aller-retour)	Importante
Déplacements scolaires	Importante	Faible	Importante	Très variable selon l'âge	Importante
Déplacements loisirs de proximité (excursionnistes et touristes)	Moyenne	Moyenne	Importante	Moyenne excursionnistes 31 km, moyenne touristes 42 km	Très variable
Pratique avec petits enfants (pratique familiale)	Très variable	Très variables	Importante	< 30 km	Importante
Itinérance entre hébergements	Moyenne	Grandes	Importante	Moyenne 55 km, mais très variable	Très variable

Source : Rapport Final – Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille – SIOCA

2.3.7. Méthode de construction et présentation des itinéraires à aménager du Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille

Afin de développer les différentes pratiques du vélo, il faut agir sur l'environnement dans lequel les cyclistes évoluent et aller plus loin que la construction de petits aménagements isolés. Le Schéma Directeur Vélo ouest Cornouaille propose une approche de conception d'un réseau global, c'est-à-dire recenser les principaux points à relier par des itinéraires cohérents en adéquation avec la ou les pratiques identifiées ci-dessus et prévoir le stationnement des vélos dans de bonnes conditions.

Aux infrastructures dont les cyclistes ont directement besoin pendant leurs trajets, s'ajoutent des services qui font partie du système vélo mais dont le besoin du cycliste est plus ponctuel ou spécifique à certaines catégories (loueurs et réparateurs de vélo, points d'eau, toilettes...).

Dans le schéma ouest Cornouaille, des générateurs de déplacements couvrant des besoins de la population et des visiteurs ont été identifiés et pris en compte dans la construction du réseau. Il s'agit notamment des services et activités listés ci-dessous.

Les générateurs intégrés dans l'analyse :

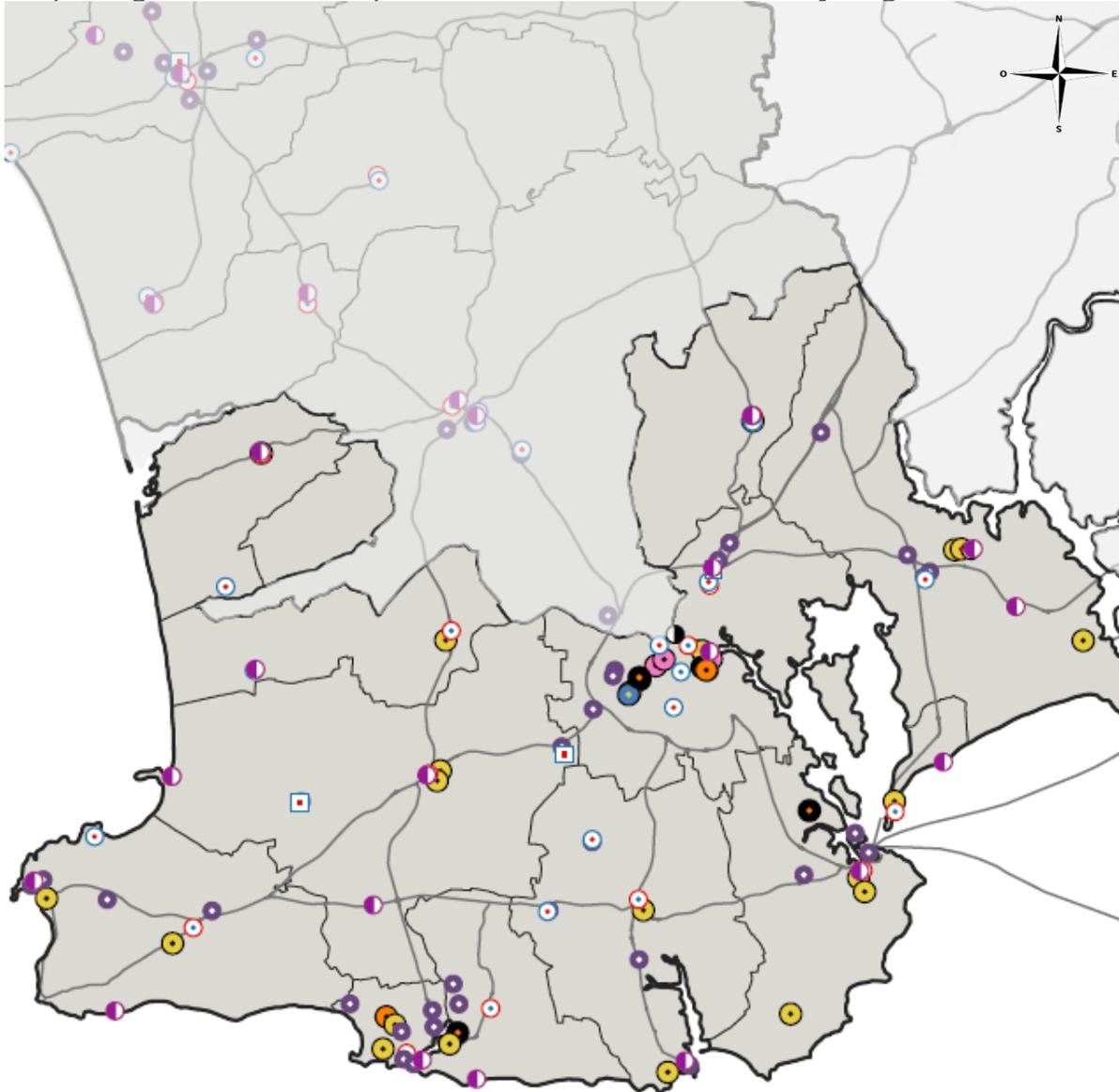
- Mairies et sièges de Communautés de Communes (déplacements utilitaires);
- Bâtiments communautaires et piscines publiques (déplacements utilitaires ou déplacements de loisirs selon la nature du bâtiment);
- Autres bâtiments communautaires accueillant du public ou fermé au public (déplacements utilitaires ou déplacements de loisirs selon la nature du bâtiment);

- Collèges et Lycées (déplacements scolaires);
- Agence de Pôle emploi (déplacements utilitaires);
- Zones d'activités (déplacements utilitaires);
- Point de départ des boucles VTT (déplacements de loisirs);
- Point de départ des sentiers de randonnées (déplacements de loisirs);
- Accès aux embarcadères (itinérance entre hébergements);
- Arrêts de cars des lignes régulières (déplacements utilitaires);
- Arrêt de car des lignes scolaire (déplacements scolaires);
- Aires de covoiturage (déplacements utilitaires);
- Marchés (déplacements utilitaires)
- Office de tourisme (itinérance entre hébergements);
- Réparateurs et loueurs de vélos (itinérance entre hébergements).

Ces éléments permettent de couvrir une partie importante des lieux concentrant des déplacements des usagers, sans pour autant pouvoir ouvrir l'intégralité des demandes potentielles.

En règle générale, les générateurs cités ci-dessus sont regroupés avec d'autres activités dans des pôles aux fonctions diverses. C'est pourquoi le schéma ouest Cornouaille travaille sur des itinéraires structurants reliant les pôles entre eux avant de chercher à desservir chaque générateur de déplacements.

Les pôles générateurs de déplacements sur le territoire du Pays Bigouden Sud



Pôles générateurs de déplacements

- Mairie/siège Communauté de Communes
- Bâtiment communautaire fermé au public
- Pôle emploi
- Départ/arrivée boucle petite randonnée
- Bâtiment communautaire ou piscine
- Départ/arrivée boucle Vtt
- Zones d'activités

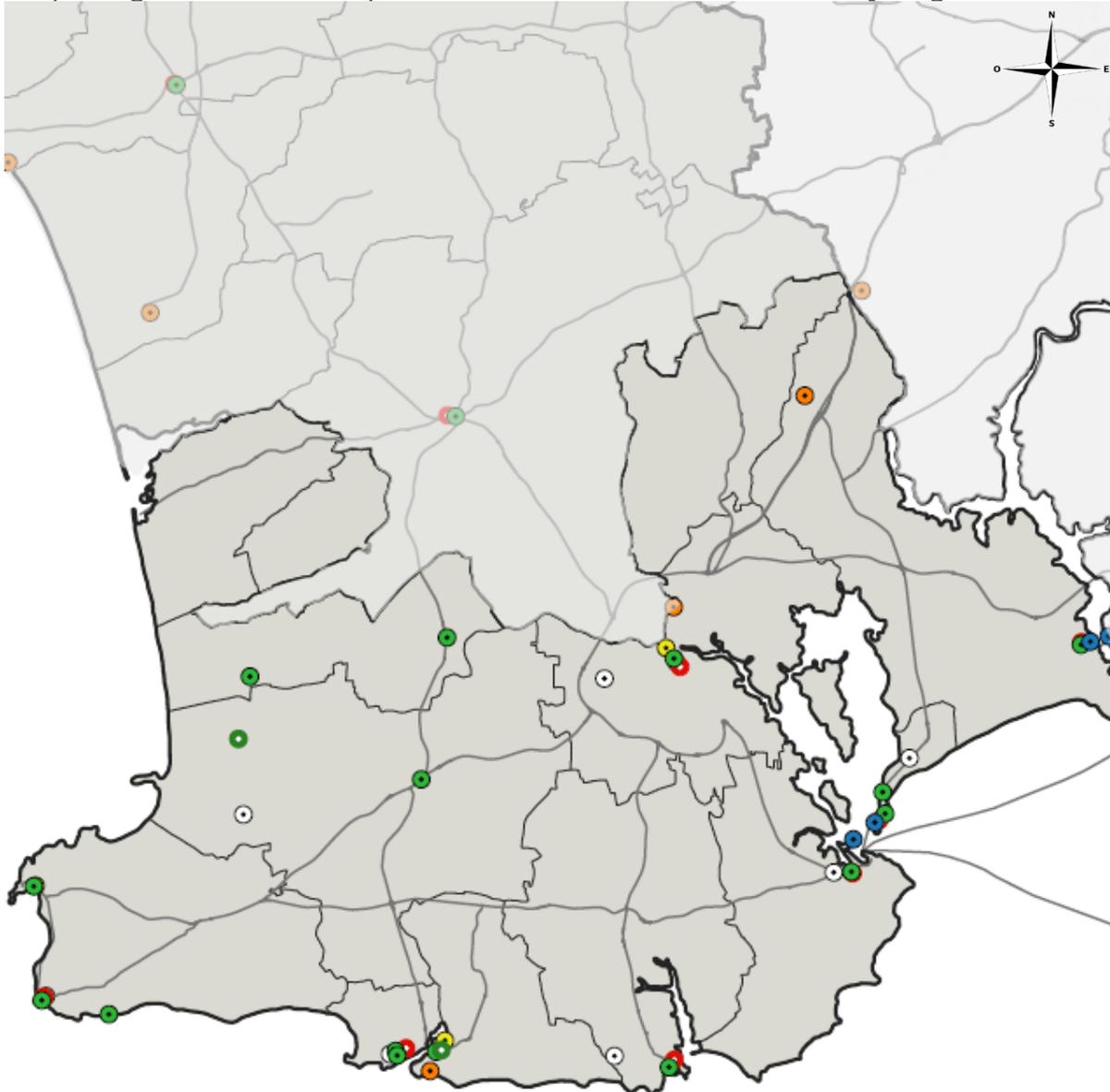
Etablissement scolaires

- Collège
- Ecole élémentaire
- Ecole maternelle
- Lycée
- Section enseignement général et professionnel adapté

0 2,5 5 km

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Les pôles générateurs de déplacements vélo sur le territoire du Pays Bigouden Sud



Pôles générateurs de déplacements vélo

- Accès gare maritime
- Accès gare routière
- Marché
- Office de tourisme
- Accueil vélo
- Relais info services
- Réparation, location de vélo

0 2,5 5 km

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Chaque itinéraire a fait l'objet d'une analyse et de sa pertinence pour les usages suivants :

- Déplacements utilitaires;
- Déplacements scolaires;

- Déplacements de loisirs de proximité (excursionnistes et touristes);
- Pratique avec des jeunes enfants ou pratique familiale ;
- Voyage en itinérance.

Pour évaluer cette pertinence plusieurs facteurs ont été pris en compte :

- La présence de générateurs ;
- Les attentes des usagers correspondant à la pratique ;
- Les aménagements à prévoir en fonction du niveau de trafic ;
- Le relief des voies potentiellement empruntées.

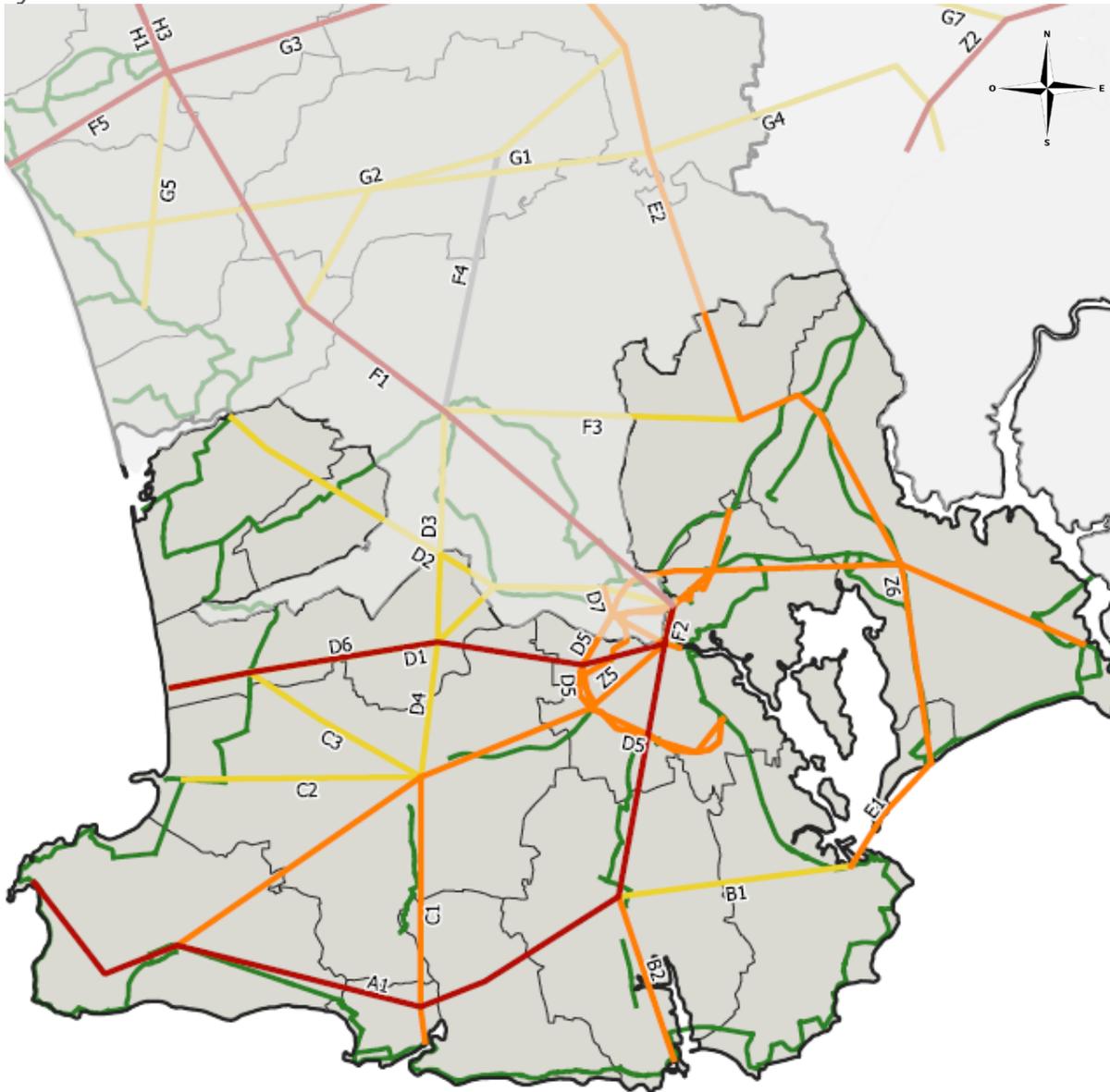
Concernant les voies empruntées, l'analyse devra s'effectuer à une échelle plus fine que celle présentée dans le schéma ouest Cornouaille. Ainsi, une ou plusieurs variantes permettant la liaison entre les pôles sont examinées afin d'évaluer l'adéquation entre les itinéraires et la pratique analysée.

L'évaluation de ces critères permet de décrire pour chaque itinéraire un niveau de satisfaction des attentes des 5 catégories d'usages, variant de faible (1 point de satisfaction) à importante (3 points de satisfaction). Le résultat de cette analyse est une carte des itinéraires importants pour chacune des pratiques.

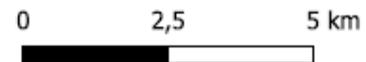
La superposition des analyses par catégorie d'utilisateur permet d'identifier les itinéraires à usages multiples à fort potentiel. Sur un plan technique, l'identification de ces itinéraires se fait par la somme des points de satisfaction toutes catégories confondues. Lorsque certains usages se concentrent sur des sections, la présentation par itinéraire global permet de mieux intégrer dès cette étape l'importance des connexions entre parcours.



Maillage d'itinéraires cyclables en réponse aux attentes des différentes catégories de cyclistes



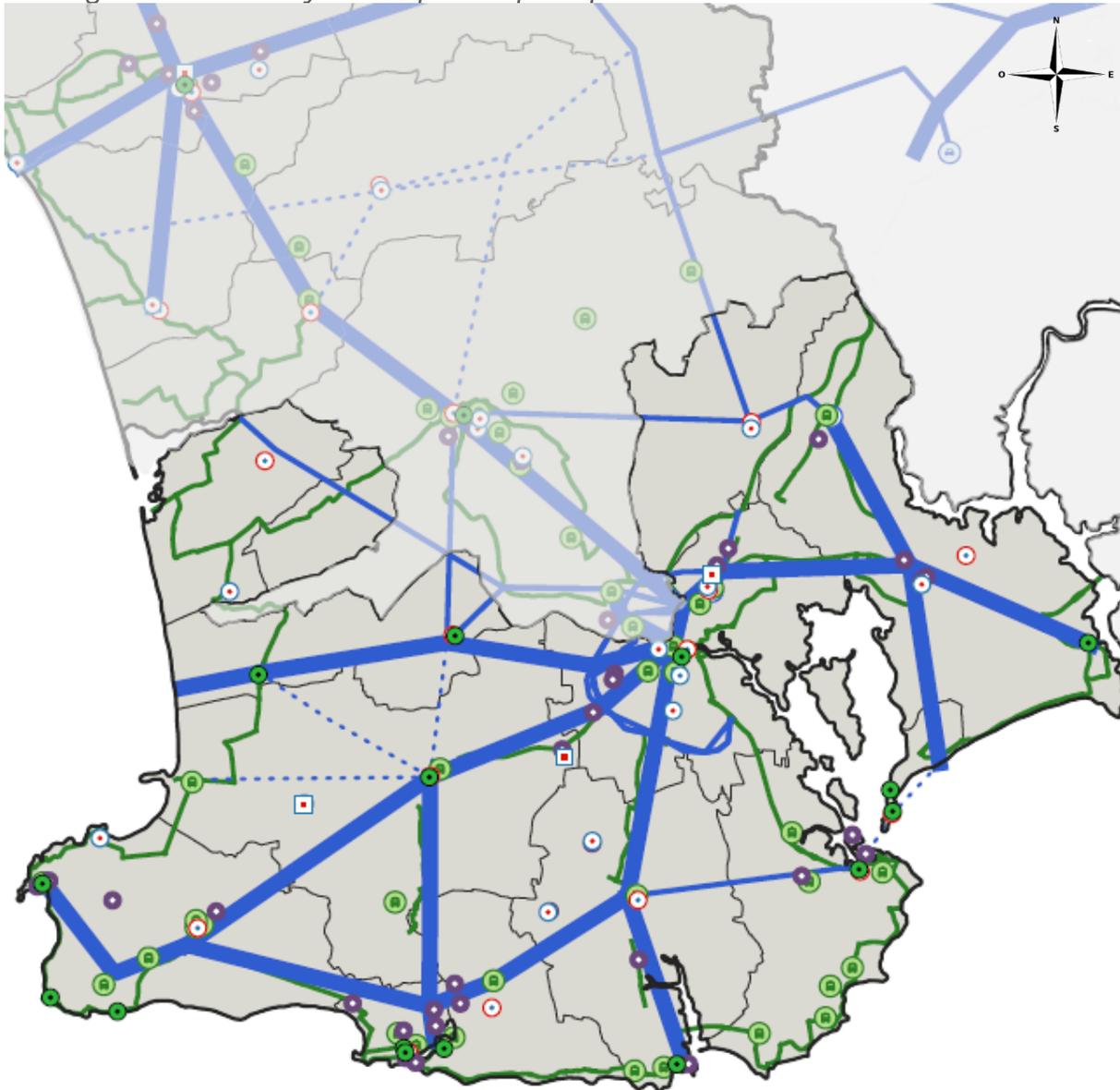
- Itinéraires structurants étudiés
Satisfaction des attentes des usagers
- 13 -15 points de satisfaction
 - 10-12 points de satisfaction
 - 7- 9 points de satisfaction
 - moins de 7 points de satisfaction
 - Véloroute V45 et itinéraires locaux



Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

L'ensemble de ces liaisons permet de répondre aux attentes de différentes catégories d'usagers. La contribution de chacune des pratiques est présentée par les cartes thématiques suivantes.

Maillage d'itinéraires cyclables pour la pratique utilitaire



Pôles générateurs de déplacements

- Mairie/siège Communauté de Communes
- Bâtiment communautaire fermé au public
- Pôle emploi
- Bâtiment communautaire ou piscine
- Zones d'activités

Arrêt de car

- Ligne régulière

- Aire de covoiturage

Itinéraires structurants étudiés

Déplacements utilitaires

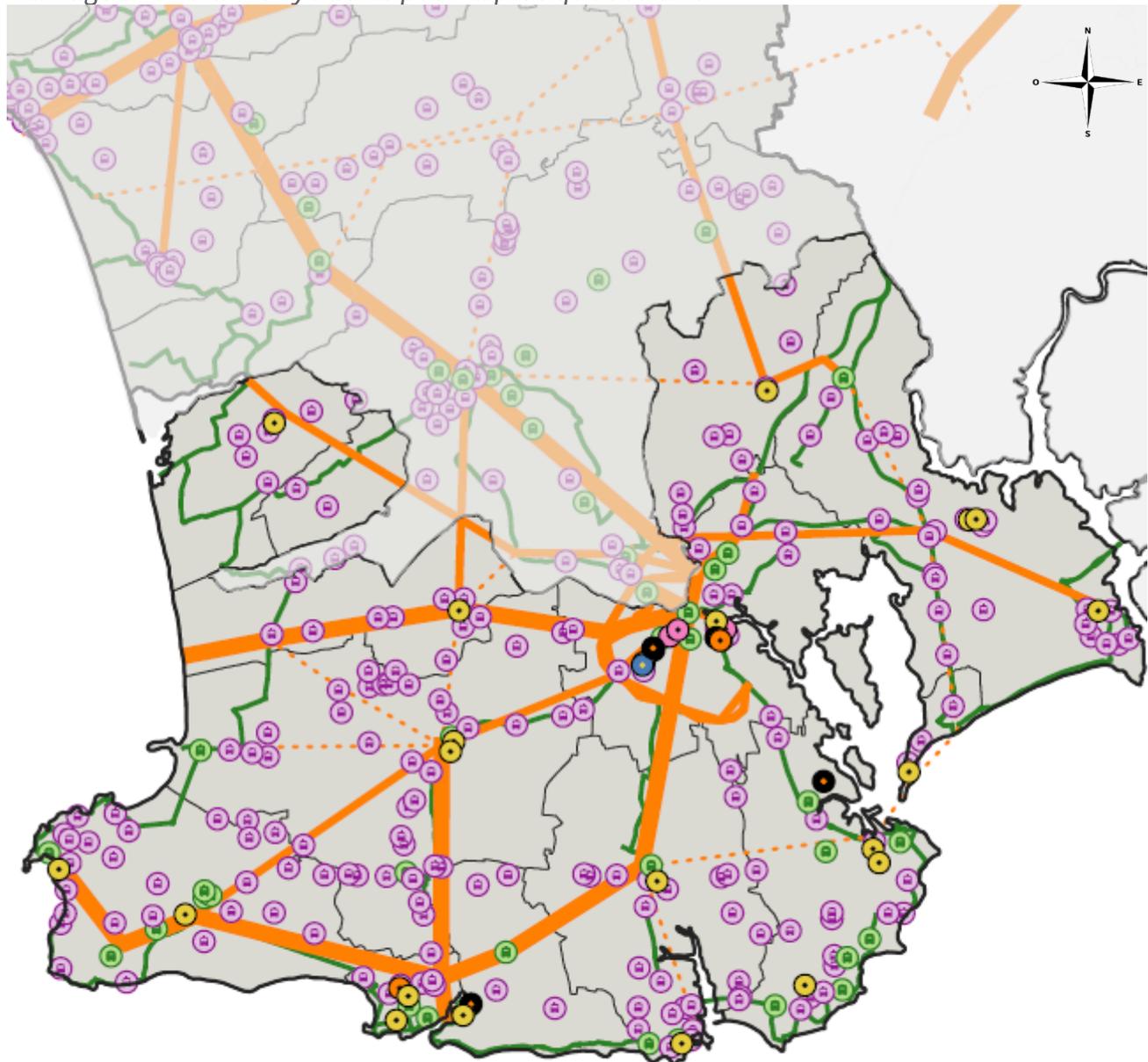
- Faible (1 point)
- Moyen (2 points)
- Important (3 points)
- Itinéraires cyclables jalonnés

0 2,5 5 km



Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Maillage d'itinéraires cyclables pour la pratique scolaire



Arrêts de car

- Ligne régulière
- Ligne scolaire
- Aires de covoiturage

Itinéraires structurants étudiés

Déplacements scolaires

- - - Faible (1 point)
- Moyen (2 points)
- Important (3 points)
- Itinéraires jalonnés

0 2,5 5 km

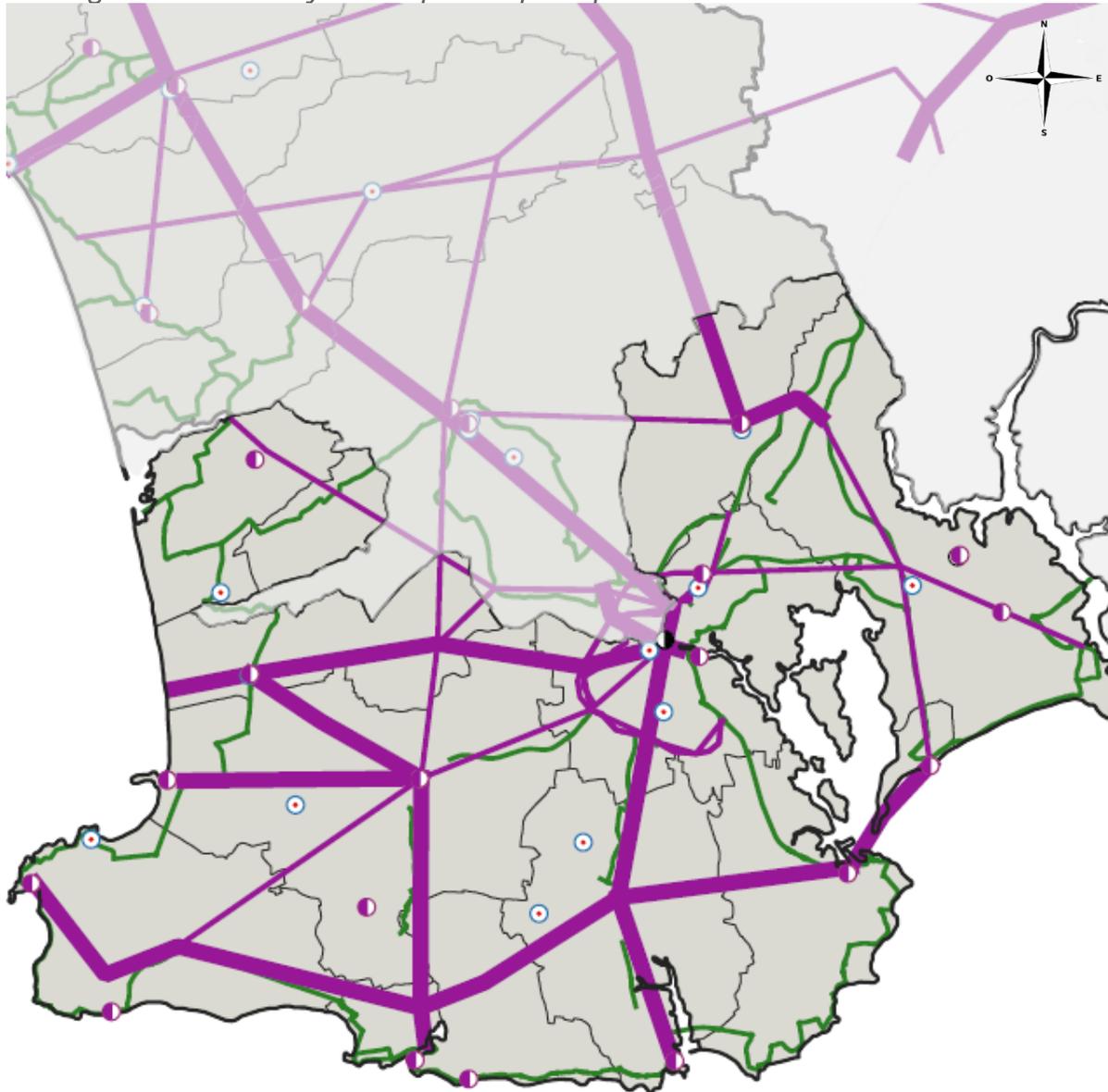


Etablissements scolaires

- Collège
- Ecole élémentaire
- Ecole maternelle
- Lycée
- Lycée
- Section enseignement général et professionnel adapté

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Maillage d'itinéraires cyclables pour la pratique de loisirs



- Pôles générateurs de déplacements**
- Départ/arrivée boucle petite randonnée
 - Bâtiment communautaire ou piscine
 - Départ/arrivée boucle Vtt

— Itinéraires jalonnés

Itinéraires structurants étudiés
Sorties loisirs

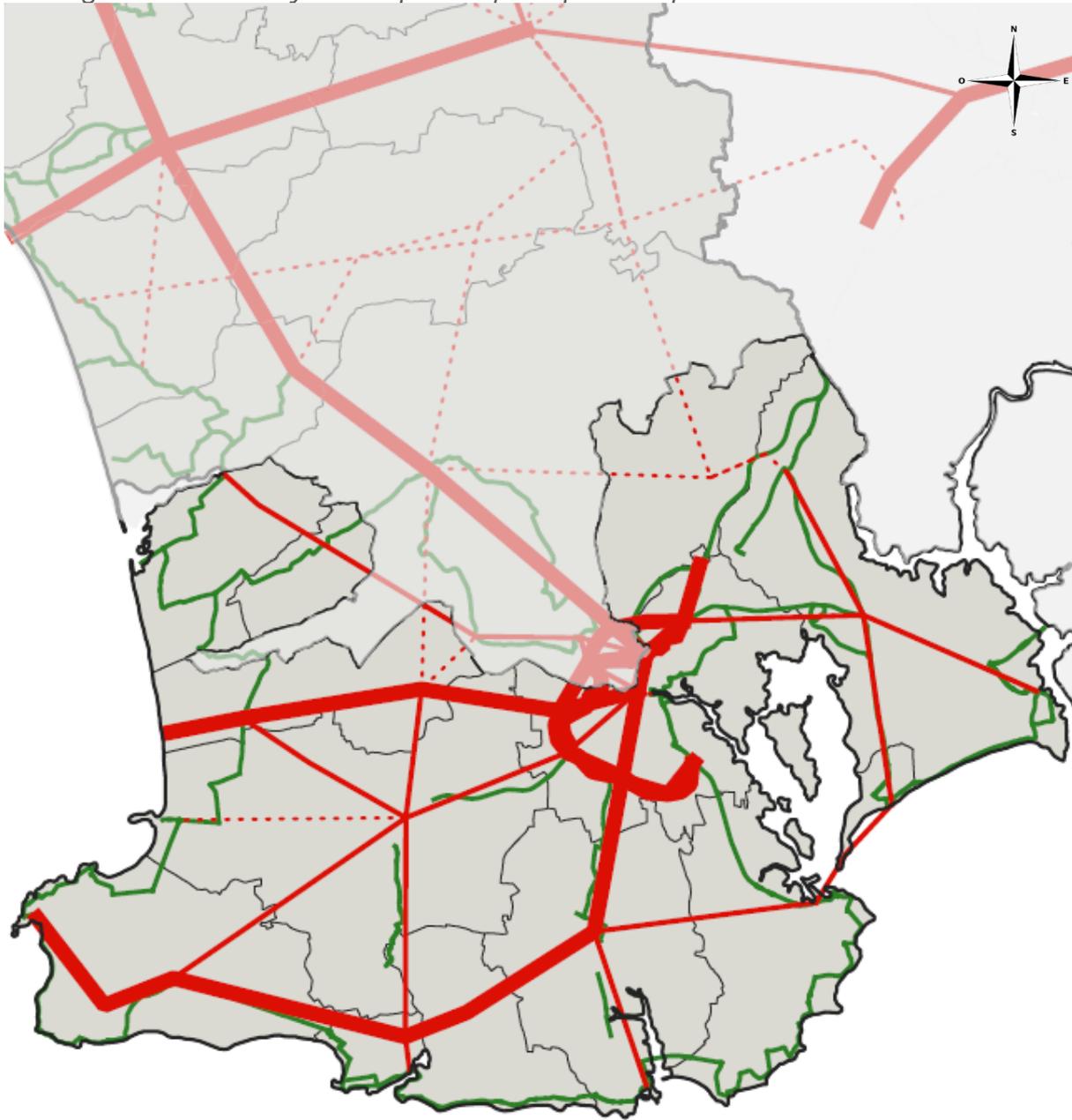
- Faible (1 point)
- Moyen (2 points)
- Important (3 points)

0 2,5 5 km



Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Maillage d'itinéraires cyclables pour la pratique avec petits enfants



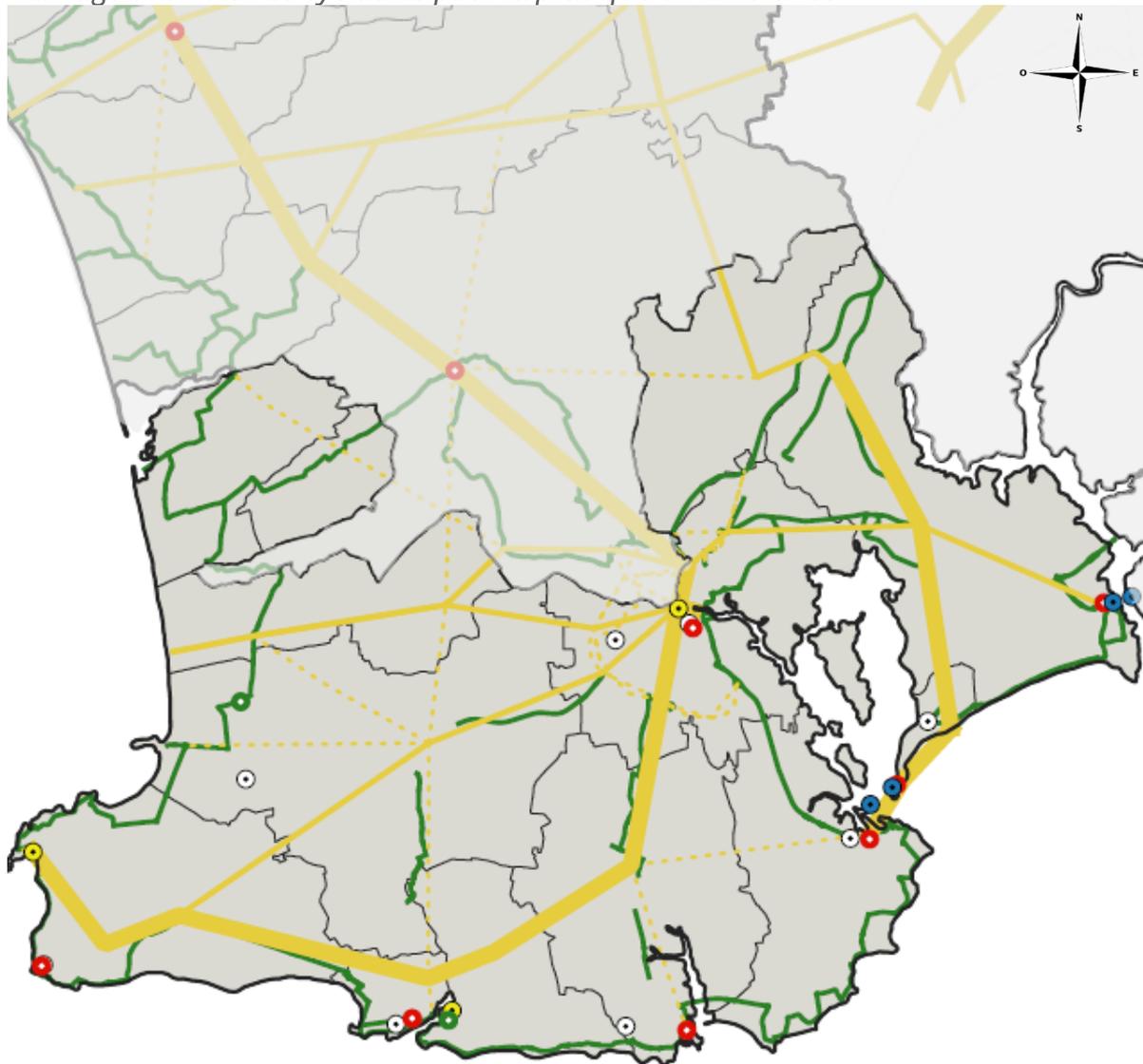
- Itinéraires structurants étudiés
Déplacements pratique familiale
- Faible (1 point)
 - Moyen (2 points)
 - Important (3 points)

— itinéraires jalonnés

0 2,5 5 km

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Maillage d'itinéraires cyclables pour la pratique en itinérance



Pôles générateurs de déplacements vélo

- Accès gare maritime
- Accès gare routière
- Office de tourisme
- Accueil vélo
- Réparation, location de vélo

Itinéraires structurants étudiés Déplacements en itinérance

- - - Faible (1 point)
- Moyen (2 points)
- Important (3 points)

— Itinéraires jalonnés

0 2,5 5 km

Source : Insee - Schéma Directeur Vélo Ouest
Cornouaille- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

2.4. Les pratiques sur le territoire : baromètre, ateliers stramoc, entretiens communes (CEREMA+STRAMOC)

2.4.1. La pratique cyclable sur le territoire issue de la STRAMOC

Le SIOCA porte, pour le compte des quatre Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille, l'élaboration d'une stratégie mobilité ouest Cornouaille. Cette démarche se compose d'un diagnostic de territoire sur la mobilité, de la définition d'une stratégie et sa déclinaison en plan d'actions.

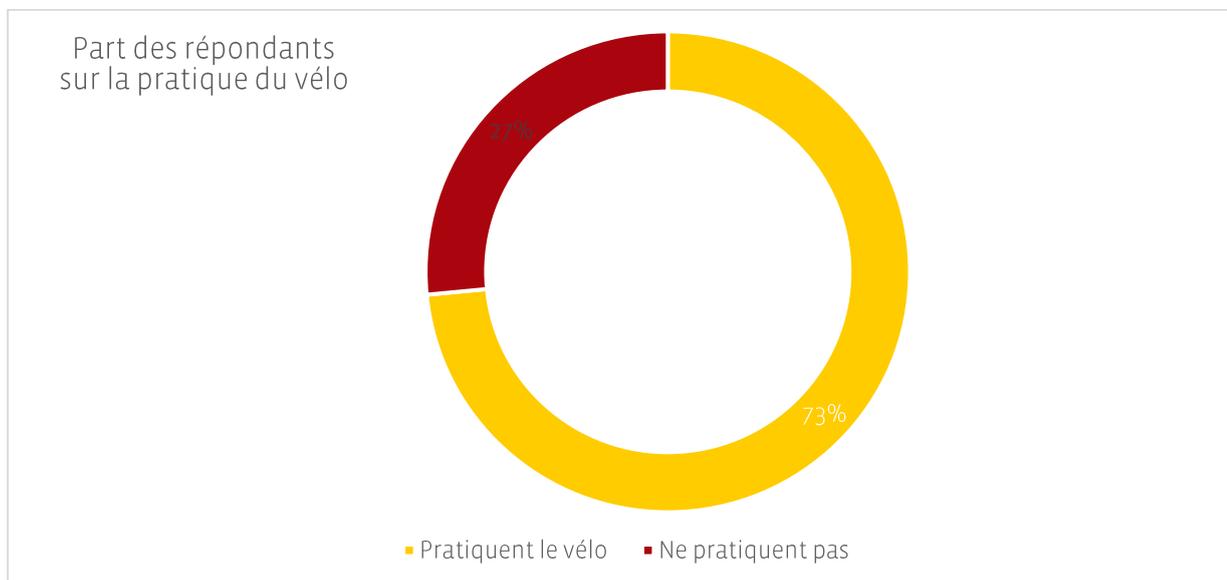
- *Enquête en ligne*

Dans le cadre du diagnostic, une enquête en ligne à destination du grand public a été proposée. Elle a permis de recueillir des éléments relatifs :

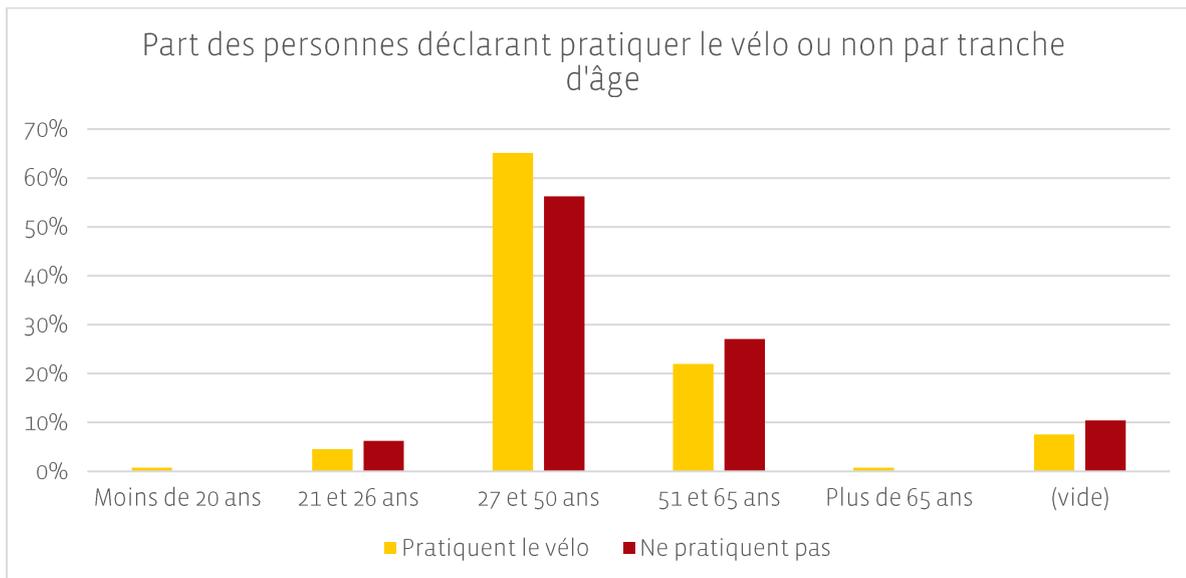
- A l'utilisation des différents modes de transports présents sur le territoire ;
- De connaître les raisons d'une non-utilisation le cas échéant ;
- De connaître les motifs et les fréquences d'utilisation pour les utilisateurs ;
- De recueillir des éléments d'appréciation de l'offre en fonction des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

Ce questionnaire a permis de recueillir 617 réponses exploitables à l'échelle de l'ouest Cornouaille dont 183 réponses pour le Pays Bigouden Sud.

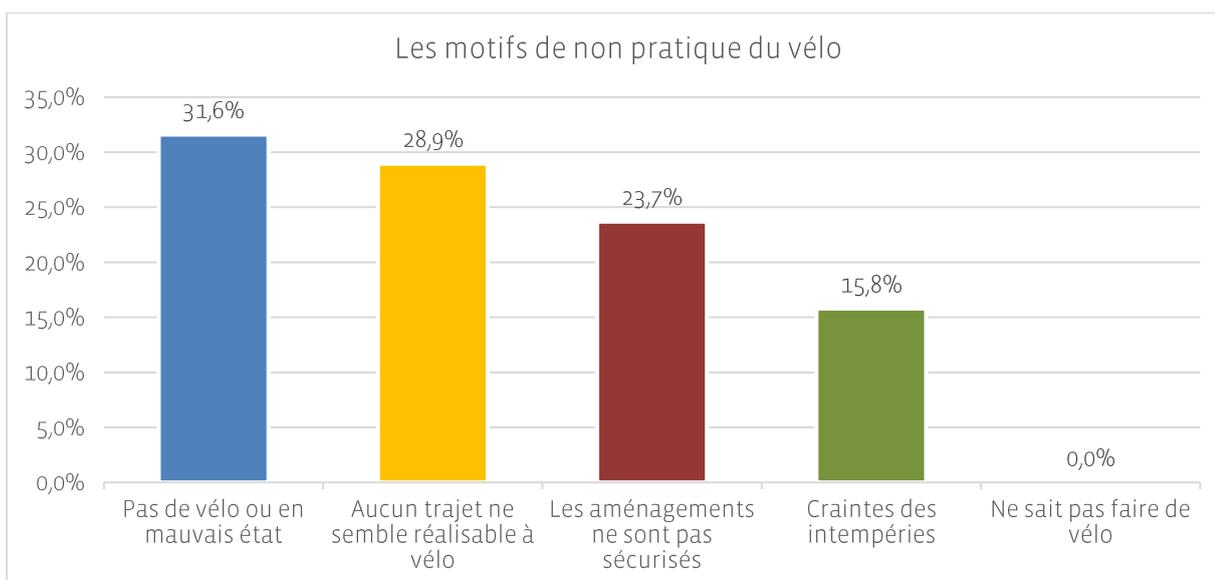
A l'échelle de la Communauté de Communes 73% des répondants, soit environ 133 personnes, ont déclarés faire du vélo.



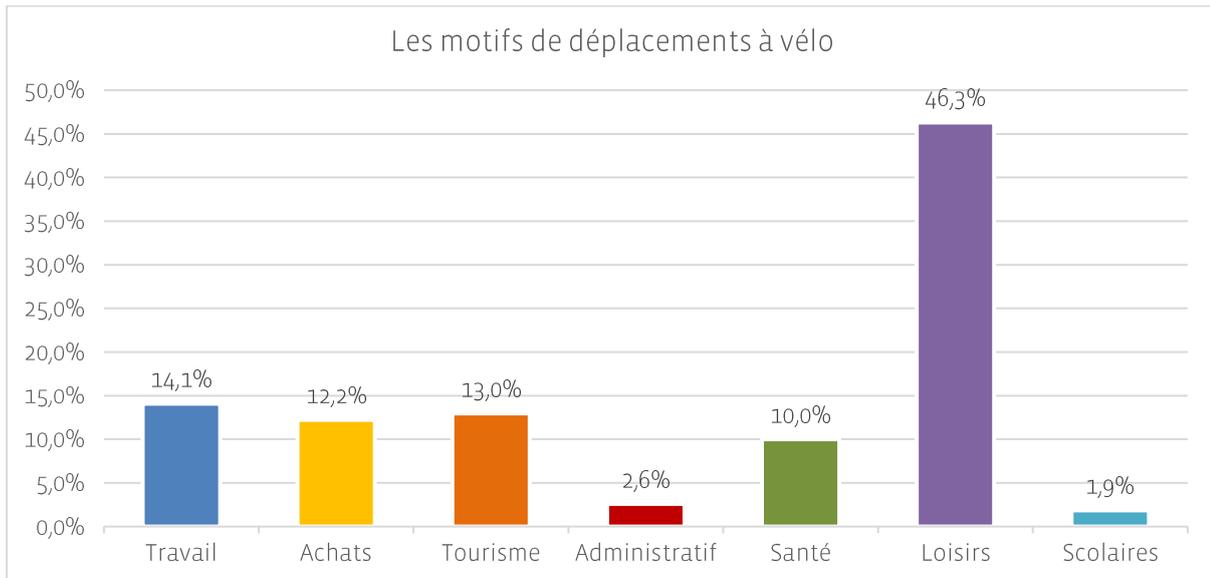
Parmi les personnes ayant répondu au questionnaire en ligne, la large majorité ont entre 27 et 50 ans. La répartition par tranche d'âge des répondants permet de nuancer et/ou d'expliquer les motifs d'utilisation du vélo (pour les loisirs, le scolaire...).



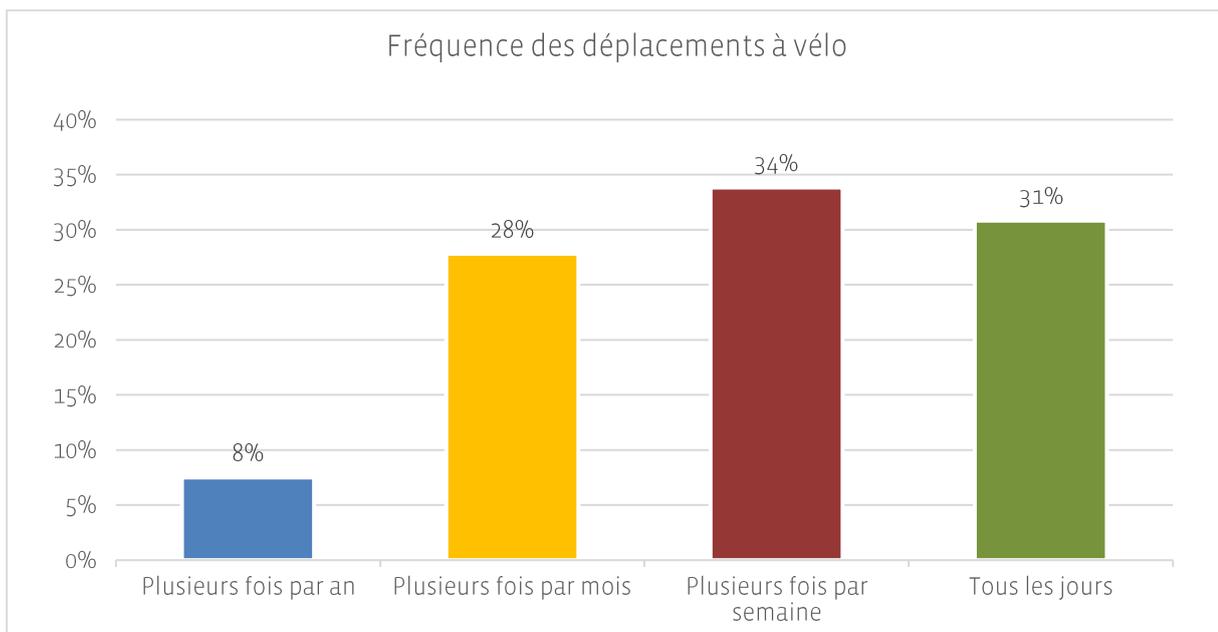
27% des répondants déclarent ne pas pratiquer le vélo, en voici les raisons (à noter qu'il était possible de renseigner plusieurs motifs pour une personne) :



Pour les personnes ayant déclaré faire du vélo, nous les avons questionnés pour connaître le cadre dans lequel ils effectuaient leurs trajets à vélo, à savoir pour le travail, des achats, les loisirs... (à noter qu'il était possible de renseigner plusieurs motifs pour une personne). Ainsi, 46,3% des personnes qui pratiquent le vélo le font pour un usage de loisirs. Seulement 14 % utilisent ce mode de déplacement pour aller travailler, 12% pour effectuer des achats et 13% lorsqu'ils font du tourisme.



De plus, parmi les pratiquants, 31% déclarent utiliser le vélo tous les jours, 34% plusieurs fois par semaine et 28% plusieurs fois par mois.



- *Entretiens avec les communes*

Un temps d'échanges a été réalisé pour recueillir les éléments sur la mobilité auprès d'élus et techniciens de chacune des communes du territoire. Cet entretien a permis 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 et 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.

Pour le Pays Bigouden Sud, les communes suivantes ont participé aux permanences mises en place : Plobannalec-Lesconil, Pont-l'Abbé, Penmarc'h, Combrit, Le Guilvinec, Saint-Jean Trolimon, Treffiagat, Tréméoc, Loctudy, Plomeur et Tréguennec.

Sur le volet « vélo », les communes agissent toutes en faveur de ce mode de déplacement, la nature des actions varie selon leurs moyens et les caractéristiques de la commune. Les aménagements portent davantage sur de l'apaisement de la vitesse lorsque l'on se situe en milieu urbain, certaines ont mis la priorité sur le développement de stationnements, le jalonnement ou sur l'aménagement de pistes cyclables structurantes par exemple.

Toutes les communes pointent le manque de stationnements et mentionnent qu'il faut les développer, notamment les stationnements sécurisés avec le développement massif des vélos à assistance électriques (VAE).

La pratique du vélo pour un usage de loisirs semble prédominante pour les élus, il en ressort un problème de cohabitation entre piéton/vélo essentiellement en période estivale sur certains itinéraires.

La majorité des communes souhaitent développer la pratique utilitaire du vélo et plus particulièrement celle des scolaires. Pour cela, ils identifient un réel enjeu de sécurisation des giratoires et des aménagements situés le long des routes départementales (sentiment d'insécurité sur les bandes cyclables).

- *Ateliers de concertation avec la société civile*

Une première salve d'ateliers publics ouverts à tous (habitants, représentants d'associations, institutionnels) a été organisée dans chacune des Communautés de Communes de l'ouest Cornouaille pour échanger sur les pratiques de mobilité.

Ces temps d'échanges 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 les modes de déplacements utilisés ;
- D'indiquer les points noirs et/ou les points de vigilance ;
- De prendre en note les éléments de discussion des participants.

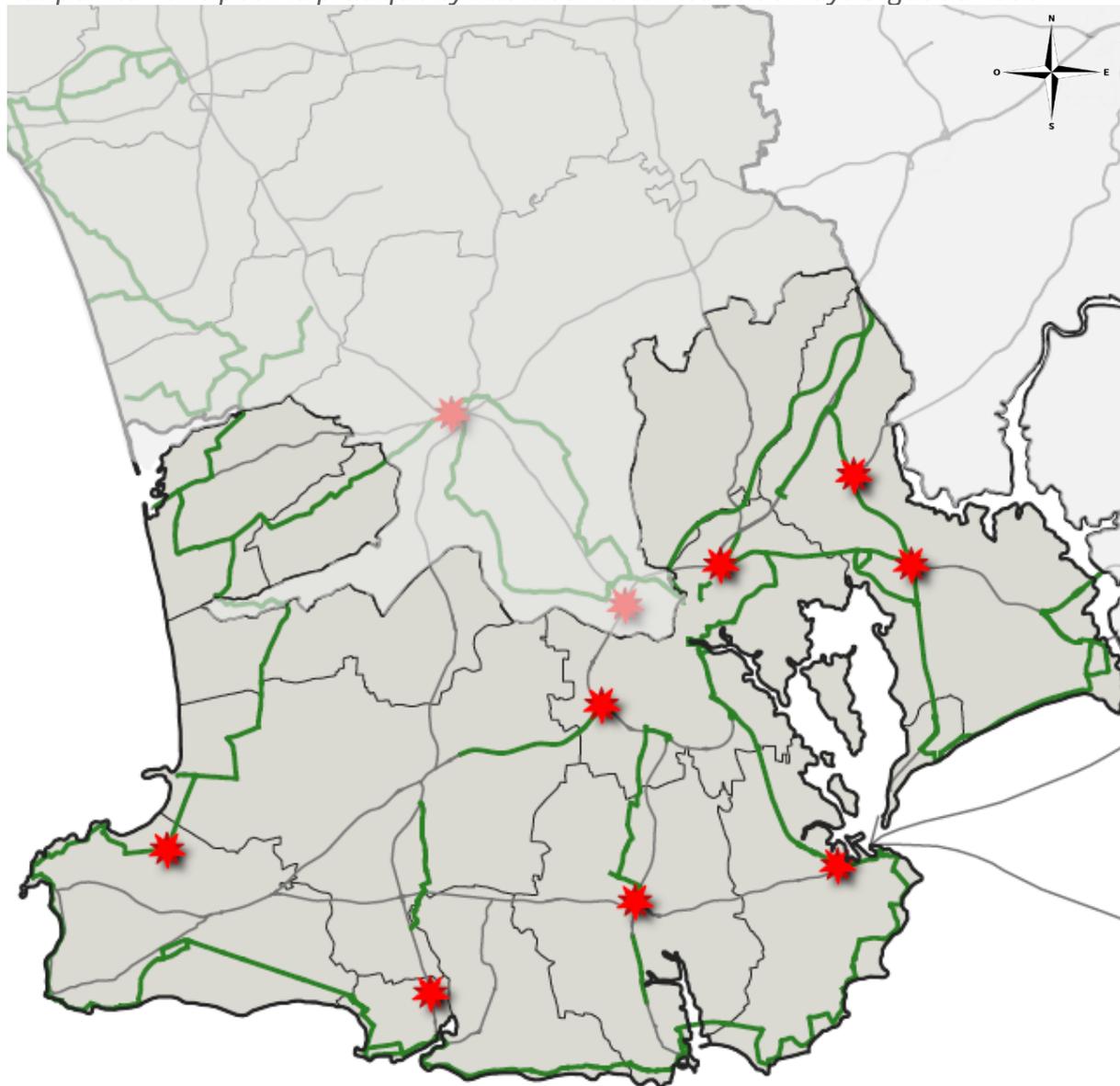
Pour l'atelier réalisé sur le territoire du pays Bigouden, sur la thématique « vélo », les participants ont indiqué l'existence d'un certain nombre d'itinéraires cyclables qui correspondent davantage à une pratique de loisirs qu'une pratique utilitaire.

Un certain nombre de points noirs (cf carte ci-dessous) ont été identifiés, ils concernent essentiellement des carrefours et giratoires. Certaines voies sont également considérées comme dangereuses du fait de leur étroitesse et des vitesses de circulation automobile, la plus citée est la RD 102 qui relie Pont-l'Abbé à Plobannalec-Lesconil. Les giratoires sont particulièrement décriés du fait de l'interruption des aménagements à leur approche.

Les participants ont mentionné le manque de pistes cyclables permettant de sécuriser les déplacements notamment utilitaires et pour les scolaires.



Les points noirs pour la pratique cyclable sur le territoire du Pays Bigouden Sud



-  Points noirs pour la pratique cyclables
-  Itinéraires jalonnés
-  Routes départementales

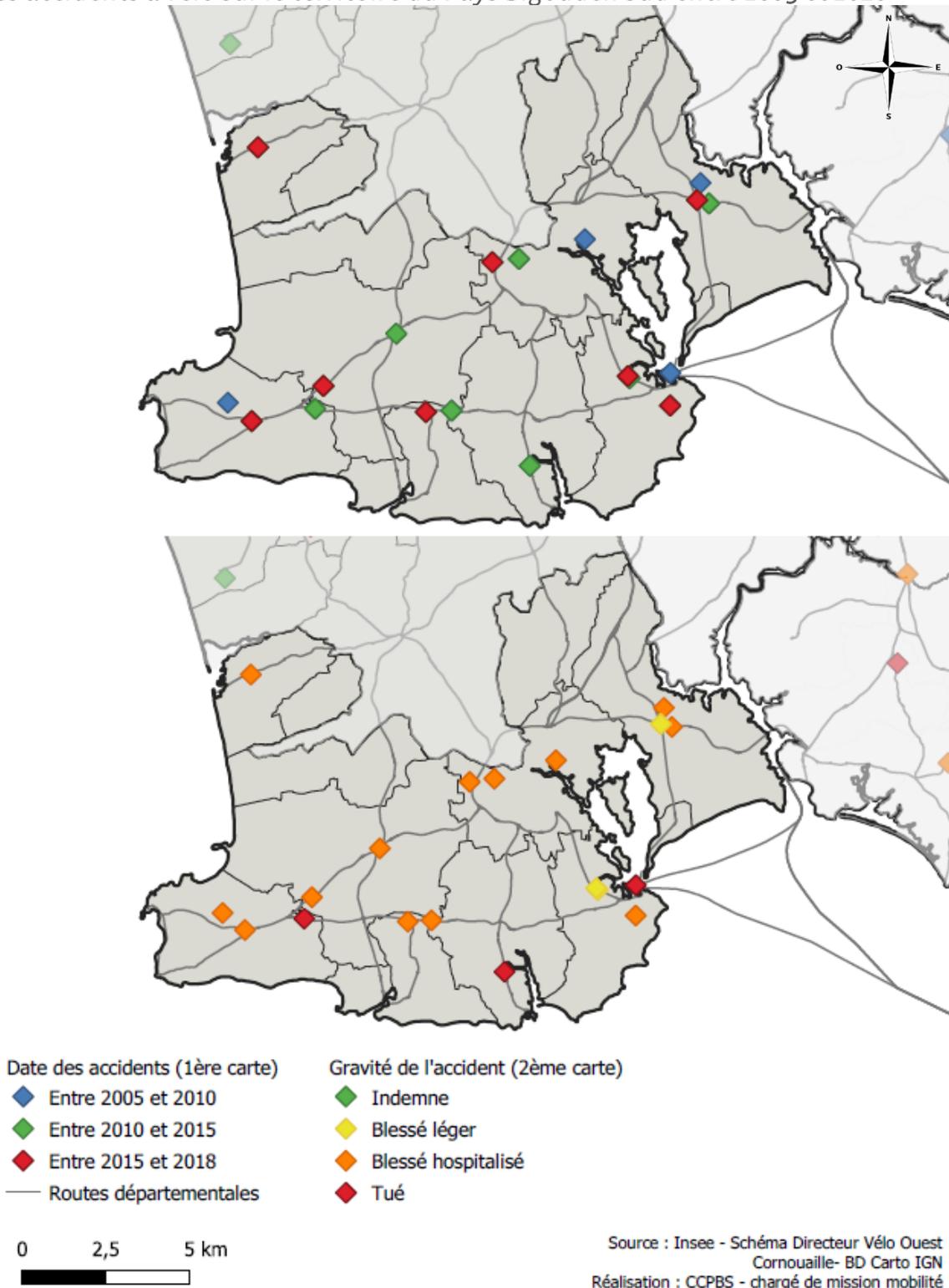
0 2,5 5 km

Source : Ateliers concertation STRAMOC (SIOCA)
- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

En plus des points noirs ressentis et recensés par les participants des ateliers de concertations, on dispose de données d'accidentologie entre vélos et voitures sur la période 2005-2018 sur le territoire. A partir de la carte ci-dessous on peut s'apercevoir que le nombre d'accidents est plus important entre 2015 et 2018 (8 accidents) qu'au début de la période entre 2005 et 2010 (4 accidents). En revanche, leur niveau de gravité est moins important. De manière générale, la moyenne annuelle d'accidents entre

vélos et voiture est de 1,5/an.

Les accidents à vélo sur le territoire du Pays Bigouden Sud entre 2005 et 2018



Une deuxième phase d'ateliers a été organisée au mois d'octobre 2021, ouverts à tous les habitants, représentants d'associations, les élus et les acteurs économiques. Les participants ont échangé sur des champs d'actions envisageables pour agir sur la mobilité et ils ont dû effectuer un travail de priorisation au regard de leurs préoccupations.

L'atelier organisé sur le territoire de la CCPBS a réuni un peu plus de 25 participants, parmi les actions identifiées, des priorités ont pu être dégagées. Les exemples d'actions proposées sur le support de travail portaient sur les mobilités dans leur ensemble, cependant ce sont celles sur le vélo qui ont été plébiscitées.

Les orientations prioritaires sont les suivantes :

Axe	Orientation	Exemple d'actions
Une mobilité sécurisée	Être sensibilisé au respect de la limitation de vitesse	Une ambiance urbaine adaptée (aménagement réducteurs de vitesse...)
	Me déplacer à pied	La mise aux normes des accès et des traversées piétonnes
	Rouler à vélo sereinement	La création de voies dédiées vélo le long des grands axes routiers
Une mobilité respectueuse de l'environnement	Me déplacer à vélo et à pied	L'aménagement et le développement d'itinéraires sécurisés, locaux ou en direction des polarité
Une mobilité pratique	Me rapprocher des équipements de mobilité selon mes besoins	Implantation de stationnements vélos à proximité des arrêts de bus
	Bénéficier d'aménagements de qualité	Création de liaisons cyclables et piétonnes vers les arrêts de transports collectifs

Il ressort de ces ateliers, une volonté de la part des participants de voir des actions mises en œuvre pour développer l'usage du vélo sur le territoire. Les attentes portent plus précisément sur la mise en place d'aménagement sécurisés, sur la meilleure cohabitation entre piétons, vélos et automobilistes via la diminution de la vitesse. De plus, via la priorisation des orientations il ressort que les attentes portent plus sur des aménagements pour la pratique utilitaire que de loisirs.

2.4.2. La pratique cyclable sur le territoire issue du Baromètre des villes cyclables

La Fédération des Usagers de la Bicyclette, a créé en 2017, le **baromètre des villes cyclables**. Relancé tous les deux ans, en 2019 puis cette année en 2021, cette enquête a pour objectif d'interpeller les citoyens, recueillir leurs avis, de canaliser leurs craintes et leurs envies dans une démarche constructive pour poser un diagnostic cohérent et global à l'échelle d'une commune.

La méthodologie développée permet d'analyser une politique cyclable selon ses résultats plus que ses moyens. Cela rapproche la vision du cycliste et celle de la collectivité : l'important est que les cyclistes soient en sécurité et soutenus pour qu'ils soient de plus en plus nombreux. Le renouvellement de l'enquête tous les deux ans permet de disposer d'une approche dynamique, valorisant à intervalles régulier les efforts réalisés par la collectivité.

Un rapport d'analyse des réponses obtenues est établi par commune lorsqu'une commune atteint 50 contributions. Sur le territoire du Pays Bigouden Sud, 8 communes sur 12 ont atteint ce seuil : Combrit, Pont-l'Abbé, Loctudy, Plobannalec-Lesconil, Treffiagat, le Guilvinec, Penmarc'h et Plomeur.

Pour ces 8 communes nous disposons de données concernant :

- Les points forts et faibles de la commune ;
- Le ressenti global des cyclistes ;
- La sécurité à vélo ;
- Le confort à vélo ;

- Les efforts consentis par la commune ;
- Les services/ stationnements vélo ;
- Les éléments les plus importants pour améliorer la pratique du vélo.

Synthèse des points forts « vélo :

Trouver un magasin de réparation vélo est facile	
Les conflits vélo/piétons sont rares	
Vélo en sécurité dans les rues résidentielles	
L'usage du vélo est démocratisé	
Les rue à sens unique sont ouvertes en double sens cyclable	
Stationnement des véhicules motorisés sur les itinéraires cyclables est rare	
Se déplacer à vélo dans cette ville est agréable	
Les vols de vélo sont rares	
La mairie est à l'écoute des besoins des usagers	

Pour chacune des 8 communes citées plus haut, un classement des points forts de la commune sur les conditions favorables à la pratique du vélo est établi. Le tableau ci-dessus reprend ces points forts à l'échelle de la Communauté de Communes. « Trouver un magasin de réparation vélo est facile » est le point fort le plus cité par commune, à l'inverse « la mairie est à l'écoute des besoins des usagers » fait partie des éléments qui ressortent le moins parmi les actions favorables au vélo.

Synthèse des points faibles « vélo :

Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est sûr	
Traverser un carrefour ou un rond-point n'est pas dangereux	
Une solution alternative est proposée lors de travaux sur un itinéraire	
La communication en faveur du vélo est importante	
Le réseau cyclable permet d'aller partout de façon rapide et directe	
Je peux circuler à vélo en sécurité sur les grands axes	
Les rues à sens unique sont ouvertes en double-sens cyclable	
Je peux rejoindre en sécurité les communes voisines	
Les efforts faits par la commune pour le vélo sont importants	
Stationner son vélo en gare ou une station de transports en commun est facile	

Un classement des points faibles est réalisé sur le même modèle que celui établi pour les points fort. Sur le Pays Bigouden Sud, l'item « pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est sûr » est le point faible le plus récurrent sur les 8 communes. Cela signifie que, pour ces deux catégories d'âges, la pratique du vélo sur le territoire n'est pas sécurisée.

Synthèse des critères les plus importants pour améliorer la pratique du vélo :

Un réseau cyclable complet et sans coupure	
Entretenir les pistes et bandes cyclables	
Modérer la vitesse des véhicules motorisés en ville	
Des itinéraires vélo rapides et directs	
Des stationnements adaptés et sécurisés pour les vélos	
Limiter le trafic motorisé en ville	
Davantage de campagnes de communication autour du vélo	
Faciliter le transport de vélo dans les transports publics	
Davantage de vélo en libre-service	

Suite au constat des points forts et des points faibles de chaque commune, chaque personne enquêtée a été invitée à classer, par ordre de priorité, les actions à mener pour améliorer la pratique du vélo. La synthèse à l'échelle de la CCPBS (ci-dessus) montre que la constitution « d'un réseau cyclable complet et sans coupure » et « l'entretien des pistes et bandes cyclables » sont les deux actions primordiales pour les personnes ayant répondu à l'enquête.

L'enquête a permis de cartographier :

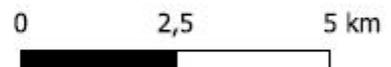
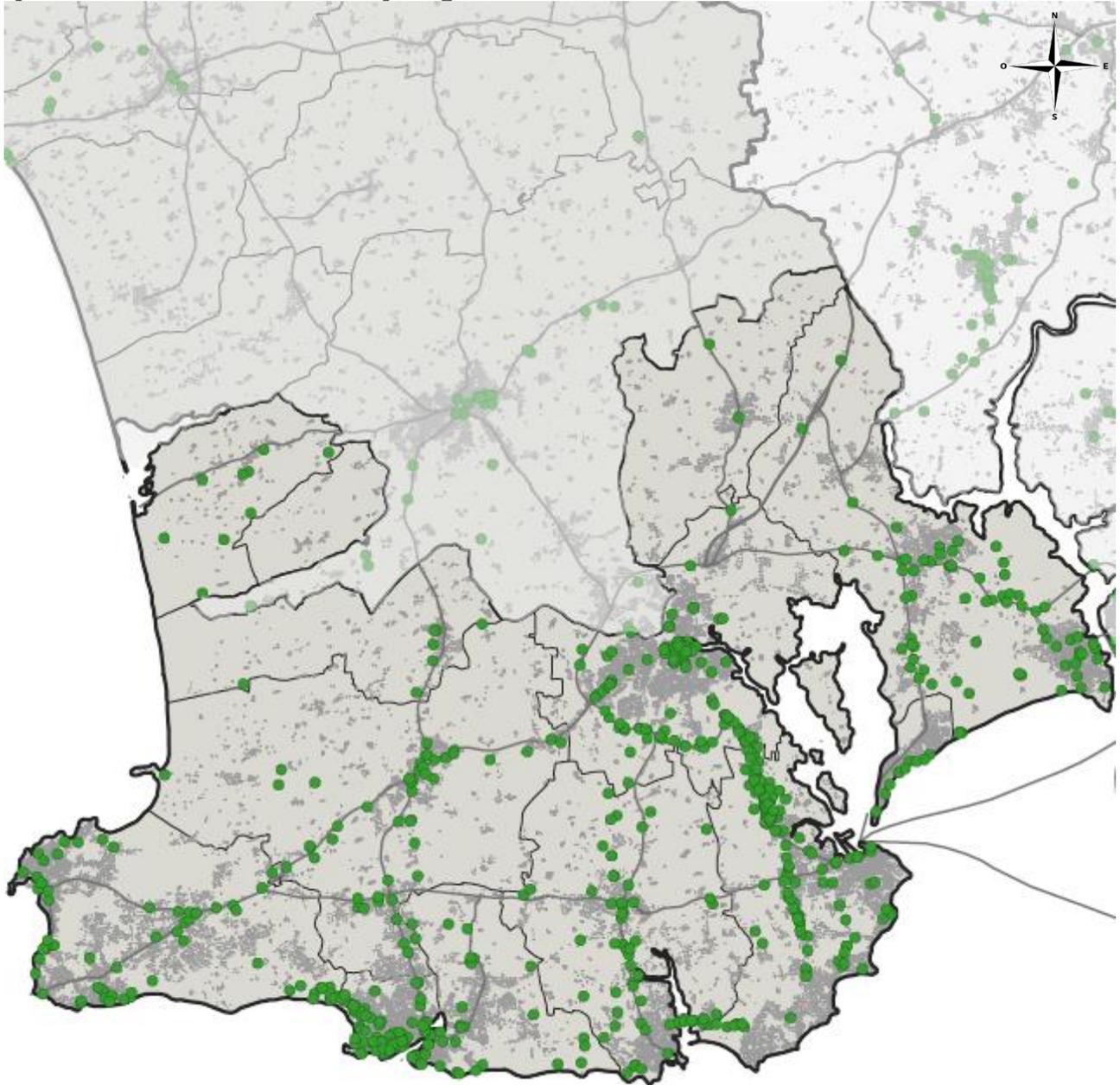
- Les points où les usagers ont perçu des améliorations en faveur de la pratique du vélo depuis 2019 ;
- Les points noirs où il est nécessaire d'agir en priorité ;
- Les points où les usagers souhaiteraient voir installés des stationnements vélo.

A partir des cartes ci-dessous, on peut observer que parmi les améliorations perçues, la mise en service de la piste cyclable Pont-l'Abbé – Loctudy ressort assez fortement. Un certain nombre d'améliorations sont pointées également dans les centres-bourgs, cela peut être dû à l'apaisement des vitesses (zones 30, 20...) ou encore à la généralisation de double-sens cyclables.

En revanche, sur la carte relative aux points à améliorer, on s'aperçoit qu'il y a une forte attente autour des sécurisations des routes départementales.

L'enquête du Baromètre recense également les attentes en termes de stationnements. Leur développement est majoritairement attendu dans les centres bourgs, là où se concentrent les équipements et les services. Pour les stationnements hors agglomérations attendus, ils se situent à proximité des arrêts de transports en communs.

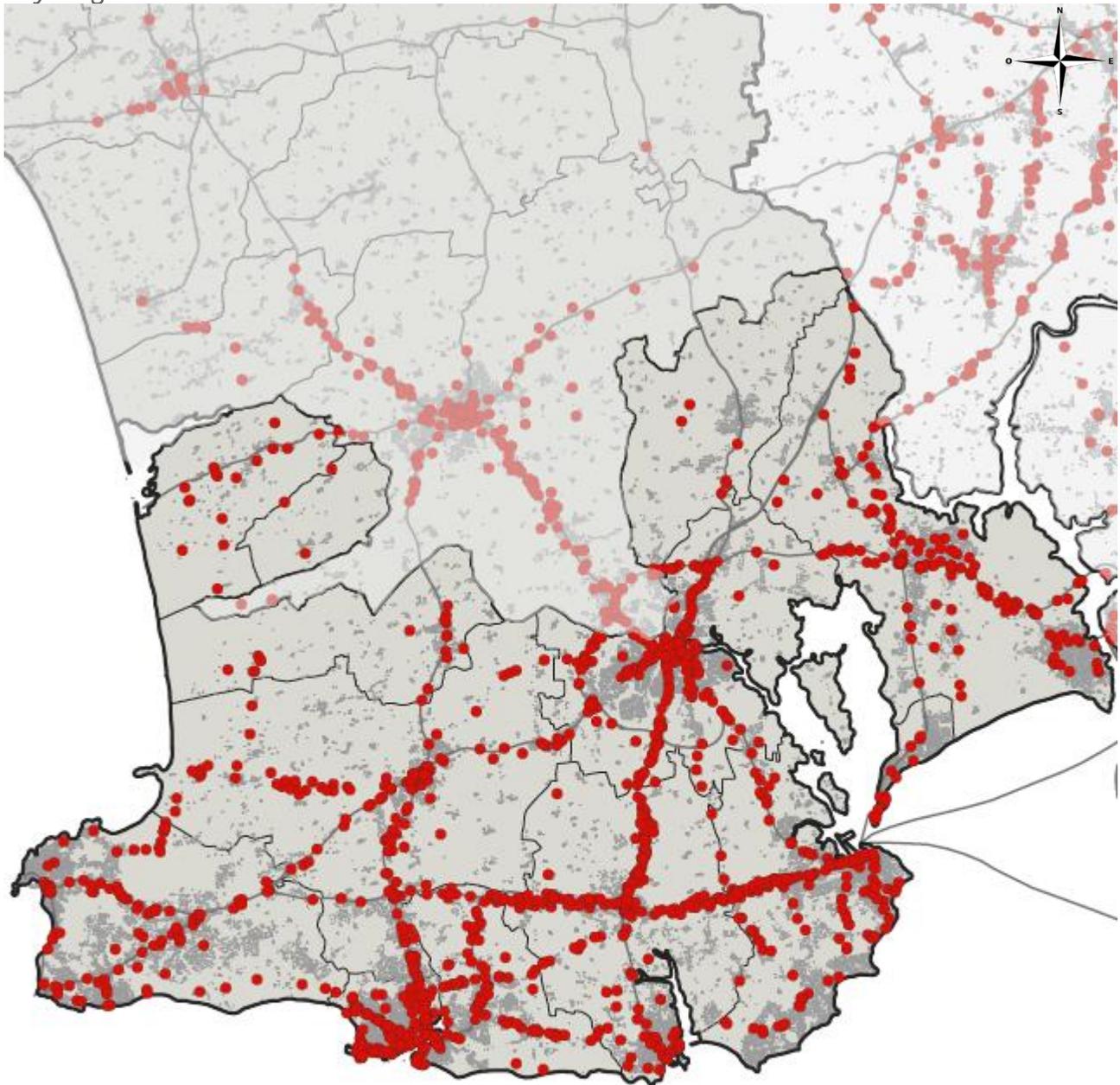
Les améliorations d'aménagements cyclables perçues dans le cadre du baromètre des villes cyclables sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2021



- Position des améliorations pour la pratique cyclable
- Routes départementales
- Bâti

Source : Insee - Baromètre des villes cyclables 2021- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

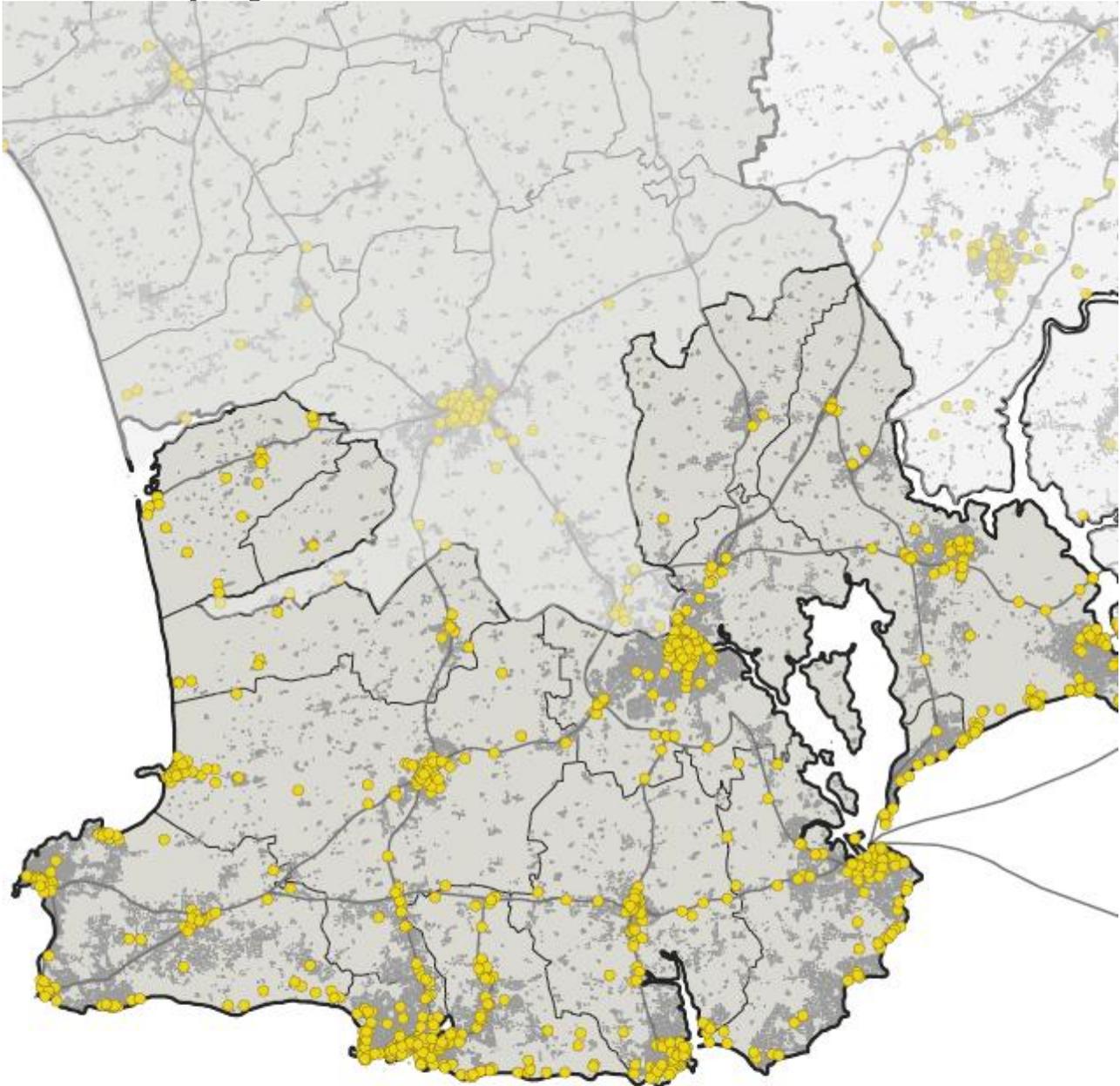
Les points noirs perçus dans le cadre du baromètre des villes cyclables sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2021



- Position des points à améliorer en priorité
- Routes départementales
- Bâti

Source : Insee - Baromètre des villes cyclables
2021 - BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

Les stationnements vélo souhaités dans le cadre du baromètre des villes cyclables sur le territoire du Pays Bigouden Sud en 2021



0 2,5 5 km

- Stationnements vélo souhaités
- Routes départementales
- Bâti

Source : Insee - Baromètre des villes cyclables
2021- BD Carto IGN
Réalisation : CCPBS - chargé de mission mobilité

3. Synthèse et enjeux

3.1. Synthèse de l'état des lieux

Au regard des éléments présentés dans la partie 2 « Etat des lieux » du rapport, le tableau ci-dessous met en lumière les atouts et les faiblesses de la politique vélo sur le territoire.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Dynamique sur la création d'aménagements cyclables via le Schéma Vélo ouest Cornouaille; - Etat des lieux exhaustif des aménagements cyclables sur le territoire; - Augmentation du linéaire d'aménagement cyclables entre 2018 et 2020; - Le vélo est le mode de déplacement identifié par les habitants, association comme à développer prioritairement; - Topographie favorable à la pratique cyclable; - Réseau routier structurant; - Des distances entre les bourgs qui n'excèdent pas 5 km; - Un territoire attractif en période estivale; - Le Nord-Est du territoire communautaire est dynamique démographiquement; - La commune de Pont-l'Abbé et les communes de la façade littorale possèdent une part importante d'actifs travaillant sur la commune, les possibilités de report modal vers le vélo sont importantes; - Une proportion d'aménagements cyclables en site propre plus importante que les aménagements en chaussée partagée. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le Sud-ouest du territoire communautaire est confronté à une population qui diminue et qui est vieillissante; - La majorité des déplacements sont réalisés en voiture; - Une part importante des déplacements domicile/travail se fait en dehors du territoire; - Un manque de continuité entre les aménagements cyclables existants et développés; - Des aménagements cyclables pour la pratique utilitaire peu sécurisés; - Manque de stationnements vélo au niveau des équipements structurants; - Des stationnements vélo jugés comme peu sécurisés; - Des points noirs qui rendent la pratique cyclable dangereuse; - Des problèmes de cohabitations entre les piétons et les vélos en période estivale - Pas de réflexions sur les possibilités d'intermodalité; - Manque de communication sur les actions mises en place; - Manque de coordination entre l'AOM et le gestionnaire de voirie.

3.2. Les enjeux du schéma directeur vélo du Pays Bigouden Sud

Enjeu 1 : Développer la pratique utilitaire et scolaire sur le Pays Bigouden Sud ;

- Créer un réseau cyclable maillé, hiérarchisé et sécurisé qui :
 - o Relie les centres-bourg du territoire entre eux :
 - Des connexions au sud du territoire en lien avec l'itinéraire du Train Birinik;
 - Prolonger la liaison structurante du Birinik vers le nord du territoire (Pont de Cornouaille);
 - Une liaison est-ouest du territoire;
 - o Permet de rejoindre les équipements, les sites structurants et les établissements scolaires :
 - Apaisement de la circulation dans les centres-bourgs;
 - Identifier les liaisons de rabattement entre les centres-bourgs, les zones d'habitat et les équipements excentrés;

- S'interconnecte avec les territoires voisins : QBO, Pays Fouesnantais et la CCHPB ;
- Améliorer la prise en compte du vélo dans les opérations d'aménagements et dans le PLUih ;

Enjeu 2 : Développer les pratiques de loisirs et touristiques

- Desservir les sites touristiques majeurs par des aménagements cyclables ;
- Promouvoir et valoriser les itinéraires touristiques et de loisirs ;

Enjeu 3 : Mettre en œuvre les conditions pour développer les différentes pratiques cyclables

- Assurer la continuité et la cohérence des aménagements, services vélo sur le territoire :
 - Développer les stationnements vélos et adapter la typologie en fonction du besoin (libre, sécurisé...)
 - Uniformiser le jalonnement des différents itinéraires ;
- Mettre en place des actions de communication, d'information et d'animation pour développer une culture vélo sur le territoire ;
- Hiérarchiser, programmer et prioriser les aménagements cyclables dans les PPI de l'AOM et des gestionnaires de voirie ;
- Définir les modalités de coordination entre la CCPBS, les communes et le Département.