# Rapport de diagnostic

## Elaboration du schéma directeur des modes actifs de la ville de Paimpol

Vizea marque de LesEnR - 59, avenue Augustin Dumont - 92 240 MALAKOFF
Tél. : +33 (0)1 57 19 50 06 - Email : contact@vizea.fr - www.vizea.fr

# Sommaire


- Synthèse des actions engagées
- La démarche de schéma directeur des modes actifs
- Articulation avec les documents cadres
- Les dynamiques territoriales
- Les besoins en mobilité
- Hiérarchisation du réseau routier
- Performance du système vélo et piéton
- Orientations stratégiques

# Synthèse des actions engagées

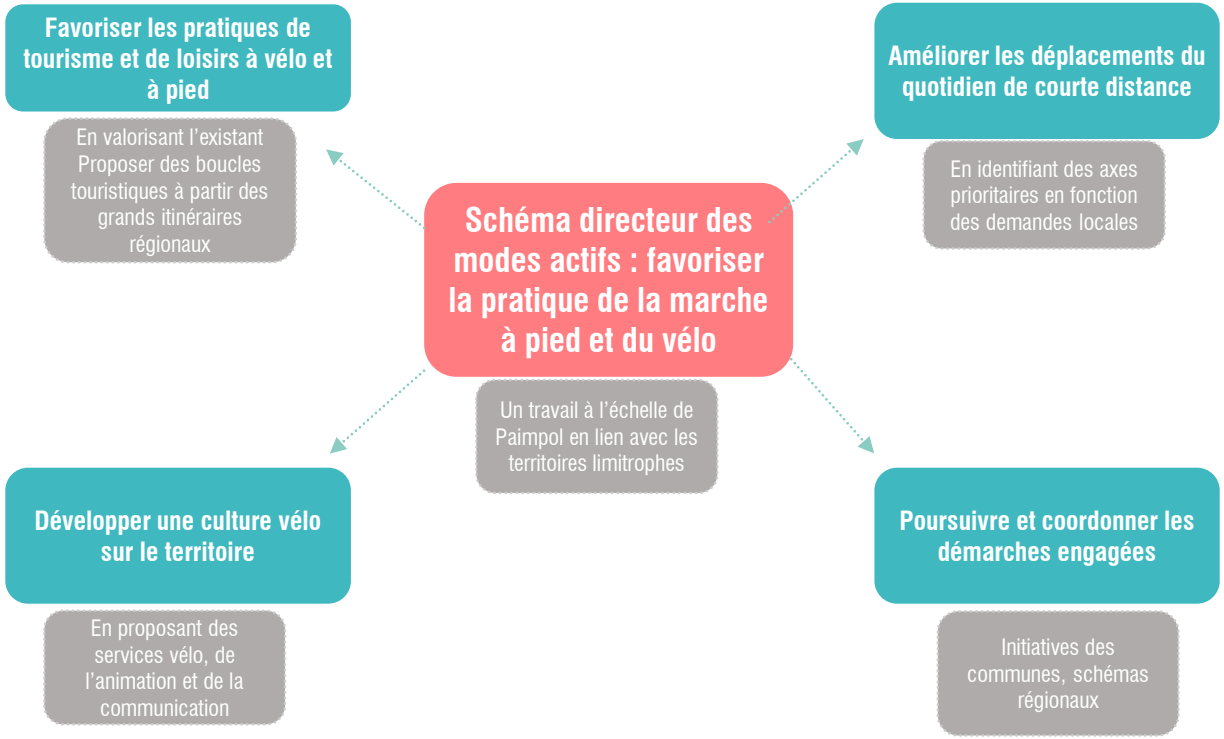
| | Actions |
|---|---|
| **L'apaisement du réseau routier** | Un apaisement inégal sur la commune et peu de dispositifs contraignant la circulation des voitures. Une mise en zone de rencontre généralisée à l'échelle du centre historique. |
| **La marchabilité du centre-ville** | La majorité du centre-ville est en zone de rencontre, permettant aux piétons de parcourir la zone sereinement. Le chemin du Quinic et les passerelles existantes favorisent également la marche dans cette zone. |
| **Les aménagements cyclables dédiés sur voirie** | Les itinéraires cyclables sur voirie sont limités à quelques axes |
| **Les itinéraires mixtes piétons-vélos hors voirie** | La vélomaritime, itinéraire européen traverse Paimpol. Une partie de cet itinéraire (avenue de Guerland) est en voie verte mixte piéton / vélo – présentant des potentiels importants pour les déplacements utilitaires et de loisirs. |
| **Le jalonnement piéton** | Les sentes et cheminements piétons sont peu jalonnés. Le GR 34 est signalé (bande blanche et rouge). Une signalétique piétonne est présente en centre-ville. |
| **Le jalonnement cycliste** | Les itinéraires de tourisme et de loisirs sont jalonnés, la valorisation des polarités (utilitaires et touristiques) est un manque à gagner. |
| **Les offres de stationnement vélo** | L'offre de stationnement est quasi-exclusivement concentrée en centre-ville, sa qualité est variable. La gare de Paimpol dispose de stationnement vélo (box vélo et abris collectif en projet). |
| **Les services vélos** | Les services vélo sont absents du territoire et sont un réel manque à gagner pour ancrer les pratiques de mobilité dans la commune. Il s'agit d'un enjeu important. |
| **Information et communication** | Peu de dispositifs liés à l'information et à la communication sont disponibles. |

# La démarche de schéma directeur des modes actifs

# L'approche du schéma directeur des modes actifs

## L'approche de schéma directeur des modes actifs

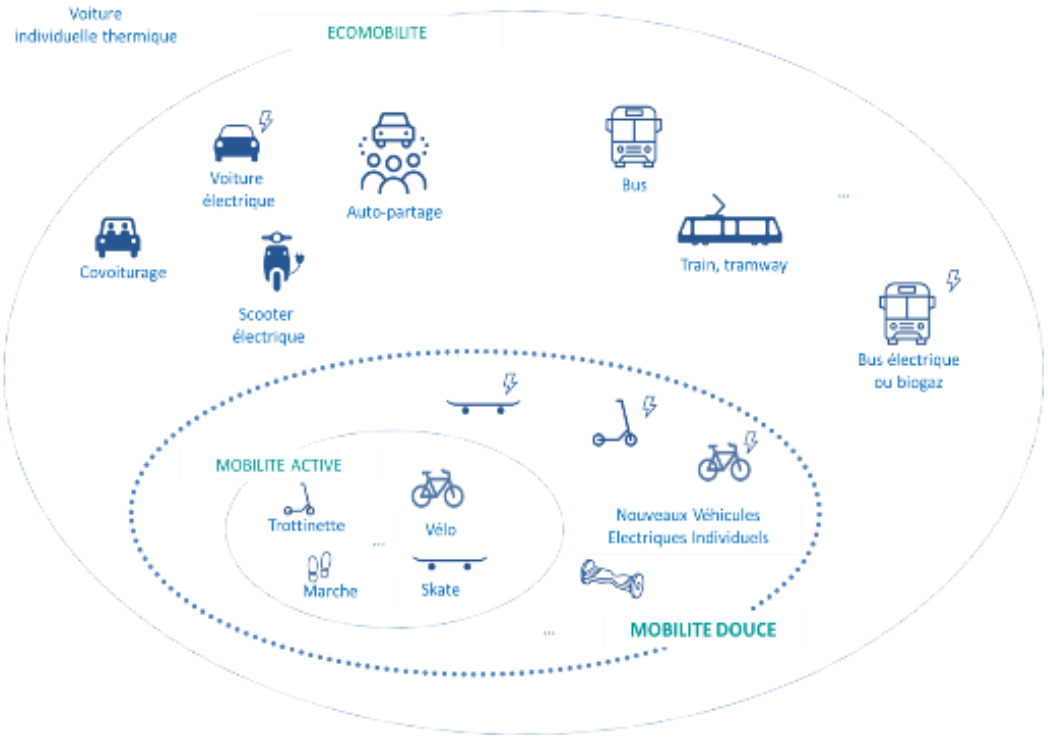
- Un document cadre de la politique de mobilité de la ville de Paimpol élaboré en cohérence avec les territoires voisins et les projets intercommunaux,
- Une boite à outils pour porter le développement de l'usage du vélo et de la marche à pied sur le territoire,
- Un programme pluriannuel d'investissements, définissant un maillage d'itinéraires cyclables à l'échelle de la ville de Paimpol, complété par des actions portant sur l'ensemble du système piéton et vélo



# Quelques définitions

Les **modes actifs** sont les modes de déplacements mus par la propulsion humaine. Certains autres termes, utilisés tout au long du rapport, sont définis ci-après.

- **Mobilité alternative :** modes de transports différents de la voiture individuelle thermique ;
- **Ecomobilité :** modes de transports moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre et parfois en termes de fragmentation éco-paysagère ;
- **Intermodalité :** utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (tramway + bus, train + tramway...) ;
- **Mobilité douce individuelle :** lorsqu'on associe des formes de mobilité active à des moyens de transports assistés, on parle de mobilité douce, de circulations douces, de modes doux, de déplacements ou de transports doux.

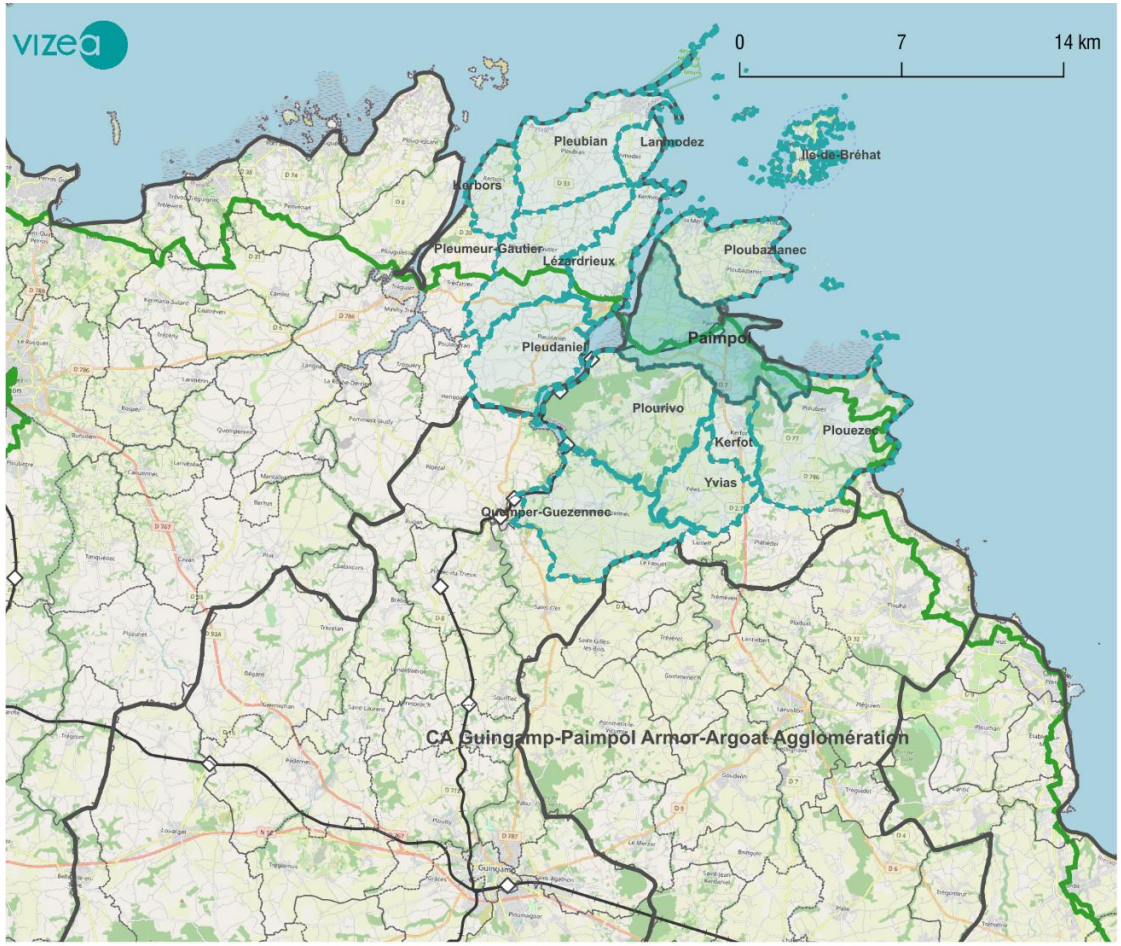


| Références réglementaires et législatives | Mesures en faveur des modes actifs |
|---|---|
| **La Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM)** | L'avènement des Autorités Organisatrices de la Mobilité<br>Obligation de créer des aménagements cyclables : en agglomération lors de la rénovation / réalisation de voies urbaines et hors agglomération la création de voies cyclables doit être étudiées,<br>Interdiction d'aménager des stationnements à moins de 5 mètres des passages piétons,<br>Création du « Fonds Mobilités Actives » : 350 M€ d'ici à 2025 afin d'aider les collectivités à développer les infrastructures cyclables visant à résorber les coupures (ponts, tunnels, chemin de fer etc.).<br>Le Forfait Mobilité Durable : permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 € par an à leurs salariés qui se rendent au travail à vélo ou en covoiturage,<br>Les Plans de Mobilité obligatoires dans les entreprises de plus de 50 salariés pour organiser les déplacements domicile-travail,<br>Equiper les Pôles d'Echanges multimodaux de stationnement vélo sécurisés pour les vélos avant 2024 et prévoir des espaces pour le transports de vélo dans les trains/car neufs ou rénovés,<br>Les poids lourds auront obligation, à partir de 2021, de signaler leurs angles morts, par exemple par des autocollants,<br>Marquage des vélo neufs et d'occasion d'ici 2021 pour limiter les risques de vol |
| **Les mesures de développement du vélo consécutives au COVID19** | - Soutien à la création d'aménagements cyclables temporaires, par la mise en place d'un appel à projets de pérennisation des aménagements cyclables temporaires<br>- Développement du « coup de pouce vélo » de 50 € pour favoriser la réparation des vélos par les particuliers,<br>- Création d'une académie des métiers du vélo formant les futurs professionnels (mécaniciens etc.)<br>- Accélération du programme « Alvéole » via le financement de stationnements vélo temporaires. |
| **Les appels à projets (APP)** | APP « Vélo et Territoires » de l'ADEME : mise en place de schémas directeurs cyclables dans les collectivités locales.<br>APP Continuités cyclables |
| **Le Plan Vélo National (2018)** | Objectif principal : faire passer la part modale du vélo de 3 à 9 % en 2024 via :<br>- Le développement d'infrastructures cyclables (systématisation des sas vélo, déploiement de doubles sens cyclables dans les zones 30 en agglomération, rénovation et développement de réseaux cyclables),<br>- Lutter contre le vol de vélo<br>- Reconnaitre le vélo comme mode te transport vertueux : mise en place du Forfait Mobilités Durables<br>- Développer une culture vélo : en milieu scolaire il est possible d'avoir recours au programme « Savoir rouler à vélo » en classe de 6 ème, |
| **Le décret n°2015-808 relatif au « partage de la voirie » - Plan national d'Action Mobilités Actives (PAMA)** | - La généralisation des doubles sens cyclables pour les chaussées où la vitesse maximale est réglementée à 30 km/h (sauf décision contraire),<br>- Création des Chaussées à Voie Centrale Banalisée,<br>- Le renforcement des contraventions pour les véhicules motorisés stationnant ou circulant sur les espaces dédiés aux piétons ou cycles.<br>- Un élargissement de la circulation des cyclistes, qui sont autorisés à s'écarter des véhicules en stationnement sur les voies où la vitesse maximum autorisée est de 50 km/h. |

# Adopter une vision multiscalaire et opérationnelle pour favoriser le vélo et la marche à pied

## Les attentes spécifiques autour de la mission

- **Diminuer la place de la voiture individuelle** dans les déplacements, favoriser les modes actifs autour d'une stratégie d'aménagement de l'espace public et du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire,
- Faire **du vélo un mode déplacement à part entière** pour les déplacements du quotidien et de loisirs et permettre la desserte des pôles générateurs de flux,
- Assurer l'**intermodalité** vélo/transports collectifs/piéton/voiture pour favoriser un report modal,
- Favoriser la mobilité active chez les jeunes et favoriser la mobilité des seniors,
- Adopter une **vision multiscalaire et cohérente** avec les territoires voisins : à **l'échelle du cœur de ville et du port** (maillage des liaisons fines vers les polarités urbaines, cohérence dans l'aménagement) à **l'échelle de la ville de Paimpol et de ses quartiers, de Paimpol et de ses environs** (franges de villes, communes voisines et l'axe Paimpol-l'Arcouest), et s'articuler avec les **démarches intercommunales**,

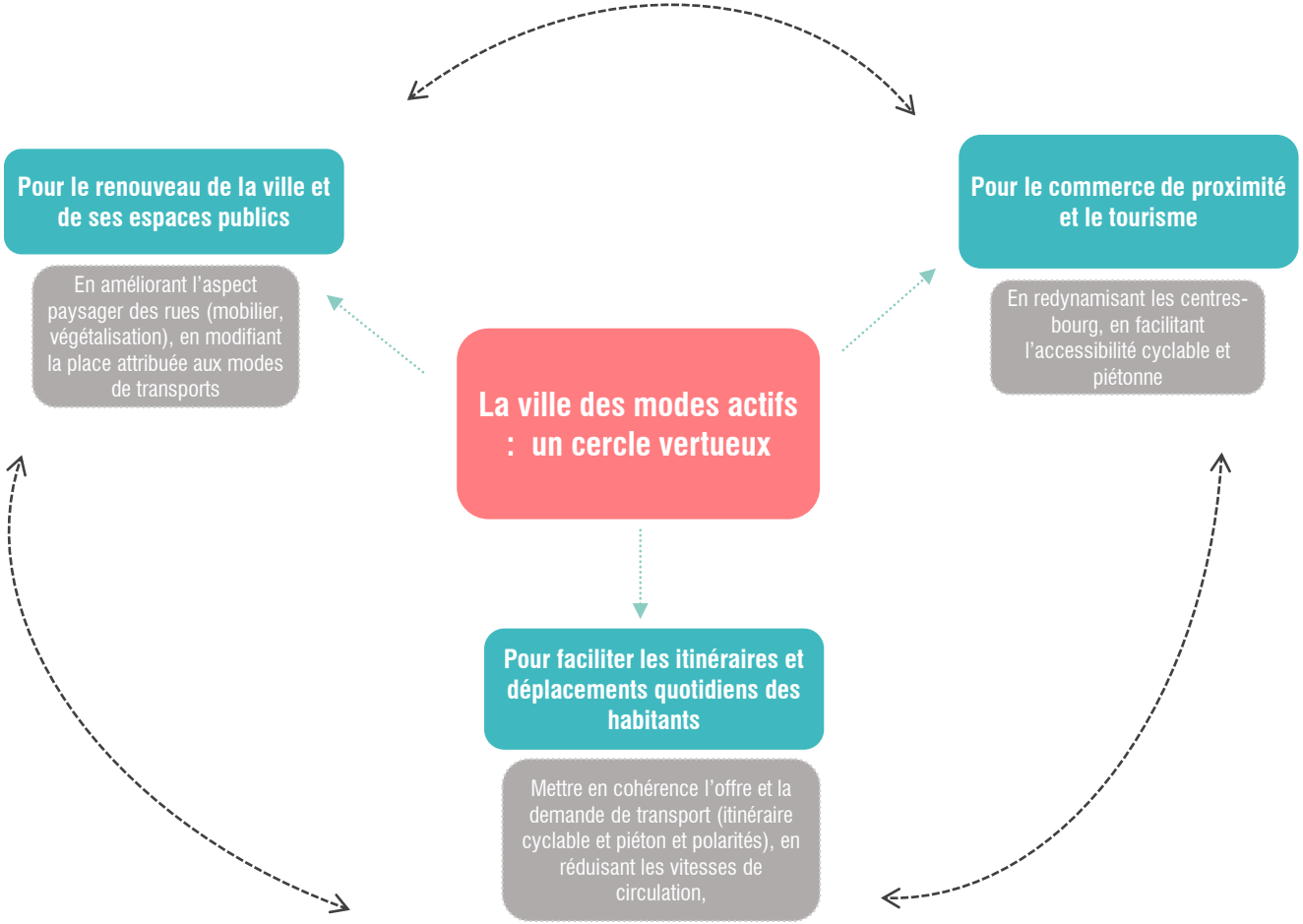



**La compréhension multiscalaire de la ville de Paimpol**

- Aire urbaine de Paimpol
- La ville de Paimpol
- Périmètre des EPCI
- Réseau ferroviaire
- La vélomaritime

# La ville des modes actifs : une philosophie globale

- La modification des pratiques de mobilité et le développement des modes actifs à Paimpol est étudié de manière globale et transverse. Favoriser la marche à pied et le vélo permet d'adopter une **démarche vertueuse** bénéficiant à l'ensemble des habitants ainsi qu'au **renouveau de la vil**le.
- Ces enjeux sont **multiscalaires**, et nécessitent d'étudier ces problématiques à l'échelle de la ville de Paimpol, des communes voisines.



## Les outils et approches en matière de concertation

Une approche large de concertation tout au long du diagnostic :

- *Diagnostic mobile en mini-bus*

Identifier, en lien avec les pratiques piétonnes et cyclistes des participants, les points durs ressentis, les freins à l'usage du vélo, les itinéraires empruntés pour les éviter ainsi que les priorités d'action pour favoriser le vélo et la marche au sein de la ville de Paimpol.

- *Panel usagers 1 : diagnostic à vélo*

Identifier à travers le parcours d'un itinéraire reliant les grands points d'intérêt de la ville les pratiques à vélo du panel usagers, partager avec celui-ci les leviers d'action sur l'ensemble du système vélo.

- *Re-diffusion de l'enquête en ligne*

Elle vise à analyser les pratiques de mobilité des Paimpolais : les itinéraires et habitudes de déplacement, la perception de la qualité des infrastructures (transports collectifs et modes actifs), les moyens à mettre en œuvre pour faciliter la pratique de la marche et du vélo.

- *Entretiens d'acteurs*

Les service mobilité et tourisme de Guingamp Paimpol Agglomération, Monsieur Jacky Gouault, l'Office du tourisme de Guingamp Paimpol, l'association du quartier de Kernoa, l'association Paimpol Plouézec Cycle, Monsieur Robert Bozec, le groupe de travail Ecologie.

*Diagnostic mobile, 23 septembre 2020*

## La réalisation de comptages

Des comptages vélo et véhicules motorisés ont été réalisés dans le but de **quantifier les usages** et **d'évaluer les potentielles actions futures**.

- *Les comptages vélo*

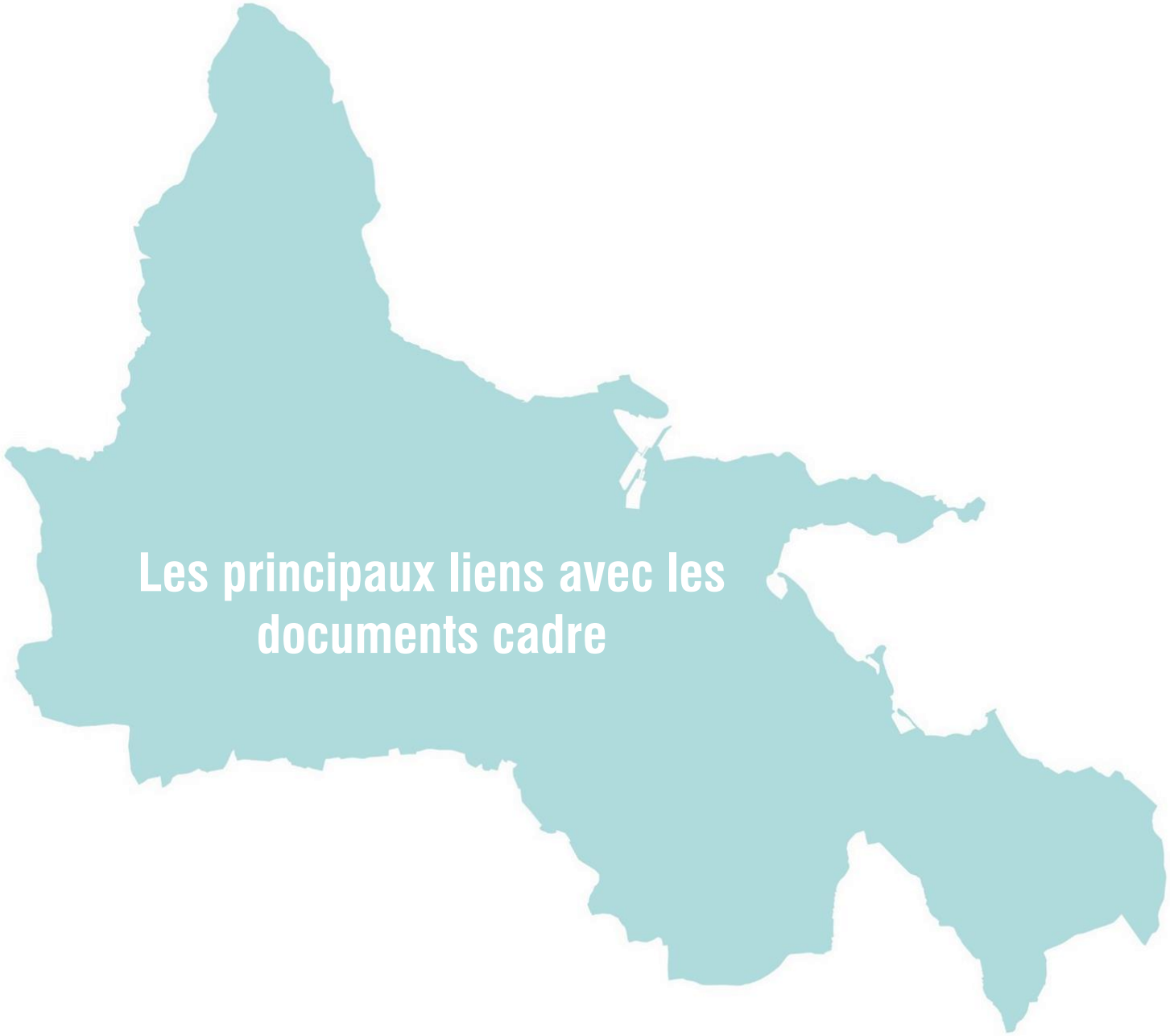
Ces comptages ont été réalisés le 17 juillet 2020. Ils ont permis d'observer les pratiques cyclables actuelles : les cyclistes (leurs profils, quantifier les usages), l'occupation du stationnement vélo.

- *Les comptages véhicules motorisés*

2 séquences de comptage ont été réalisés par *Alyce* (société de mesure de mobilité) :

- En aout 2020
- En septembre 2020

Ces deux moments distincts permettent de différencier les usages observés lors de l'été – où l'afflux touristique est important - et lors de période scolaire.

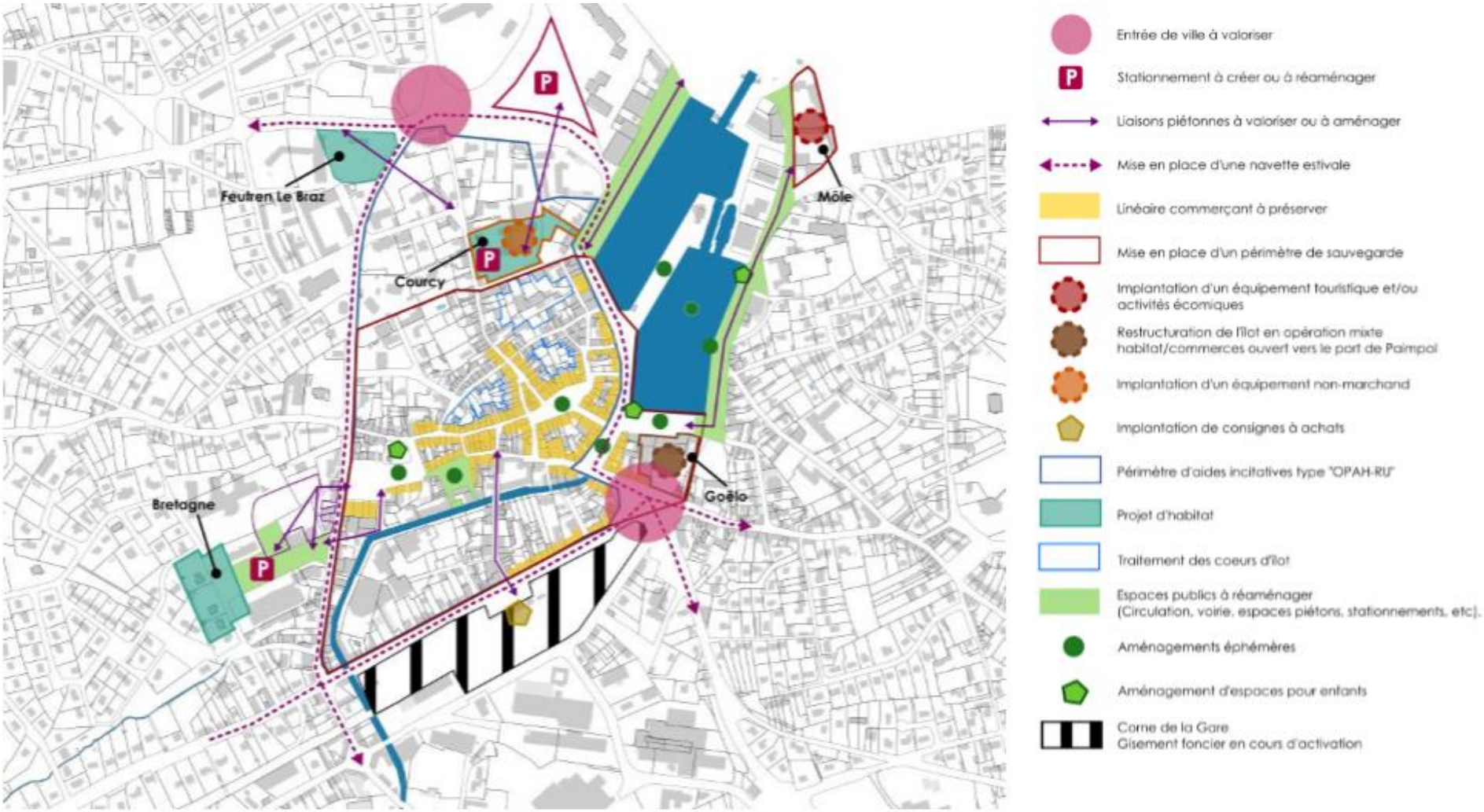


# Les principaux liens avec les documents cadre

| Documents de planifications / acteur | Articulation avec les modes actifs |
|---|---|
| SRADDET de la région Bretagne | - Il fixe des objectifs sur « **l'articulation des entre les différents modes de déplacement** » et détermine « **l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants** ».<br>- Le SRADDET s'est construit u travers de la **Breizhcop** (une démarche associant partenaires institutionnels et les citoyens) - 38 objectifs ont été fixés, dont les objectifs d'**atteindre une part modale de 15 % des modes actifs dans les déplacements domicile-travail d'ici 2040** et celui **de mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagements pour limiter les déplacements contraints**. |
| Schéma Régional des vélo routes et voies vertes de Bretagne | - Etabli en cohérence avec le Schéma national vélo et le schéma euro vélo, l'objectif est de développement plus de 2000 kilomètres d'itinéraires sur la péninsule bretonne, il est composé de **9 itinéraires** actuellement.<br>- **L'Eurovélo 4** (la *Vélomaritime*) Roscoff-Kiev, itinéraire d'intérêt européen, traverse la ville de Paimpol, représentant des potentiels importants pour les déplacements touristiques mais également utilitaire |
| Schéma Département de Randonnées des Côtés d'Armor / Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) | - Le département organise la gestion des infrastructures vertes via le développement de sentiers de randonnée vélo et piéton. Il vise notamment à favoriser la découverte des sites naturels et des paysages ruraux du territoire.<br>- Paimpol est traversé par le **GR34 – le sentier des douaniers**, il s'agit d'un enjeu majeur pour le tourisme et les loisirs. |
| Schéma Département des Véloroutes et Voies Vertes | - Le département des Côtes d'Armor est propriétaire du foncier, maître d'ouvrage et en charge de la gestion des itinéraires inscrits au schéma régional Véloroutes Voies Vertes – notamment l'EV4. **La mise en cohérence entre les démarches communales et départementales est fondamentale.** |
| PCAET de Guingamp Paimpol Agglomération (en cours de réalisation) | Il fixe des objectifs en matière de réduction des émissions de GES, et de réduction d'impact du réchauffement climatique en adaptant et anticipant ses effets. En matière de mobilité, quelques enjeux sont identifiés : « Favoriser le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle ».<br>**Le Schéma directeur vélo devra s'articuler avec les orientations du document cadre.** |
| SCOT du Pays du Guingamp (en cours de révision depuis 2015, s'appliquera en 2021) | Le document fixera les grandes orientations en matière d'aménagement et de développement pour le territoire dans une perspective de développement durable. Les objectifs en matière de transports et déplacements :<br>- Créer des conditions favorables à l'évolution des pratiques de mobilité (covoiturage, transports en commun, transports à la demande),<br>- Améliorer les aménagements et la sécurisation des cheminements piétons et des itinéraires cyclables,<br>- Conforter le fonctionnement des gares du pays, et améliorer leurs connexions aux autres modes de transport,<br>- Poursuivre le développement d'usages partagés de l'automobile et favoriser un aménagement propice à la marche et au vélo,<br>Le Schéma directeur vélo devra s'articuler avec les orientations du document cadre. |

| Documents de planifications / acteur | Articulation avec les modes actifs |
|---|---|
| **PLUi de Guingamp Paimpol Agglomération (en cours d'élaboration).** | **Orientations et objectifs du PADD :**<br>Objectif 6 -Accompagner la transition énergétique du territoire : « Limiter les émissions de GES, en promouvant les modes de mobilité douce et décarbonnée ».<br>Objectif 9 – Renforcer l'attractivité et l'accessibilité du territoire « Soutenir le pôle paimpolais comme porte d'entrée touristique et maritime, en confortant l'escale touristique proposée sur les ports du territoire et en assurant une desserte adaptée à l'évolution de leurs activités économiques et touristiques » ; « Etoffer l'offre de voies adaptées aux circulations douces en lien avec le schéma régional « véloroute » et les portes d'entrées du territoire »<br>Objectif 14 Développer une offre touristique harmonieuse – « Densifier le maillage des itinéraires touristiques existants (sentiers de randonnées pédestres, équestres et vélo, voies vertes, …), en améliorant leurs visibilités et l'interconnexion entre eux et en privilégiant les modes doux et actifs »<br>Objectif 16 « Offrir des services équitables et de qualité à l'ensemble des habitants du terruitoire » - « Renforcer l'accessibilité du territoire envers les services, bassins d'emplois et équipements ».<br>Objectif 18 Reconquérir les cœurs de ville « Favoriser le développement des modes déplacements doux, notamment en améliorant l'offre de stationnement pour les vélos ainsi que les cheminements piétons (amélioration de la sécurité, trottoirs, …). » |
| **PLU de Paimpol** | A la suite de l'élaboration du schéma directeur vélo, une mise en cohérence des documents de planification devra être réalisée. |

## L'étude de revitalisation du centre-ville de Paimpol (2017)



## L'étude de revitalisation du centre-ville de Paimpol (2017)

### ACTIONS

- Traiter les entrées de ville,
- Améliorer les cheminements piétons en centre-ville en facilitant les liaisons avec le cœur commerçant,
- Mettre en place une navette estivale,
- Création de nouveaux services à l'achat,
- Travailler la place de l'enfants en ville,
- Création d'un nouvel équipement touristique,
- **Préconisations d'aménagements voirie et mobilité,**

### OPPORTUNITES

Gagner en **qualité paysagère** faciliter les cheminement en modes actifs depuis **les communes voisines,**

Développer des **aménagements qualitatifs en centre-ville,**

Enjeu **d'intermodalité et de services vélo,**

Opportunité de **nouveaux services de mobilit**é à développer en lien avec les commerçant,

Favoriser une **mobilité autonome et sécurisée des jeunes,**

Opportunité de développement de service vélo,

## L'étude de revitalisation du centre-ville de Paimpol (2017)

## Les actions mises en place

- La mise en place d'un système de location de vélo à assistance électrique (150) + projet d'achat de 150 nouveaux vélos,
- La gestion par DSP à Transdev du transports collectifs (ferrés, urbain et à la demande), transport scolaire.

## Les projets

- Ouvrir le transport scolaire au public,
- Augmenter le notre de vélo à assistance électrique en location (150),
- Développer le ferroviaire et proposer un nouvel arrêt TER à Plounez,
- Proposer de la location de véhicules électriques (dont 1 à Paimpol),
- Proposer une ligne de bus touristique l'Arcouest – Paimpol – Plouezec,
- Réflexion autour de l'extension la ligne 24 de bus vers l'hôpital et le Sud de Paimpol.

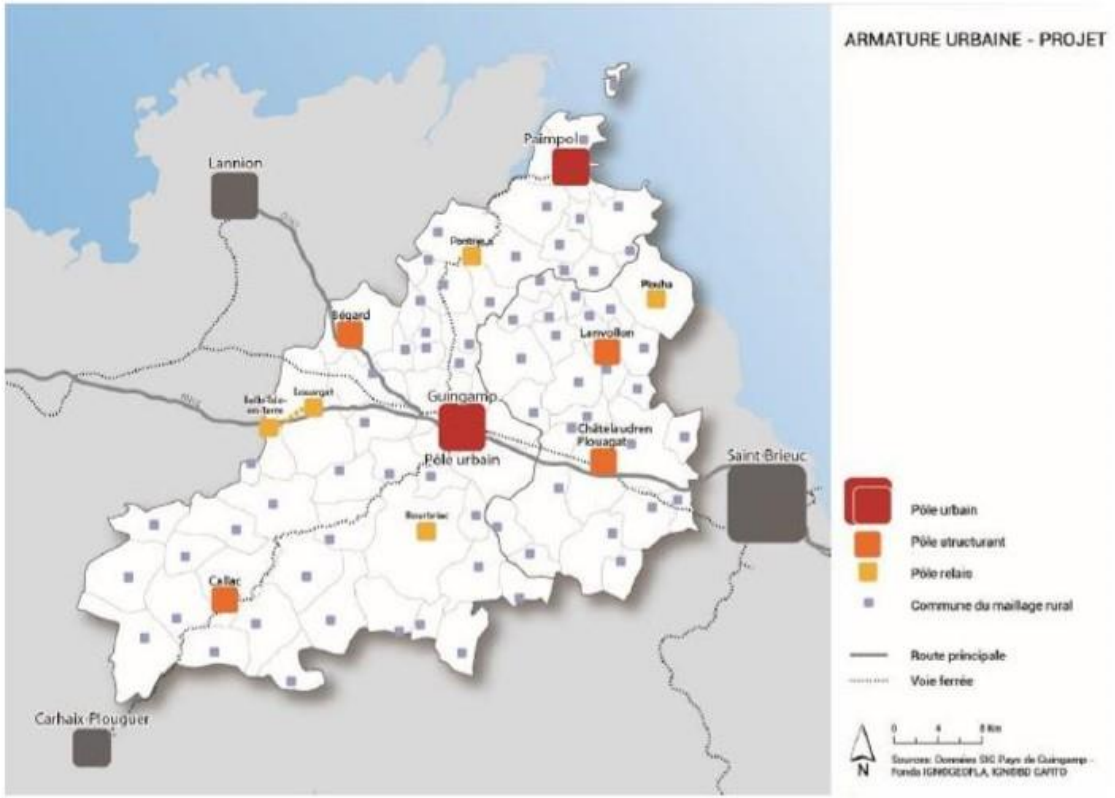
### Potentiels d'articulation avec le schéma

- Favoriser l'intermodalité train/vélo,
- Garantir des cheminements sécurisés vers les gares,
- Proposer des services vélos complémentaires.

# Les dynamiques territoriales

## Le positionnement de Paimpol

- La commune appartient à la communauté d’agglomération de Guingamp Paimpol Agglomération de l’Armor à l’Argoat (76 000 habitants), c’est un **pôle urbain**,
- Influence de la zone d’emploi de Lannion et Saint-Brieuc,
- Aire urbaine urbain et bassin de vie de Paimpol : Île-de-Bréhat, Kerbors, Kerfot, Lanmodez, Lézardrieux, Pleubian, Pleudaniel, Pleumeur-Gautier, Ploubazlanec, Plouézec, Plourivo, Quemper-Guézennec, Yvias




Cartographie de l’armature urbaine, SCoT, PADD

## Les enjeux géographiques

- **La position d'interface maritime**

Le **potentiel économique du littoral** (tourisme, pêche, conchyliculture, plaisance, construction et réparation navale, transport maritime, valorisation énergétique),

L'axe Paimpol l'Arcouest et **l'enjeu du tourisme**,

- **Des distances marchables et cyclables raisonnables**

5588 personnes vivent à moins de 2 kilomètre du centre-ville de Paimpol, soit 20 minutes en marchant.

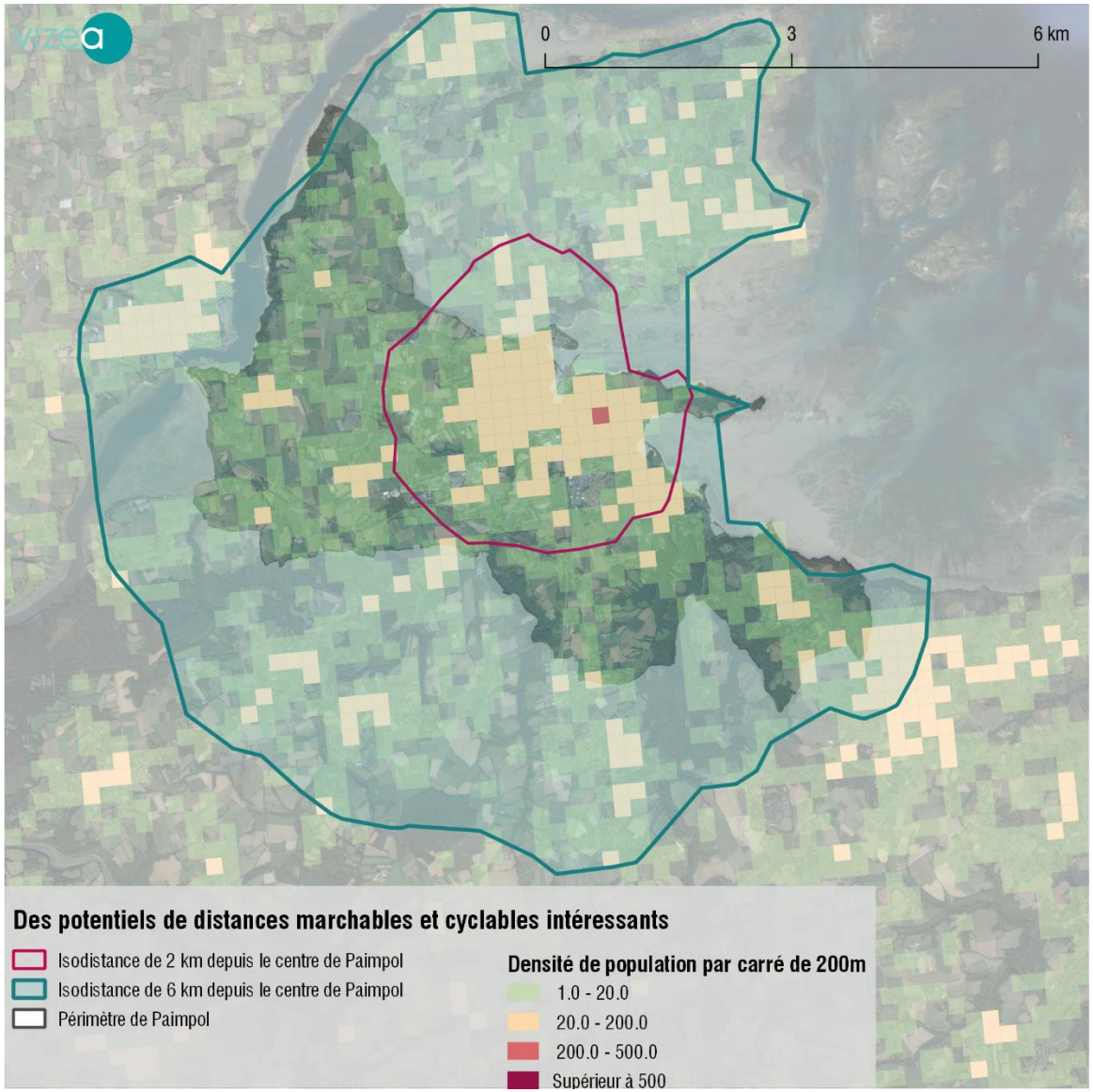
14 186p personnes vivent à moins de 6 kilomètre du centre-ville de Paimpol, soit 20 minutes à vélo

***NB : Il s'agit de distances raisonnables pour réaliser des déplacements domicile-travail quotidiens.***

- **Une structure urbaine dense peu propice**

L'étroitesses des rues et un réseau viaire très dense,

Le déficit d'espaces dédié aux piétons et cyclistes.



**Méthode d'analyse**

Les données INSEE Paimpol et son aire urbaine (2017),
Les ressentis exprimés lors des moments de concertation (diagnostic en minibus et diagnostic à vélo)
Les usages étudiés,
L'analyse de l'enquête en ligne.

## Les publics cibles

### Les jeunes (0, 29 ans)

Les jeunes représentent **22 %** de la population de la ville de Paimpol,

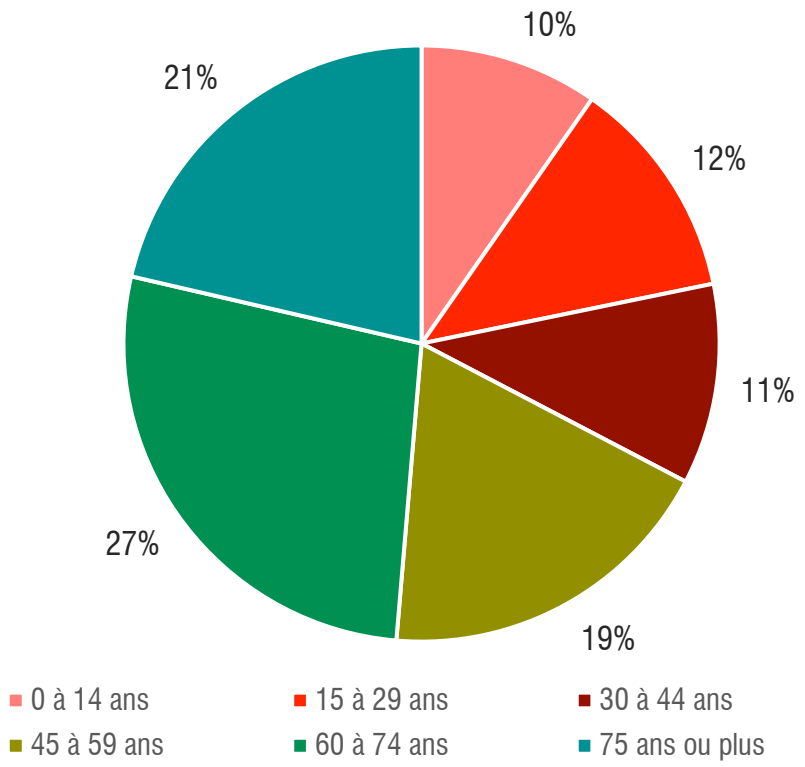
### Les seniors (plus de 60 ans)

- La population de la ville de Paimpol est vieillissante, les plus de 60 ans représentent **48 %** de la population locale,
- Leurs pratiques apparaissent davantage ancrées à l'échelle de la commune,
- Les personnes âgées privilégient la marche à pied pour se rendre faire leurs courses,
- L'importance des espaces de stationnement en centre-ville ainsi que les distances réalisables à pied sont des enjeux importants,
- Elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.),

### Les actifs

- Leurs déplacements représentent un part importante des déplacements sur la commune,
- Potentiels de déplacements en modes actifs et de développement de l'intermodalité,

**Composition de la population de la ville de Paimpol**
*Insee, 2017*



# Les déplacements des jeunes

## Les modes de déplacements

- Le transport scolaire (bus et train) ainsi que les « parents taxis »,
- Les jeunes se déplacent peu à vélo sur la commune.

## Les potentiels au développement du vélo ?

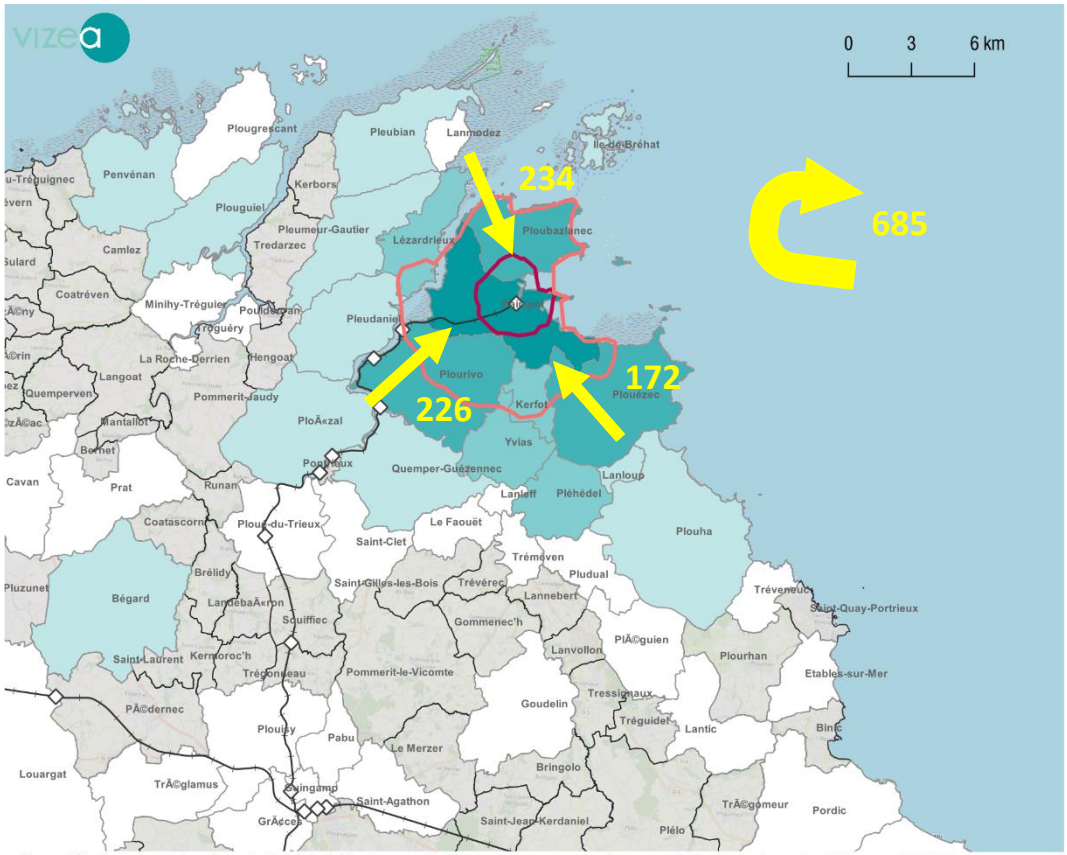
- 1589 scolaires vivent à Paimpol ou dans une commune située à moins de 6 kilomètres – sont plus particulièrement concernées :
  - **Ploubazlanec (234)**,
  - **Plourivo (226)**,
  - **Plouézec (172)**,
- Les déplacements de proximité en mode actifs représentent un potentiel important,
- Guingamp (25), Saint-Brieuc (35), Lanion (30), Ploubazlanec (60) captent une partie des déplacements des scolaires, pouvant représenter des potentiels d'intermodalité bus-train/vélo/marché à pied

**1711**
*scolaires entrants*

**685**
*scolaires internes*

**300**
*scolaires sortants*

**La mobilité scolaire**
*Insee 2017, Vizea 2020*




**Les déplacements domicile-établissement d'enseignement des scolaires entrants (Vizea, 2020)**
**Données : Mobilitésscolaires, INSEE, 2017**

**Transports collectifs**
**Ferrés**
- Gares (SNCF, 2020)
- Réseau ferroviaire (SNCF, 2020)

Communes

**Effectifs des scolaires entrants**
- de 0 à 15
- de 15 à 45
- de 45 à 99
- de 99 à 250
- de 250 à 600
- Accessibilité 2 km
- Accessibilité 6 km

## Les déplacements des jeunes

*La base de loisirs de Ploulafret, Vizea, 2020*

*Les équipements sportifs, Vizea, 2020*

### POTENTIELS

- Une mobilité très dépendante des parents et des transports scolaires,
- Le vélo représente un levier d'indépendance et d'autonomisation de la mobilité,
- Le vélo et la marche à pied permettent d'agir sur la précarité économique des jeunes actifs,

### FREINS ACTUELS

La sécurité routière,

Les freins psychologiques,

Une pratique peu ancrée dans les habitudes des jeunes,

Le dénivelé et les distances à parcourir.

### LES LEVIERS

Communication,

Agir sur le développement d'itinéraires sécurisés vers les lieux d'enseignement,

Développer du stationnement vélo sécurisé aux abords des établissements scolaires (actuellement peu qualitatif).

# Une mobilité des actifs majoritairement motorisée

## Eléments généraux

- **4 525 actifs** travaillent sur la commune de Paimpol,
- La voiture est prégnante dans les modes de déplacements : 75 %
- Sur la ville de Paimpol, **63,4 % (INSEE, 2017) des habitants travaillent sur leur commune de résidence,** 33,6 % se rendent sur une autre commune pour aller travailler.
- **10 % des habitants se rendent au travail à pied et 2 % à vélo**.
- Sur l'aire urbaine de Paimpol (incluant les 14 communes du bassin de vie), ces chiffres s'abaissent respectivement à 5 % et 1,5 %.
- Saint Brieuc, Guingamp et Lannion captent une partie des emplois des actifs sortants.

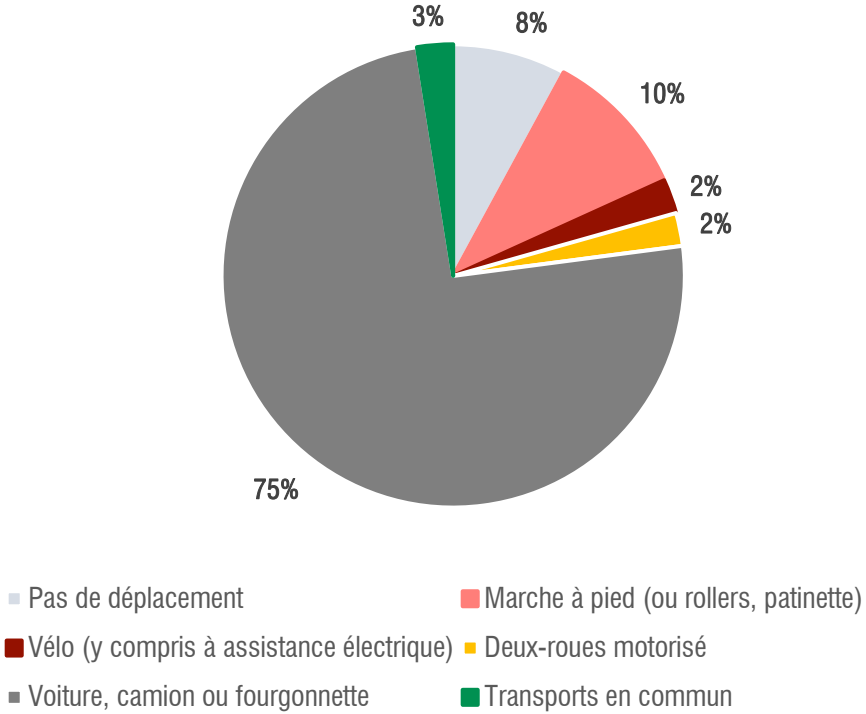
**3165** *actifs entrants*

**1355** *actifs internes*

**805** *actifs sortants*

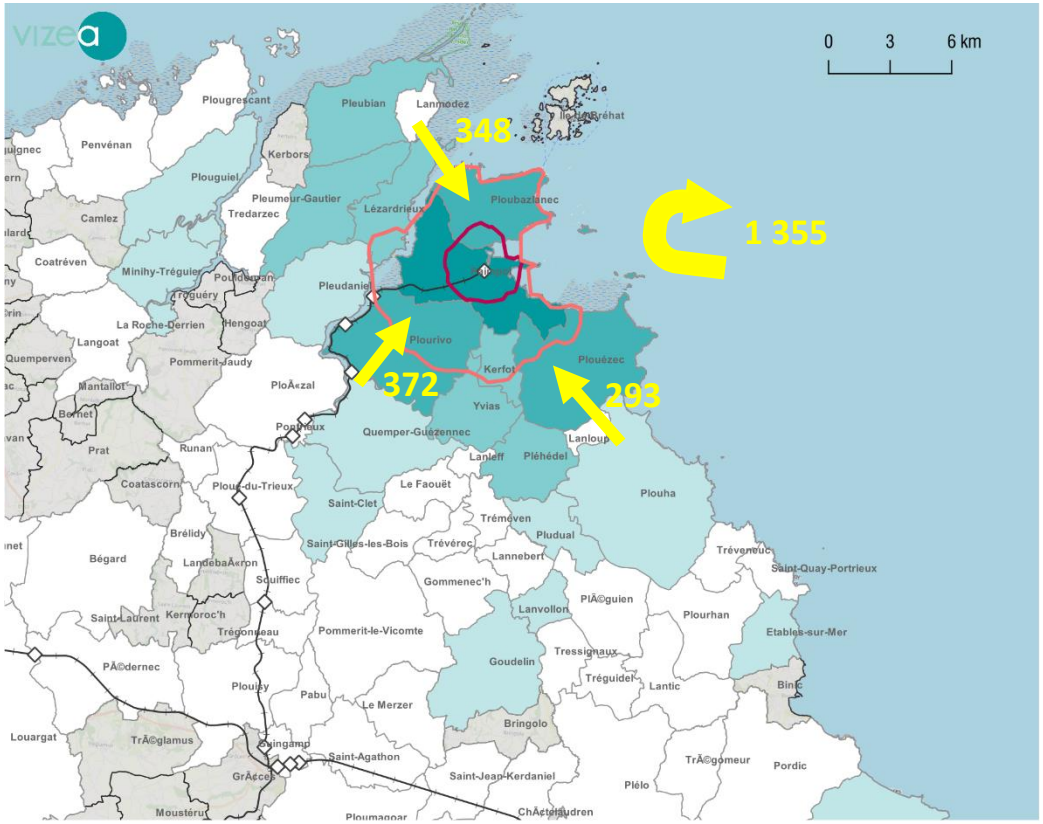
**La mobilité des actifs**
*Insee 2017, Vizea 2020*

**Part des moyen de transports utilisés pour se rendre au travail**
*INSEE, 2017*



## Une mobilité des actifs majoritairement motorisée

# Les potentiels de déplacements en modes actifs à l'échelle locale




**Les déplacements domicile-travail des actifs entrants à l'échelle de l'intercommunalité (Vizea, 2020)**
**Données : Mobilités professionnelles, INSEE, 2017**

**Transports collectifs**

**Ferrés**

- Gares (SNCF, 2020)
- Réseau ferroviaire (SNCF, 2020)

**Effectifs des actifs entrants**

- De 0 à 25
- De 25 à 70
- De 70 à 150
- De 150à 370
- Plus de 370
- Communes
- Accessibilité 6 km
- Accessibilité 2 km

| Part modale | Entrants | Internes | Sortants |
|---|---|---|---|
| Pas de transport | 0 | 15 % | 0 |
| Marche à pied | 0 | 14 % | 1 % |
| Vélo | 0 | 4% | 1 % |
| Moto | 1 % | 2 % | 1 % |
| Voiture | 97 % | 63 % | 91 % |
| Transports collectifs | 1 % | 1 % | 6 % |
| | 100 % | 100 % | 100 % |

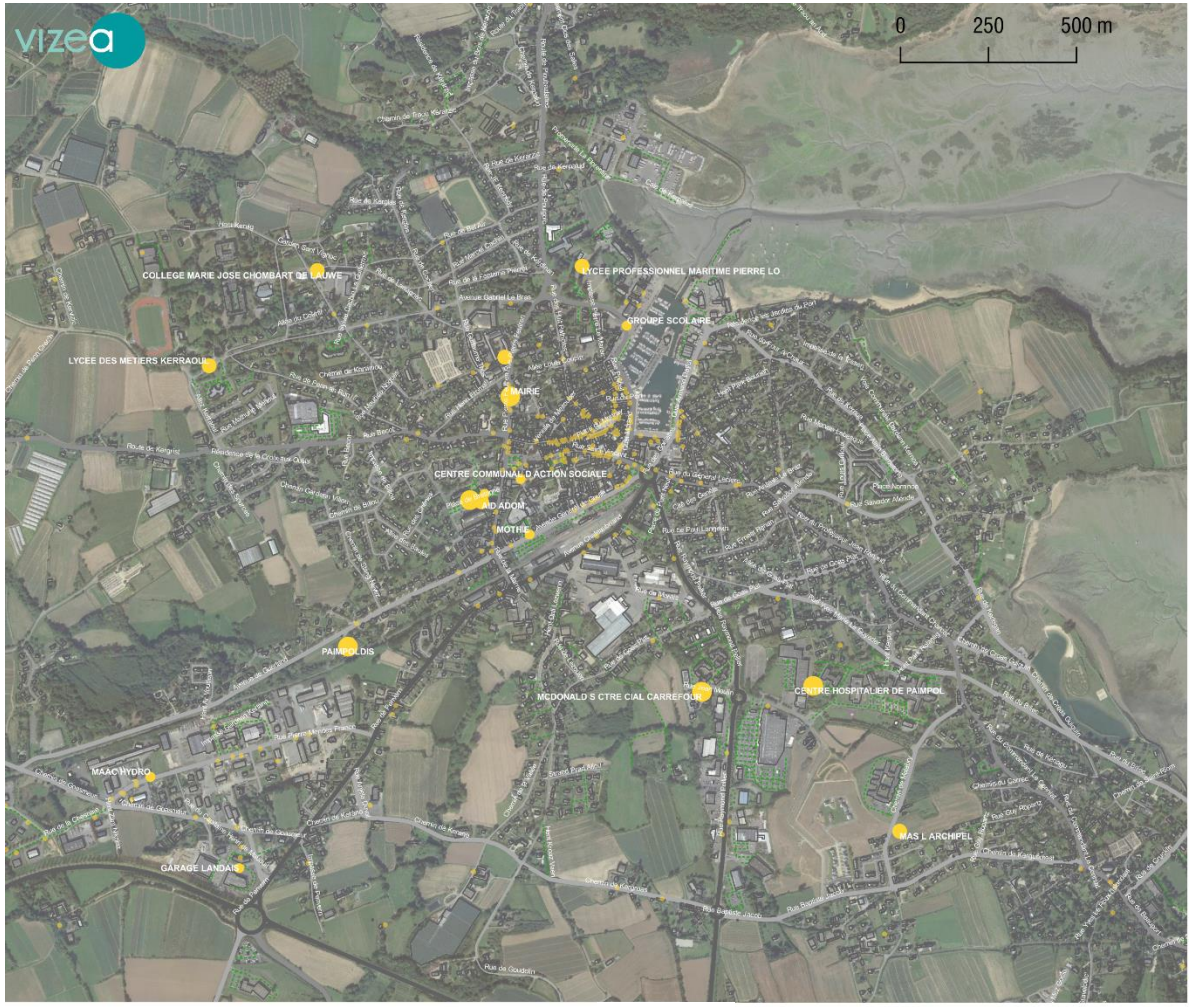
- **2 815 actifs vivent à Paimpol ou dans une commune située à moins de 6 kilomètres** – sont plus particulièrement concernées :
  - **Ploubazlanec (348)**,
  - **Plourivo (372)**,
  - **Plouézec (293)**.
- 14 % des actifs vivant et travaillant à Paimpol se déplacent à pied pour se rendre sur leur lieu de travail,
- Les habitants de Paimpol se déplacent peu à vélo et peu en transports en commun, malgré une offre existante (Breizhgo, TER). Le covoiturage est, lui, davantage pratiqué. *(données issues de la concertation)*
- L'habitat est dispersé sur la commune, rendant d'autant plus importante la question des déplacements domicile-travail.

# Une mobilité des actifs majoritairement motorisée

## Les pôles d'emploi

- Des déplacements domicile-travail tournés vers les principaux pôles d'emploi de la ville :
    - le centre-ville,
    - la zone commerciale,
    - la zone industrielle Goesmeur.
- La ville de Paimpol concentre une part importante d'emploi liés au tertiaire et au domaine agricole (maraichage)

| Principaux employeurs | Effectif (à la centaine près) |
|---|---|
| Centre Hospitalier de Paimpol | 500 |
| EHPAD Les Embruns | 200 |
| Mairie de Paimpol | 100 |
| PaimpolDis | 100 |
| Carrefour | 100 |
| Etablissement National Invalides de la Marine | 50 |
| Lycée des Métiers Kerraoul | 50 |
| Collège Marie-José Chombart de Lauwe | 50 |
| La poste | 50 |




**La localisation des principaux lieux d'emploi (Sirene, 2017 )**

**Entreprises**
- 1 à 20 salariés
- 20 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 200 salariés
- 200 à 500 salariés

# Des déplacements tournés vers les pôles de services et de loisirs

## La spatialisation des services quotidiens

Les lieux dédiés aux services du quotidien (santé, enseignement; loisirs, commerce, administration) sont situés sur **4 grands pôles** :

- Le port et le cœur de ville,
- La zone commerciale de la rue Raymond Pellier,
- Le pôle d'enseignement Kerraoul (collège / lycée, stade)
- Zone industrielle de Goasmeur.

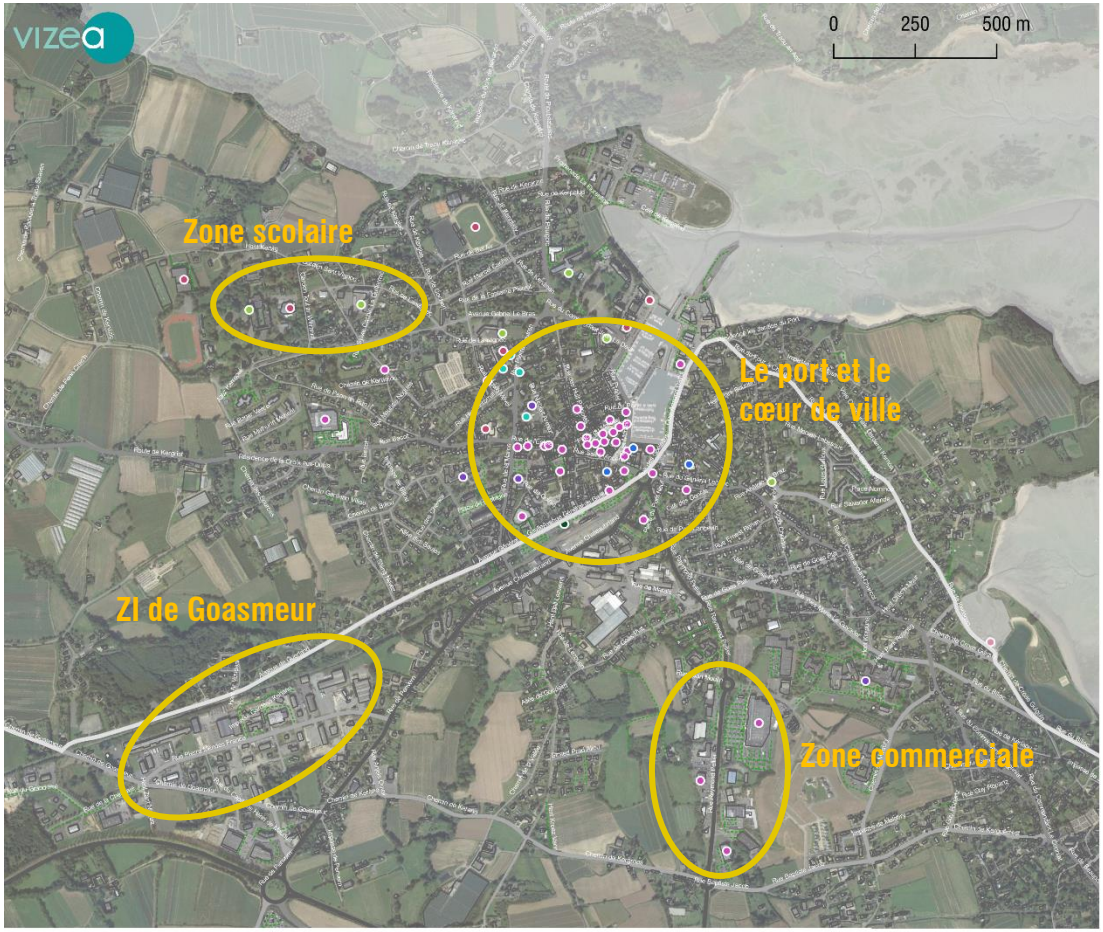
## Le potentiel d'utilisation du vélo

Au vu des distances à parcourir, le vélo et la marche à pied représentent des potentiels importants – notamment pour les déplacements du quotidien (courses, se rendre sur des lieux).

## Les usages

Les paimpolais utilisent leur **voiture dans 74%** des trajets dédiés aux loisirs, achats, autres (INSEE, 2017).

La **population paimpolaise étant vieillissante**, la question de l'**accessibilité** (voiture, parking relais, trottoirs en bon état) de ces sites représente un réel enjeu pour cette catégorie de population.




**La localisation des principaux pôles générateurs de flux (Vizea, 2020)**

**Pôles générateurs de flux**

- Transports collectifs
- Santé
- Loisirs
- Enseignement
- Commerce
- Administration
- Tourisme

# Des potentiels de développement des modes actifs liés au tourisme

## L'offre existante

La ville de Paimpol est traversée par deux itinéraires piéton et vélo importants :

- Le **sentier de Grande Randonnée n°34** (GR34)
- La **Vélomaritime** – véloroute et voie verte européenne (Eurovélo 4) Dunkerque – Roscoff,

L'Office du tourisme propose des **boucles cyclo-touristiques locales** :

- Vélo train de l'estuaire du Trieux – permet de découvrir la forêt de Penhoat Lancerf. L'aller fait environ 15 kilomètres, et pour le retour une proposition est faite aux touristes de mettre le vélo dans le train micheline reliant Guingamp-Paimpol.
- Le Havre de Beauport (le circuit vers l'abbaye de Beauport),
- La corniche de Plouezec,
- Le baby-circuit vers la pointe de Guilben

**Disposant de polarités majeures, la valorisation de la pratique du vélo-tourisme est un réel atout pour le territoire.**

**Les potentiels des modes actifs pour les déplacements liés au tourisme**

**Pôles générateurs de flux (Vizea, 2020)**
- Loisirs
- Commerce
- Tourisme

**Grands itinéraires vélo et marche à pied**

**Eurovélo n°4 (Vélomaritime)**
- Véloroute
- Voie verte

- Boucle touristique (Office du tourisme, 2020)
- Itnéraire de Grande Randonnée 34 (GR34)

# Des potentiels de développement des modes actifs liés au tourisme

## Le tourisme représente un enjeu majeur, à la période estivale :

- Paimpol est une « station classée de tourisme »
- 2 saisons se dessinent sur l'année : l'été où la population se multiplie et l'hiver, plus calme. La part modale des déplacements évolue fortement entre la période hivernale et estivale – la pratique du vélo augmente.

## Des polarités majeures :

- L'abbaye de Beauport,
- La pointe de Guilben
- Les plages (Lédano, Tossern, Bréhec à Plouezec)
- La pointe de l'Arcouest – génératrice de déplacements,
- Le port de Loguivy-de-la-mer,
- Pontrieux et le château de la Roche Jagu,
- Le port et le cœur de Paimpol,

*Le port de Loguivy-de-la-mer, Vizea, 2020*

*Le port de Paimpol, Vizea, 2020*

# Des potentiels de développement des modes actifs liés au tourisme et aux loisirs importants

## Usages

- Les premiers usagers sont les locaux : **28 % des demandes effectuées à l'Office du tourisme proviennent des locaux** . Le bassin émetteur principal est la région Bretagne, suivi du Grand-Ouest, de la région parisienne, de la zone centre et Pays-de-la-Loire, de la Normandie, puis de la région Rhône-Alpes.
- La majorité des touristes sont en demande de **randonnées, de boucles à vélo, de balades de sites en plein air.**
- Une **hausse de 29 % de fréquentation** des véloroutes et voies vertes de Bretagne a été enregistrée à la suite du confinement sur la période estivale de 2020.
- Plusieurs types de profils de touristes sont observés :
    - les camping-caristes,
    - les familles,
    - les randonneurs,
    - les couples avec jeunes enfants et couple seniors,
    - des « touristes réfugiés climatiques » sont observés depuis 2 ans, fuyant la chaleur du Sud,

## Attentes et objectifs liées au tourisme (formulées par l'Office du tourisme)

- **Développer des itinéraires en site propre sécurisés** : pour favoriser le cyclotourisme, reliant les polarités touristiques et les équipements sportifs et culturels, il s'agit d'une demande importante émanant de la part des familles.
- **Proposer des services vélo aux touristes** (location, consignes, stationnement sécurisé),
- **L'intermodalité train / vélo** est notamment l'un des leviers favorisant l'usage du vélo pour cette clientèle. La clientèle urbaine type parisienne, cible usager principale de Paimpol est en effet habituée à se déplacer à vélo.
- **S'adapter au changement climatique** : depuis quelques années 2 saisons se dessinent sur l'année : un hiver très pluvieux d'octobre à avril, puis un état très sec et chaud d'avril à septembre complexifiant le développement touristique de la zone. L'évolution de la pratique du vélo, pour le tourisme ou les usages du quotidien est perçu comme un levier d'action face à cette situation climatique.

*La majorité de ces données proviennent d'un entretien réalisé avec l'Office du Tourisme Guingamp – Baie de Paimpol*

## L'accès à vélo vers l'île de Bréhat : un enjeu majeur

L'**accès à l'embarcadère** menant à l'île de Bréhat est un réel enjeu pour le tourisme.

A l'été **2020 la circulation à vélo a réellement saturé sur l'île de Bréhat**, générant des conflits d'usages avec les habitants de l'île. La saturation en vélo a été telle cette année que l'hôtel situé à la pointe de l'Arcouest a investi dans un système de **stationnement vélo** au cours de l'été.

Il s'agit donc de bien **différencier l'accessibilité à vélo jusqu'à la pointe de l'Arcouest du passage de vélo sur les navettes** qui ne semble plus souhaitable au vu de la saturation lors de la période estivale.

Actuellement en été il n'est possible de passer son vélo sur les navettes qu'à 9h30 dans le sens l'Arcouest – Bréhat et qu'à 15h pour le trajet Bréhat – l'Arcouest.

**Le développement de stationnement vélo sécurisé aux abords de l'embarcadère représente des potentiels importants.**

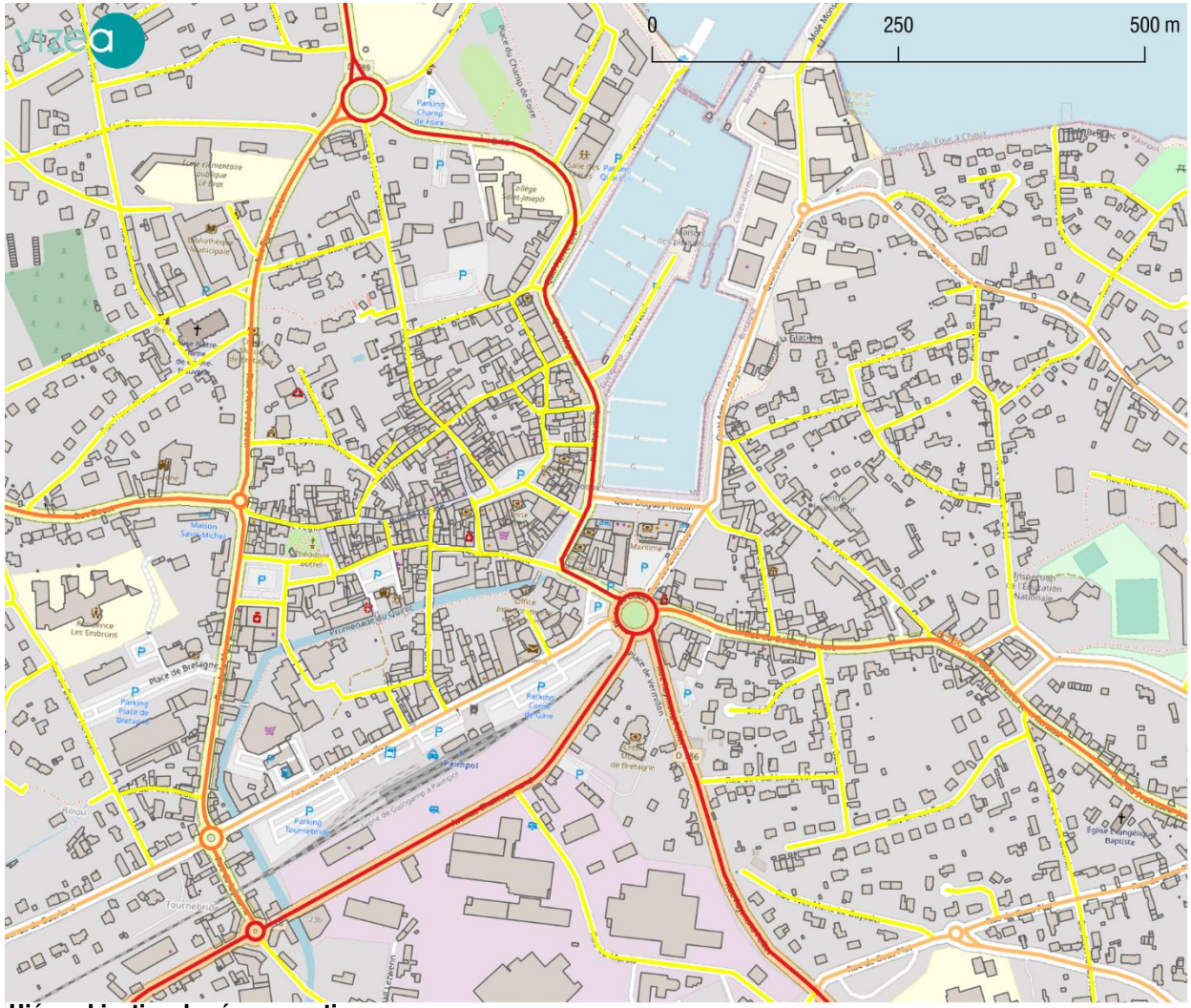
Une action coordonnée entre la région, le département et la commune de Ploubazlanec est essentielle sur cette question.

*Vue depuis l'embarcadère sur l'île de Bréhat, Vizea, 2020*

*Stationnement vélo aux abords de l'hôtel, Vizea, 2020*

# Analyse du plan de circulation

# La hiérarchisation du réseau routier




**Hiérarchisation du réseau routier**
*Source : Vizea, 2020*

**Typologie de voie**

- Réseau structurant
- Réseau secondaire
- Liaisons locales
- Voies résidentielles

- Les **voies de desserte structurante et les secondaires** nécessitent une réflexion approfondie quant à la place laissée aux piétons et vélo, le trafic y est dense et important.

- Les **liaisons locales** supportant un trafic important (avenue du général de Gaulle par exemple) – nécessitent une réflexion approfondie quant à la place laissée aux piétons et vélo.

- La circulation des vélos et piétons dans **les voies résidentielles** : ce réseau est potentiellement compatible avec la pratique du vélo.

# Le potentiel des sentes

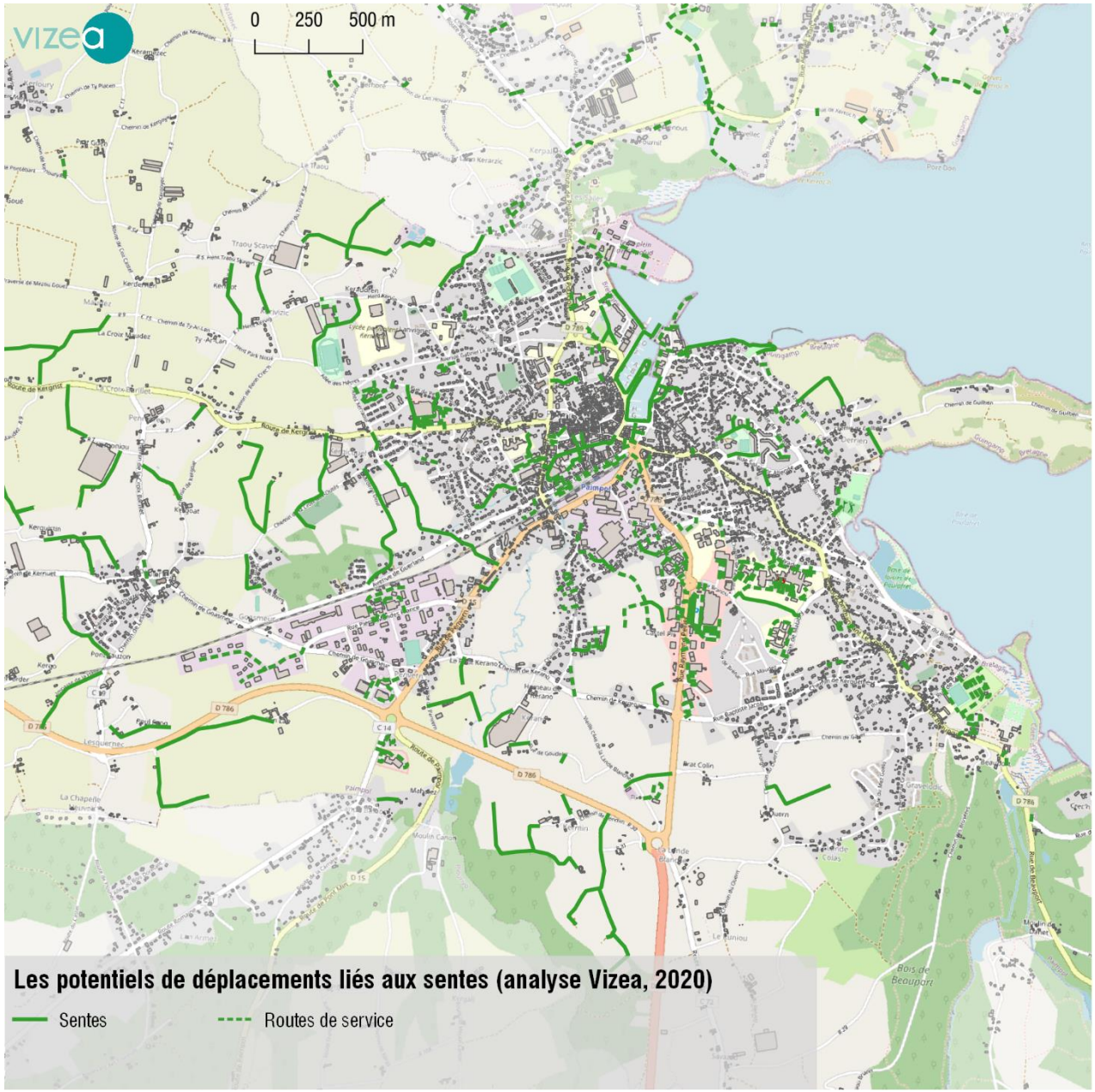
**Les potentiels de déplacements liés aux sentes (analyse Vizea, 2020)**

- Un **réseau de sentes** favorisant les déplacements piétons est recensée dans le centre-ville de Paimpol.

- De diverses natures (escaliers, sentiers, routes de services, traversées de parkings) – **leur valorisation** (amélioration de l'accessibilité, développement de jalonnement piéton) peut permettre l'amélioration de l'accès piéton du cœur de ville – notamment depuis les espaces de stationnement environnants.

**Au vu du vieillissement de la population, les déplacements de courtes distances sécurisés via les sentes existantes et à valoriser présentent des potentiels importants.**

# Le potentiel des sentes




- A une échelle plus large, **de nombreux cheminements piétons** sont recensés sur l'ensemble de la commune de Paimpol. Ils sont composés de :
    - Piste agricoles,
    - Pistes cavalières,
    - Escaliers,
    - De routes de services,
- Leur **valorisation** peut contribuer à favoriser les déplacements actifs entre les quartiers, vers le centre-ville et vers les principales polarités.

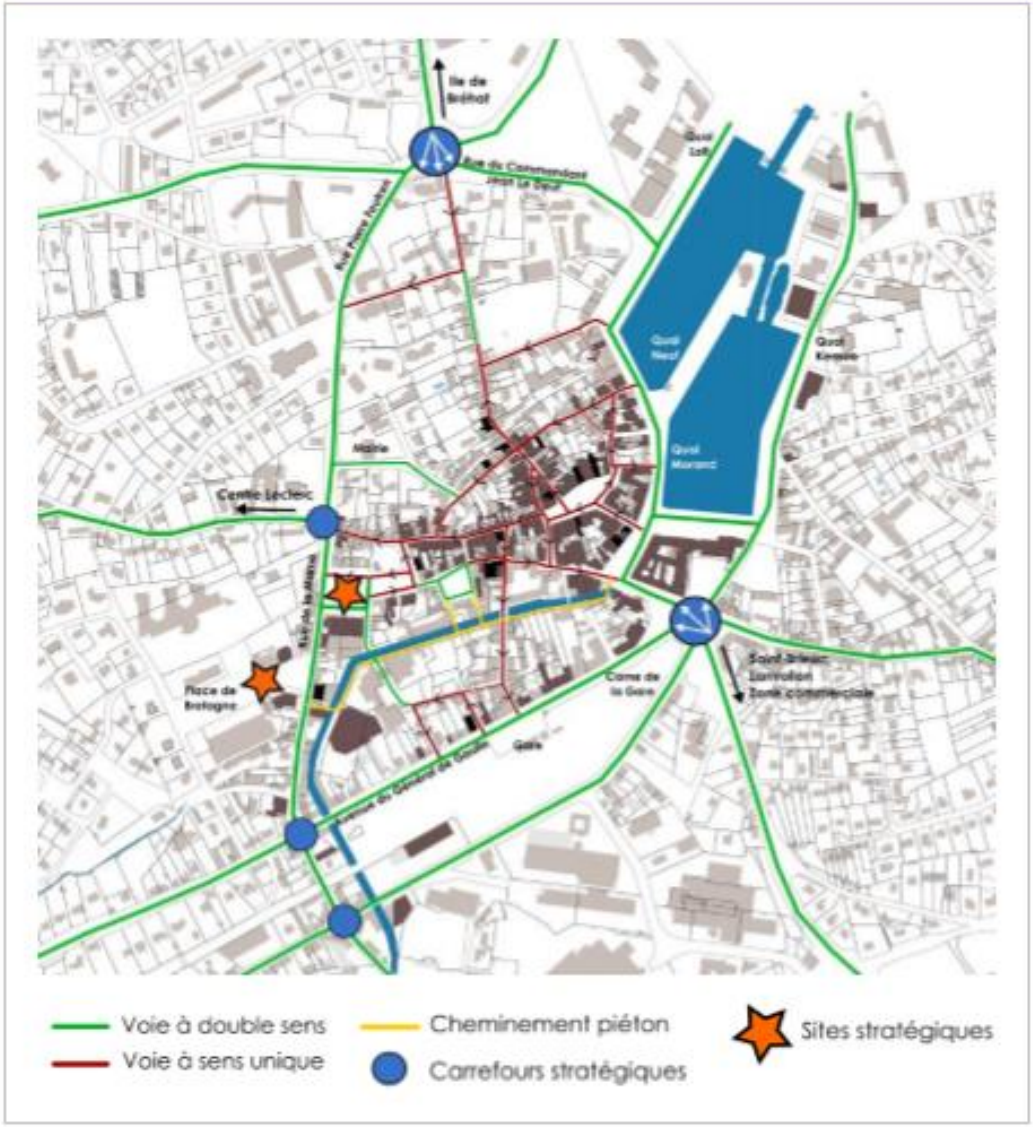
**L'entrée du centre ville est permise par :**

- La rue du Commandant Jean Ledeut,
- La rue Pierre Feutren,
- L'avenue du général de Gaulle,
- La rue du Général Lecerc,
- La rue Raymond Pellier

Le centre-ville étant déjà majoritairement apaisé, c'est son accès à pied et à vélo qui nécessite une réflexion afin de favoriser les déplacements vers le cœur de ville, concentrant une part importante des activités (économiques, touristiques, de loisirs).

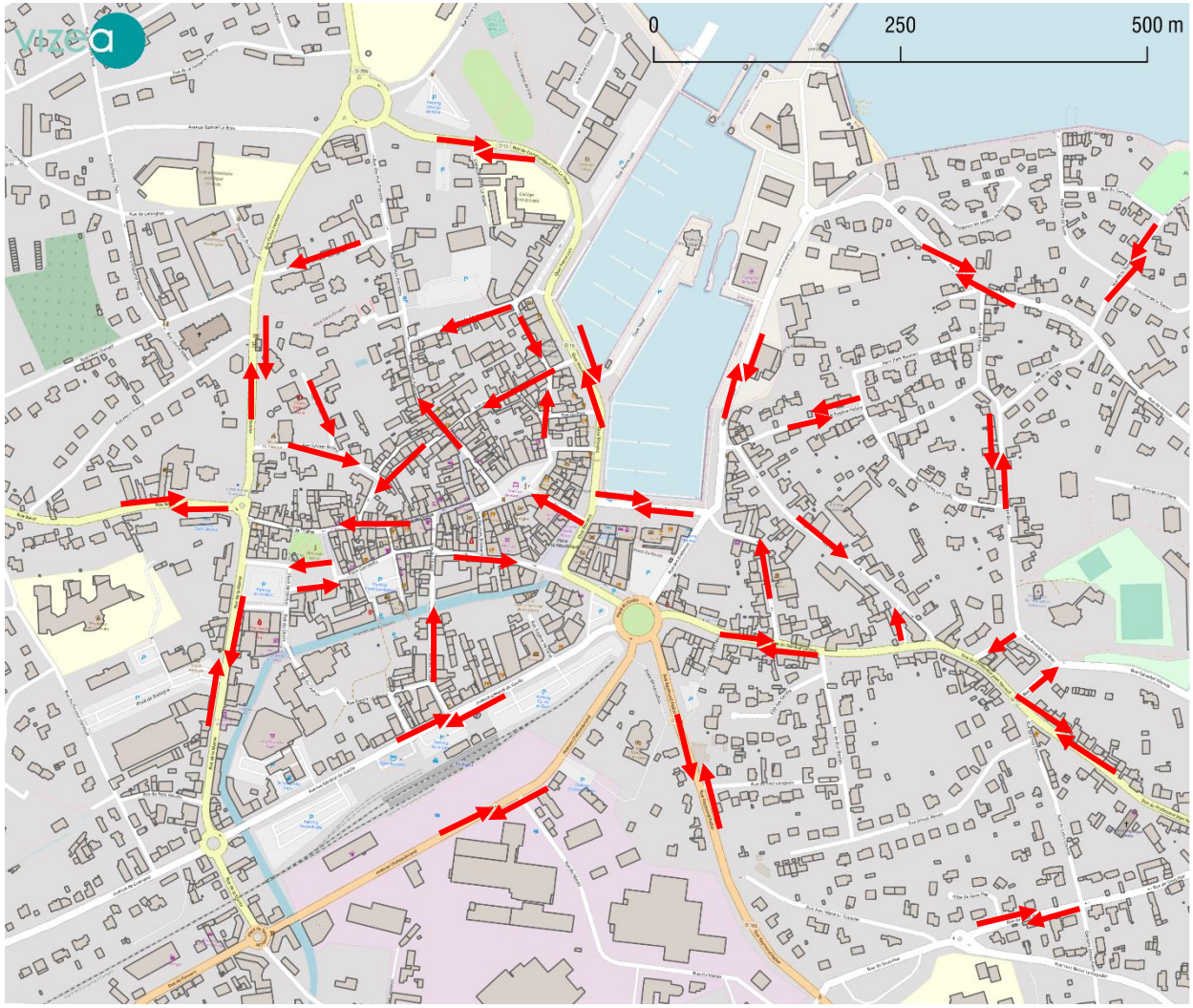
**5 carrefours stratégiques** sont recensés, ils nécessitent des traitements particuliers en termes d'insertion vélo / piéton. Ils permettent d'assurer la connexion aux espaces résidentiels et au centre-ville.

## *Le plan de circulation en centre-ville*




*Source : Etude de revitalisation du centre-ville de Paimpol, 2017*

# Analyse des sens de circulation




**Plan de circulation de l'hyper centre**

*Source : GoogleMaps. Consulté le 29/10/2020*

Sens de circulation

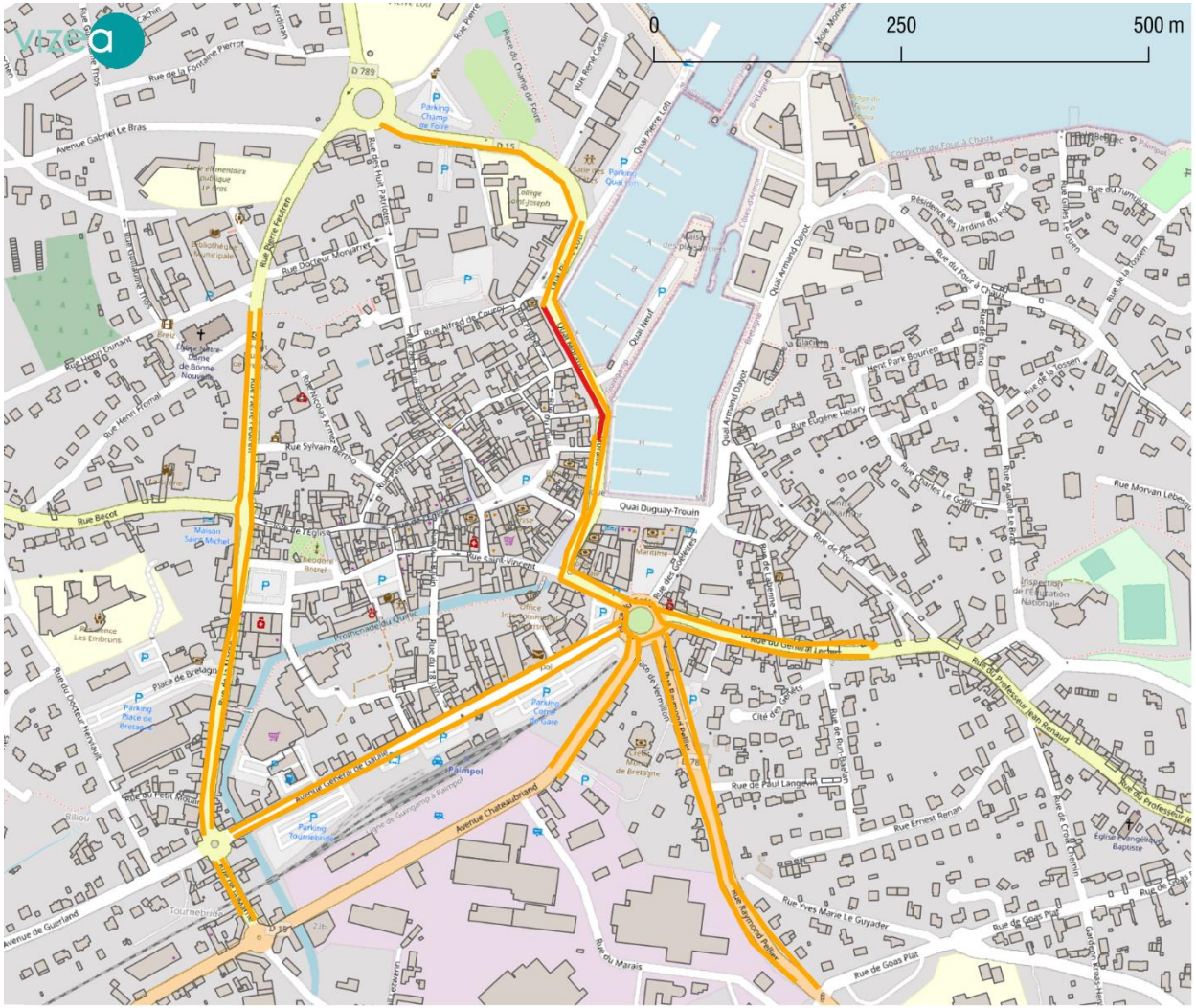
Des potentiels de **mise en sens unique** :

La circulation est à double sens sur les quais, au vu du trafic supporté, les quais de Kernoa et Duguay Trouin pourraient passer en sens unique.

Des potentiels de **modification des sens de circulation** :

- Rue Anatole Lebraz (entrée du quartier de Kernoa),
- Rue Salvador Allende (entrée du quartier de Kernoa),

# Les conditions de circulation

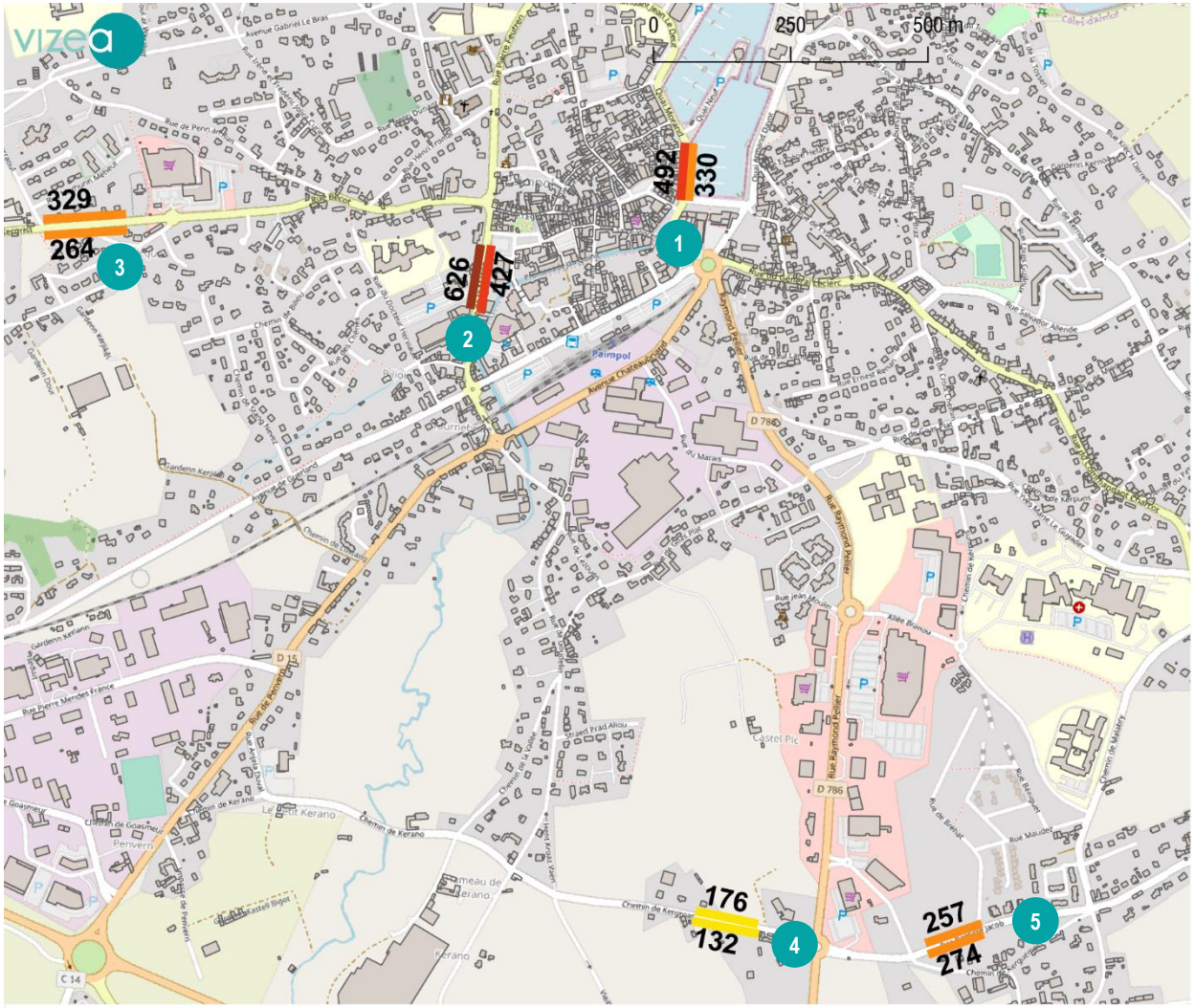

0
250
500 m
Quai Duguay-Trouin
Avenue Chateaubriand
Rue du Marais
Rue Raymond Pellier
Rue de Goas Plat
Rue Yves Marie Le Guyader
Rue Ernest Renan
Rue de Paul Langevin
Rue du Général Leclerc
Rue du Professeur Jean Renaud
Rue Morvan Lebesgond
Rue Eugène Helary
Rue Charles Le Goffic
Rue Sylvain Rosmo
Rue Alfred de Courcy
Rue Docteur Monjarret
Rue Pierre Keufman
Rue Becot
Rue Henri Pornal
Avenue Gabriel Le Bras
Rue de la Fontaine Pierrot
Rue Saint Vincent
Place de Bretagne
Avenue du Général de Gaulle
Avenue de Guerland
Rue du Docteur Merquiaux
Rue du Petit Moulin
Rue des Huit Patrons
Rue Nicolas Armagnac
Rue Alexandre Dumas
Rue Henri Pornal
Rue Lieut Dumant
Quai Pierre Loti
Quai Neuf
Quai Armand Dayot
Quai de Morand
Rue des Goémons
Rue de Vermont
Rue Rene Cassin
Rue du Turmuzy
Rue de la Tossen
Rue du Four à Chaux
Rue Olivier Le Goffic
Rue Gustave Le Bris
Rue de Paris
Rue de Goas Pat
Rue de Coat Dermin
Rue du Professeur
Place du Champ de Foire
Place de la Liberté
Place de la Marine
Place de la Gare
Place de la Mairie
Place de la Fontaine
Place de la Tour
Place de la Rue
Place de la Place
Place de la Place
Place de la Place

# Recommandations du CEREMA en fonction du trafic motorisé en véhicules par jour

| Vitesse maximale pratiquée | | Trafic motorisé en véhicules par jour (addition dans les deux sens) | Débit cycliste (en nombre de vélos par jour) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour) | Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 2500 cyclistes/jour) | Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour) |
| 30 km/h ou moins | | < 2000 | Trafic mixte | Vélorue ou trafic mixte | Vélorue |
| | | 2000-5000 | | Bande cyclable ou trafic mixte | Piste cyclable |
| | | > 4000 | Piste ou bande cyclable | | |
| 50 km/h | 2X1 voie | <4000 | | | |
| | | > 4000 | Piste cyclable | | |
| | 2X2 voies | Tous trafics | | | |
| 70 km/h et plus | | Tous trafics | | | |
| Régime de priorité | | | À choisir selon le contexte | | Prioritaire sur le trafic sécant |

*Source : Cerema, 2020*

# Analyse des comptages
# Août 2020




**Analyse des comptages**

*Source : Comptages, Alyce, trafic habituel le mercredi 17h/18 (vacances scolaires), août 2020*

**Comptages automatiques par sens**

- Moins de 200 véhicules heure
- Moins de 400 véhicules heure
- Moins de 600 véhicules heure
- Moins de 800 véhicules heure
- 1 Localisation des points de comptage

| Poste de comptage | Trafic Moyen Journalier (double sens) |
|---|---|
| 1 | **10 505** (11 301 maximum) |
| 2 | **10 458** (11 956 maximum) |
| 3 | **5 182** (5 794 maximum) |
| 4 | **2 760** (3 255 maximum) |
| 5 | **5 405** (6 063 maximum) |

## Recommandations

*Basées sur les recommandations du CEREMA en fonction du trafic motorisé en véhicules par jour (2020).*

**Poste de comptage 1** : Une modification des vitesses de circulation ainsi que le développement d'un itinéraire cyclable propre (piste ou bande) est nécessaire pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

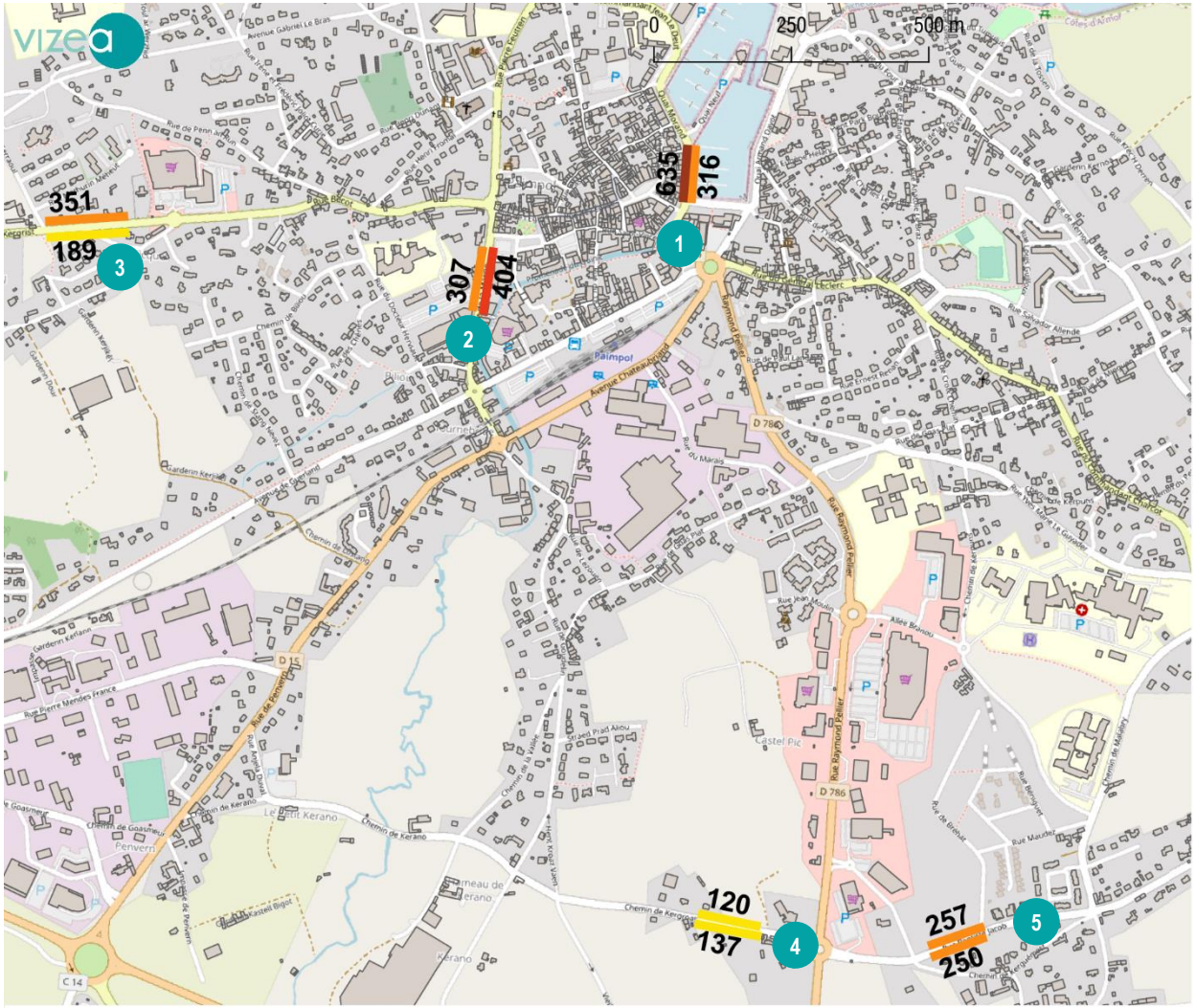
**Poste de comptage 2** : Une modification des vitesses de circulation ainsi que le développement d'un itinéraire cyclable propre (piste ou bande) est nécessaire pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

**Poste de comptage 3** : Dans le cas d'un passage à 30 km/h de la voie (accompagné de dispositifs type écluses) – l'aménagement de piste ou bande cyclable est souhaitable.

**Poste de comptage 4** : Dans le cas d'un passage à 30 km/h de la voie (accompagné de dispositifs type écluses) – des bandes cyclables sont suffisantes.

**Poste de comptage 5** : L'aménagement d'une piste cyclable est recommandé ainsi qu'une baisse des vitesses de circulation.

# Analyse des comptages
# Septembre 2020


vizea
0
250
500 m
351
189
3
307
404
2
635
316
1
120
137
4
257
250
5
Palimpot
Rue Raymond Poincaré
Avenue Chateaubriand
Rue du Marais
Rue Jean Moulin
Allée Branoux
Rue de Bénéjar
Rue Maudez
Rue Bernignat
Chemin de Kerano
Le Petit Kerano
Rue Pierre Mendès France
Rue de Penn Ar Menez
Rue Pierre Curie
Rue Victor Hugo
Rue Salvador Allende
Rue Ernest Renan
Rue Jules Ferry
Rue Jean Jaurès
Rue Ernest Renan
Rue Victor Hugo
Rue Jean Jaurès
Rue Jules Ferry

# Comptages réalisés par le département des Côtes-d'Armor

| Poste de comptage | Localisation | Trafic Moyen Journalier (double sens) |
|---|---|---|
| 1 | RD Axe Plouezec-Kerity – giratoire du Goëlo | **5 842** (dont 234 PL) |
| 2 | RD786 axe giratoire du Goëlo - giratoire de la lande Blanche : | **10 618** (dont 510 PL) |
| 3 | RD789 axe giratoire du champ de foire - Ploubazlanec | **7 004** (dont 336 PL) |
| 4 | RD786 axe giratoire de la lande blanche - Pont de Lézardrieux | **7 737** (dont 580 PL) |
| 5 | RD 15 avenue de Chateaubriand | **4 658** (dont 167 PL) |
| 6 | RD15 rue de Penvern | **6 901** (dont 167 PL) |

Des comptages ont été réalisés par le département des Côtes-d'Armor. Il s'agit de **moyennes journalières** lissées sur l'année. Il y a donc de fortes variations entre l'hiver et la période estivale non quantifiée.

## Recommandations

*Basées sur les recommandations du CEREMA en fonction du trafic motorisé en véhicules par jour (2020).*

**Poste de comptage 1** : Une modification des vitesses de circulation ainsi que le développement d'un itinéraire cyclable propre (piste ou bande) est nécessaire pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

**Poste de comptage 2** : L'aménagement d'une piste cyclable est recommandé ainsi qu'une baisse des vitesses de circulation.

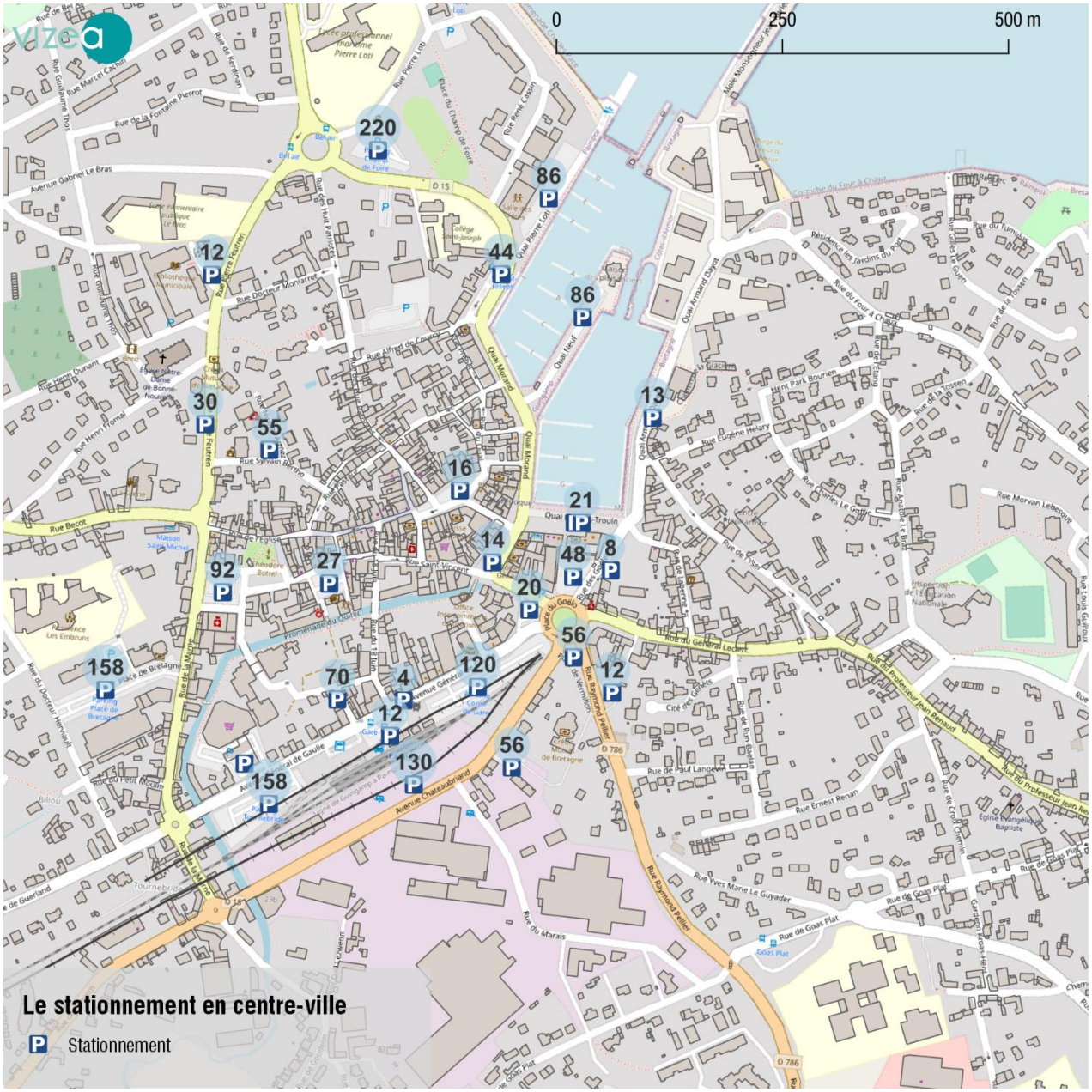
**Poste de comptage 3** : Une modification des vitesses de circulation ainsi que le développement d'un itinéraire cyclable propre (piste ou bande) est nécessaire pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

**Poste de comptage 4** : Une modification des vitesses de circulation ainsi que le développement d'un itinéraire cyclable propre (piste ou bande) est nécessaire pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

**Poste de comptage 5** : Dans le cas d'un passage à 30 km/h de la voie (accompagné de dispositifs type écluses) – l'aménagement de piste ou bande cyclable est souhaitable.

**Poste de comptage 6** : Une modification des vitesses de circulation ainsi que le développement d'un itinéraire cyclable propre (piste ou bande) est nécessaire pour permettre une circulation apaisée des cyclistes.

# Les zones de stationnement




Le centre-ville dispose de **nombreux espaces de stationnement** notamment :

- Le parking de la Place Verdun (92 places),
- Le parking de la gare (158 places),
- Le parking de la Place de Bretagne (158 places),
- Le parking du Champ de foire (220 places),

Du **stationnement en zone bleue** est permis sur les emplacements matérialisées dans le centre historique : pour une durée de 1h30 du 1er octobre au 31 mai et pour une durée de 1h du 1er juin au 30 septembre.

**Plus de 1 700 places de stationnement libres et gratuites sont présentes en centre-ville de Paimpol**

**L'ensemble des places sont situées à moins de 8 minutes à pied de la Place du Martray**

**PREMIÈRES PRÉCONISATIONS**

1. Favoriser les continuités piétonnes entre des parkings relais et le centre-ville,
2. Renforcer la dualité des réglementations de stationnement entre la période estivale et hivernale,

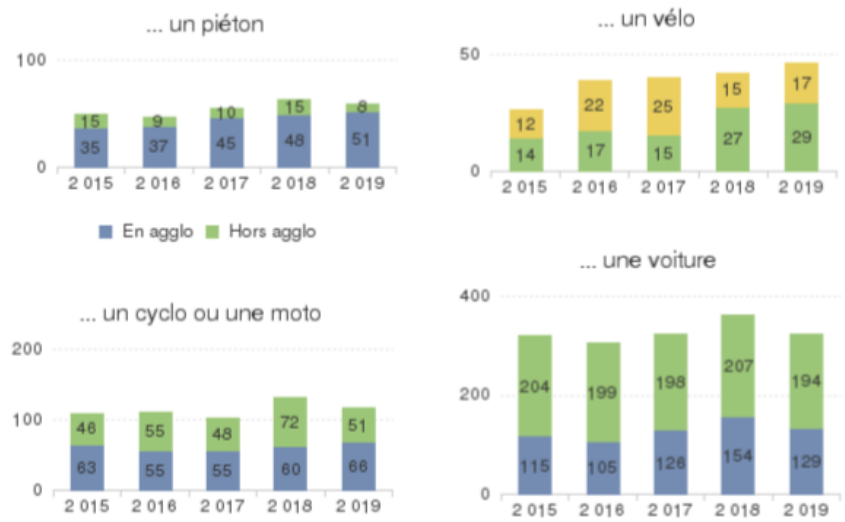
**Bilan de l'accidentologie dans le département des Côtes-d'Armor pour l'année 2020**
*Base officielle –sources BAAC*

| | Accidents impliquant un ... | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU-PL | TC | Autre | Ensemble |
| Accidents | 59 | 46 | 70 | 47 | 323 | 68 | 2 | 29 | 436 |
| % d'acc | 14% | 11% | 16% | 11% | 74% | 16% | 0% | 7% | |

| | Personnes tuées et blessées selon le type d'usagers | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Piéton | Vélo | Cyclo | Moto | VT | VU-PL | TC | Autres | Total |
| Tués | 10 | 5 | 2 | 3 | 16 | 1 | 0 | 1 | 38 |
| Blessés | 51 | 40 | 72 | 47 | 288 | 29 | 0 | 11 | 538 |

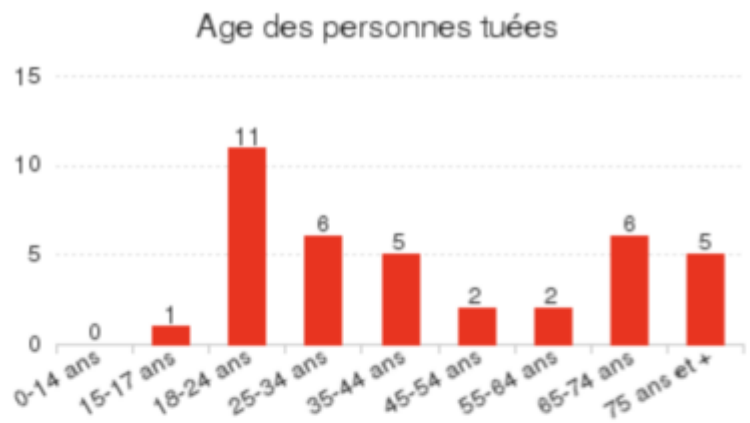
- 44 % des accidents ont lieu en agglomération, 56 % hors agglomération
- 14 % des accidents impliquent des piétons,
- 11 % impliquent des vélos,
- Les accidents impliquant des piétons sont plus importants en agglomération,

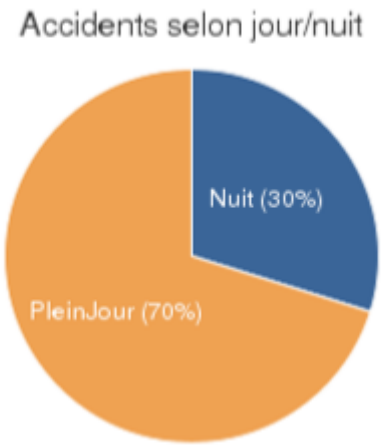
**Accidents impliquant ...**

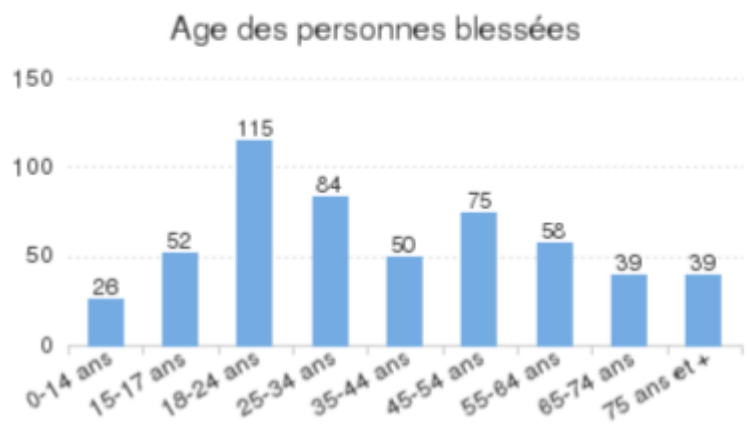


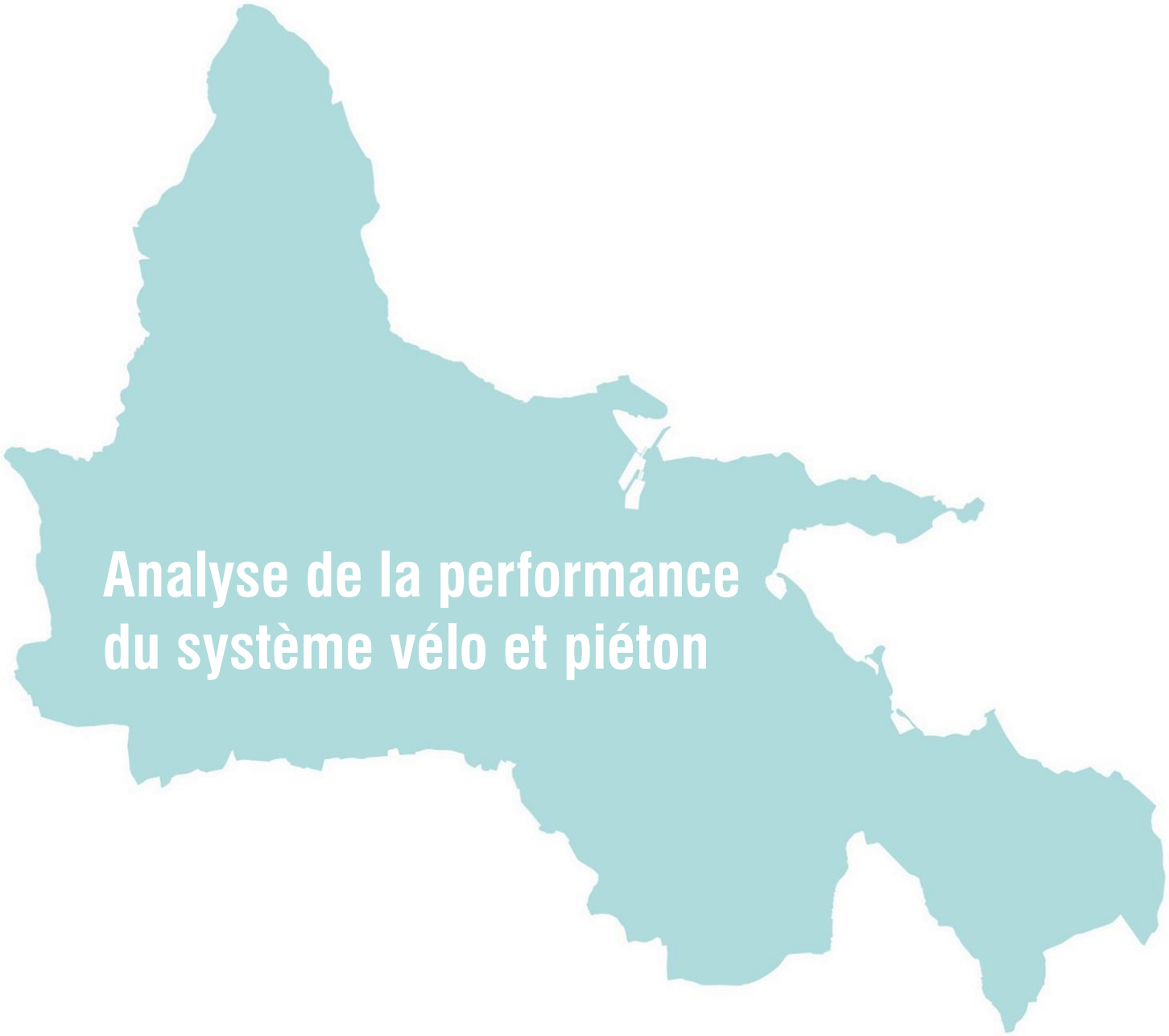
**Bilan de l'accidentologie dans le département des Côtes-d'Armor pour l'année 2020**
*Base officielle –sources BAAC*

- Les jeunes (18-24 ans) sont les premiers concernés par les accidents de la route dans le département.
- La majorité des accidents a lieu en journée.



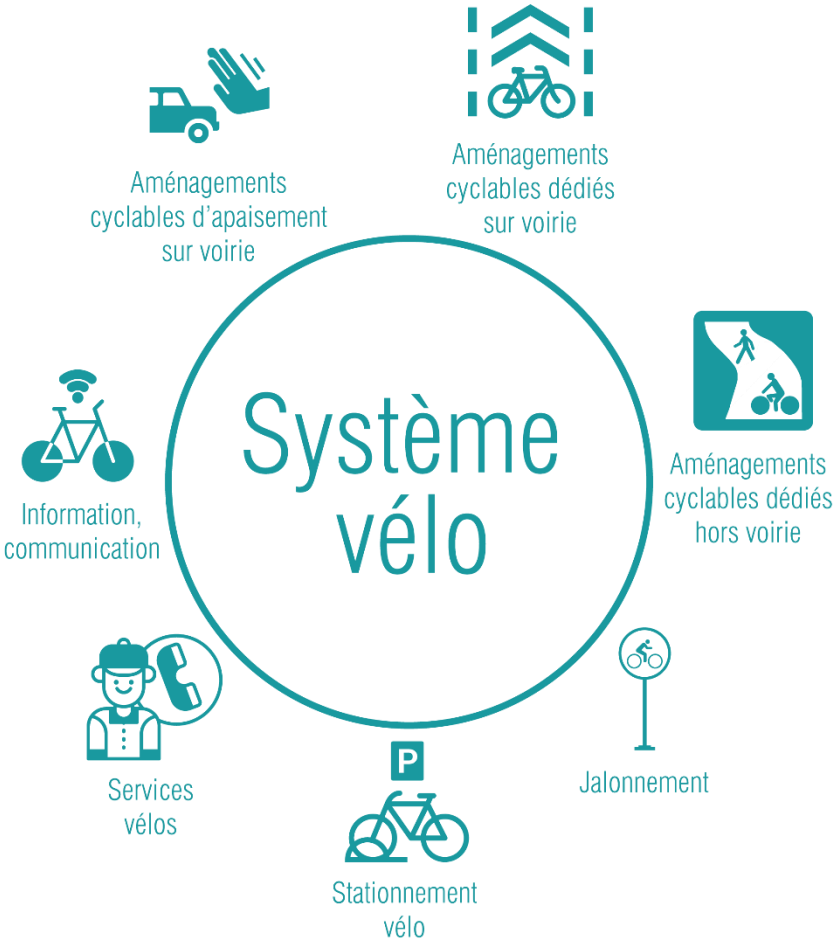





# Analyse de la performance du système vélo et piéton

# Définition

« ***Le système vélo*** *est l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre* ».




*Frédéric Héran, 2018. Économiste des transports et urbaniste*

# Définition

« *Le système marche à pied* » : l'ensemble des conditions et actions permettant **favoriser la marche** :

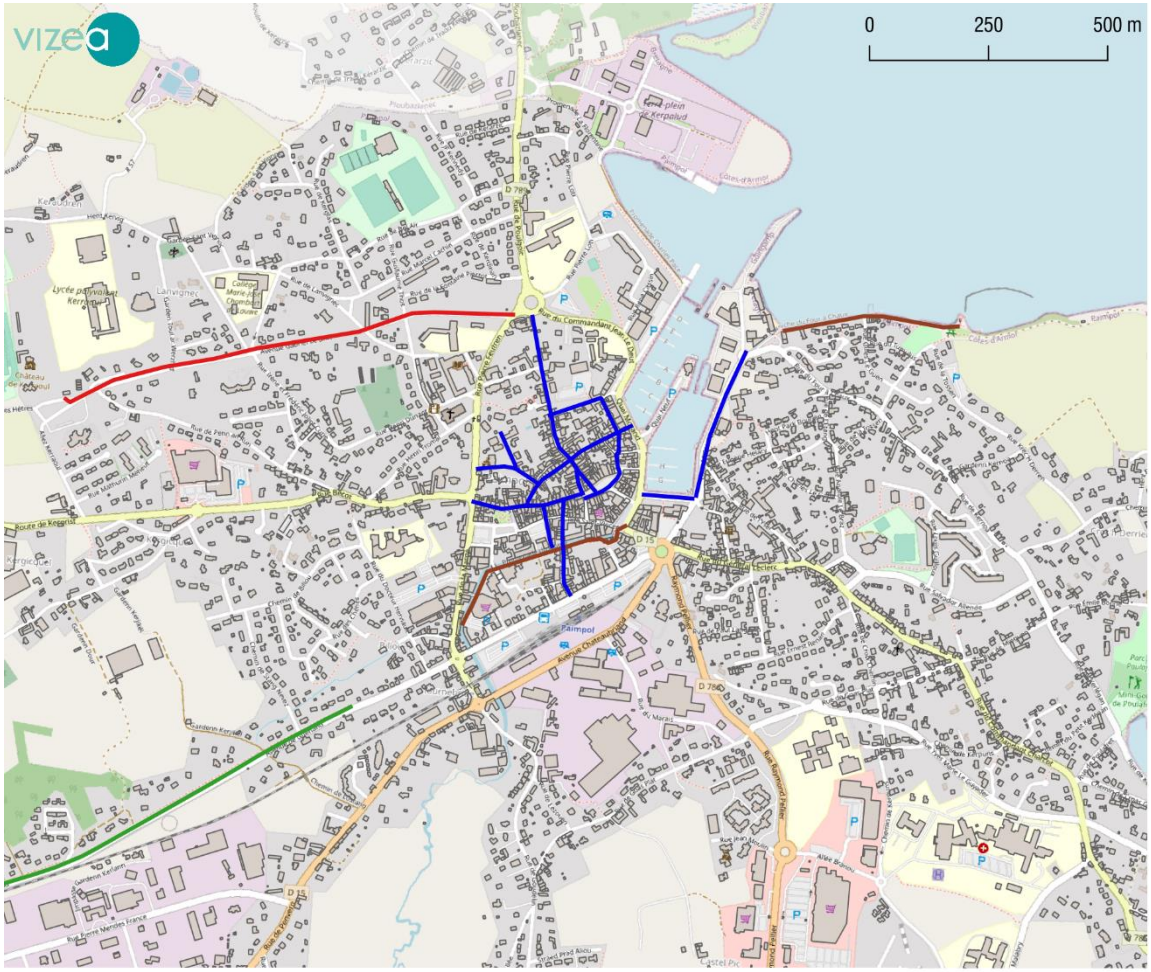
- aménager les espaces publics,
- prendre en compte des vulnérabilités individuelles,
- rendre attractif de l'espace urbain,
- modérer les vitesses de circulation et garantir la sécurité de circulation des piétons,
- informer et indiquer sur l'existant,

Elaboré à partir des fiches « Favoriser la marche » du CEREMA (2020)

# Les aménagements dédiés sur voirie

La ville de Paimpol dispose de peu d'aménagements cyclables et de cheminements doux :

- Piste cyclable bilatérale unidirectionnelle avenue Gabriel le Braz,
- Des chemins multi-usages sauf motorisés, notamment aux abords du Quinic,
- La voie verte avenue de Guerland,
- Le cœur de ville est majoritairement en zone de rencontre / zone piétonne,




**Les aménagements dédiés aux modes actifs existants**

**Typologie des aménagements (Vizea, 2020)**

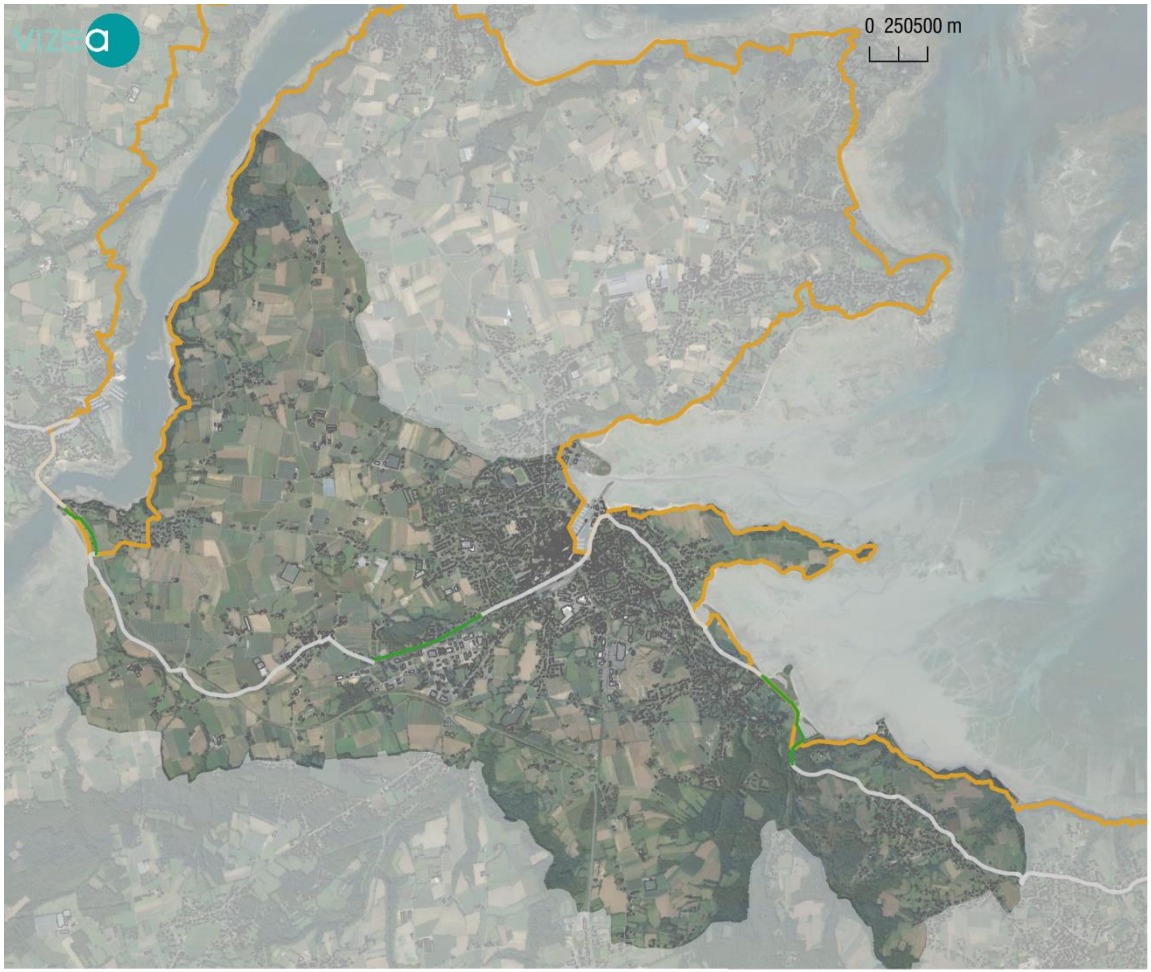
- Piste cyclable existante
- Zone de rencontre existante
- Voie verte existante
- Chemin multi-usages sauf motorisés existant

**AVANCEMENT** 0 % 25 % 50 % 75 % 100%

# Les aménagements dédiés sur voirie

Le territoire est traversé par **deux grands itinéraires piéton / vélo** :

- Le passage de la **Vélomaritime** (Eurovélo 4) – une portion est en voie verte, le reste en véloroute.
- La présence du **GR34**, véritable « autoroute piéton du secteur ».




**La présence de grands itinéraires vélo et piéton**

Itnéraire de Grande Randonnée 34 (GR34)

**Eurovélo n°4 (Vélomaritime)**

Véloroute

Voie verte

**AVANCEMENT** 0 % 25 % 50 % 75 % 100%

## Les aménagements dédiés sur voirie

***Piste cyclable bilatérale avenue Gabriel le Bras, GSV, 2016***
Itinéraire de mauvaise qualité, peu jalonné, les trottoirs étant de mauvaise qualité, les piétons utilisent la piste cyclable. L'absence d'éclairage public pose également problème.
L'axe représente un potentiel important puisqu'il permet de relier les établissements scolaires.

***Véloroute (EV4), Vizea, 2020***
Sur la portion sur de Kerlegan l'itinéraire est adapté à la pratique cyclotouriste.
En période estivale l'itinéraire est très fréquenté. Il est bien jalonné.

## Les aménagements dédiés sur voirie

***Véloroute Avenue de Guerland, Vizea, 2020***
Les interfaces et sortie de maisons posent problème aux cyclistes. Le traitement des interfaces représente un enjeu. Le partage de l'itinéraire entre et piétons est peu marqué.

***Zone de rencontre, rue de l'Eglise, Vizea, 2020***
Il s'agit d'une zone commerçante adaptée à la zone de rencontre. Les rues du secteur sont étroites.

***Le GR34, Vizea, 2020***
Itinéraire très fréquenté, réel potentiel touristique du secteur. La tenue du trait de côte argileux est instable en raison de la fréquentation et de la localisation du sentier au plus près du littoral.

## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

**Ces données sont issues du diagnostic mobile et du diagnostic à vélo**

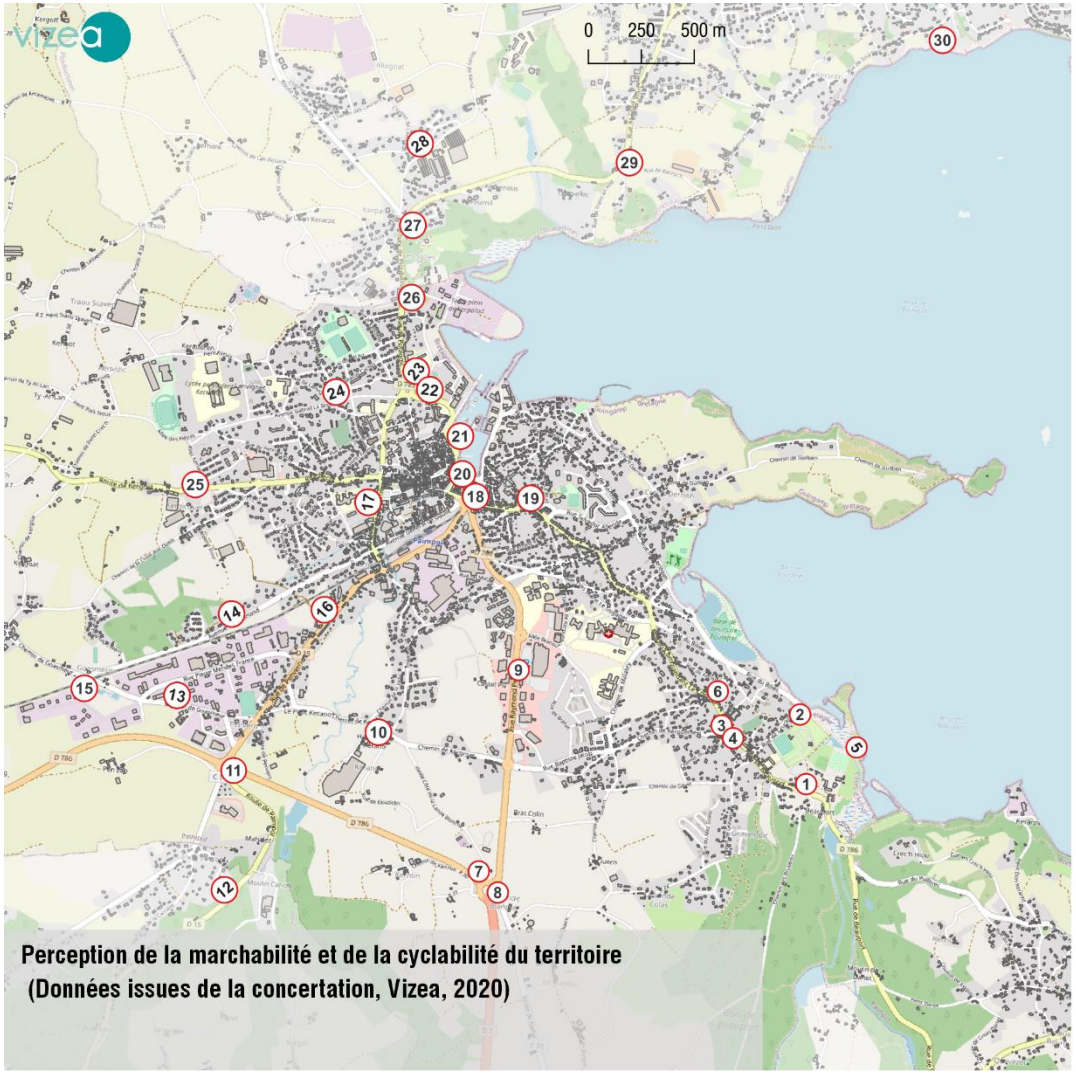
Les **axes à fort trafic** sont perçus comme dangereux :

- La rue Raymond Pellier,
- La rue de la Marne,
- La D789 vers Ploubazlanec,
- Sur le port – l'organisation de la circulation;

Sur ces axes les traversées piétonnes et la circulation des vélos sont perçus comme dangereux.

La **question de l'accès aux polarités** :

- Les accès aux établissements scolaires ne sont pas propices à la marche et aux vélos,
- L'accès aux commerces rue Raymond Pellier à l'aire de covoiturage de la Lande Blanche est dangereux,




**Perception de la marchabilité et de la cyclabilité du territoire**
**(Données issues de la concertation, Vizea, 2020)**

## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

**Ces données sont issues du diagnostic mobile et du diagnostic à vélo**

| id | Synthèse des remarques |
|---|---|
| 1 | Chemin des Bruyères au débouche de la rue de Beauport : présence d'un escalier de 4 marches créant une discontinuité d'itinéraire |
| 2 | Rue du Billier au croisement de la rue de Cruckin : le manque de jalonnement ne permet pas d'identifier l'itinéraire de la vélomaritime. |
| 3 | D789 : les trottoirs sont peu aménagés et ne permettent pas la circulation des piétons en sécurité. |
| 4 | D789 : la circulation sur la place de Kerity est complexe, les voitures circulent rapidement depuis la D789 et arrivent vite par le chemin du Terron (voie en sens unique). |
| 5 | Chemin côtier, à la suite de la rue du Billiec : le passage de la vélomaritime est complexe par cet itinéraire, le Conservatoire du littoral y est opposé. |
| 6 | D789: La circulation est importante sur la D789 ne permettant pas une circulation sereine des cyclistes et les trottoirs sont irréguliers. |
| 7 | Rond point de la Lande Blanche : l'accès à l'aire de covoiturage n'est pas sécurisé pour les vélos et les piétons. Le stationnement vélo est absent. |
| 8 | Le rond point de la Lande Blanche est un point accidentogène pour les vélos. Il s'agit de l'entrée de Paimpol. |
| 9 | Rue Raymond Pellier : les traversées piétonnes sont compliquées, les voitures circulent rapidement sur cet axe. Peu de place est laissée à la circulation des vélos. |

**Ces données sont issues du diagnostic mobile et du diagnostic à vélo**



## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

| id | Synthèse des remarques |
|---|---|
| 10 | Chemin de Kergano : le carrefour est identifié comme accidentogène, l'espace est restreint et le stop ne permet pas une visibilité importante. |
| 11 | Le rond point de Penvern est inadapté à la circulation des vélos et des piétons. |
| 12 | Route de Pont Min (D15) : cette voie est accidentogène. Un itinéraire alternatif permettrait de relier Paimpol. |
| 13 | Chemin de Goasmeur : la voie est étroite et l'éclairage public peu qualitatif. Cet itinéraire rejoint la Vélomaritime. |
| 14 | Avenue de Guerland : sur la voie verte, les interfaces et sorties de maison sont à prendre en compte pour améliorer la circulation de la voie. Les voitures se stationnent sur celle-ci. |
| 15 | Chemin de Goasmeur, intersection avec l'avenue de Guerland : il s'agit d'un carrefour dangereux. Le chemin de Goasmeur permet de rejoindre Plounez, et suit le tracé de la Vélomaritime. |
| 16 | Rue de Penvern / avenue de Chateaubriand : la voie est très passante et peu de place est laissée à la circulation des vélos. |

**Perception de la marchabilité et de la cyclabilité du territoire**
**(Données issues de la concertation, juillet et septembre 2020)**

## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

**Ces données sont issues du diagnostic mobile et du diagnostic à vélo**

| id | Synthèse des remarques |
|---|---|
| 17 | Rue de la Marne : l'axe très fréquenté et la circulation est dangereuse pour les vélos. |
| 18 | Rond point du Goëlo : réel nœud de circulation de Paimpol, peu de place est laissée aux vélos. |
| 19 | Rue du Général Leclerc : les traversées piétonnes sont complexes. |
| 20 | Quai Morand : La circulation est complexe pour les vélos et piétons. |
| 21 | Quai Morand : la circulation est importante. |
| 22 | Rue du commandant Jean Ledeut : le trottoir est large mais les voitures se stationnent sur celui-ci. |
| 23 | Rue Pierre Loti : penser le partage de la voirie entre les différents modes de transport. |
| 24 | Avenue Gabriel le Bras : problème de revêtement, d'éclairage public, l'itinéraire est peu visible, et le traitement des sorties de parking commerces est à prendre en compte. |
| 25 | Rue de Bécot : les traversées de la rue sont compliquées. |
| 26 | Route de Poulgoic : la voie est très passante et dangereuse pour la circulation des vélos. |
| 27 | Rond point des salles : carrefour accidentogène. |

**Perception de la marchabilité et de la cyclabilité du territoire**
**(Données issues de la concertation, juillet et septembre 2020)**

## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

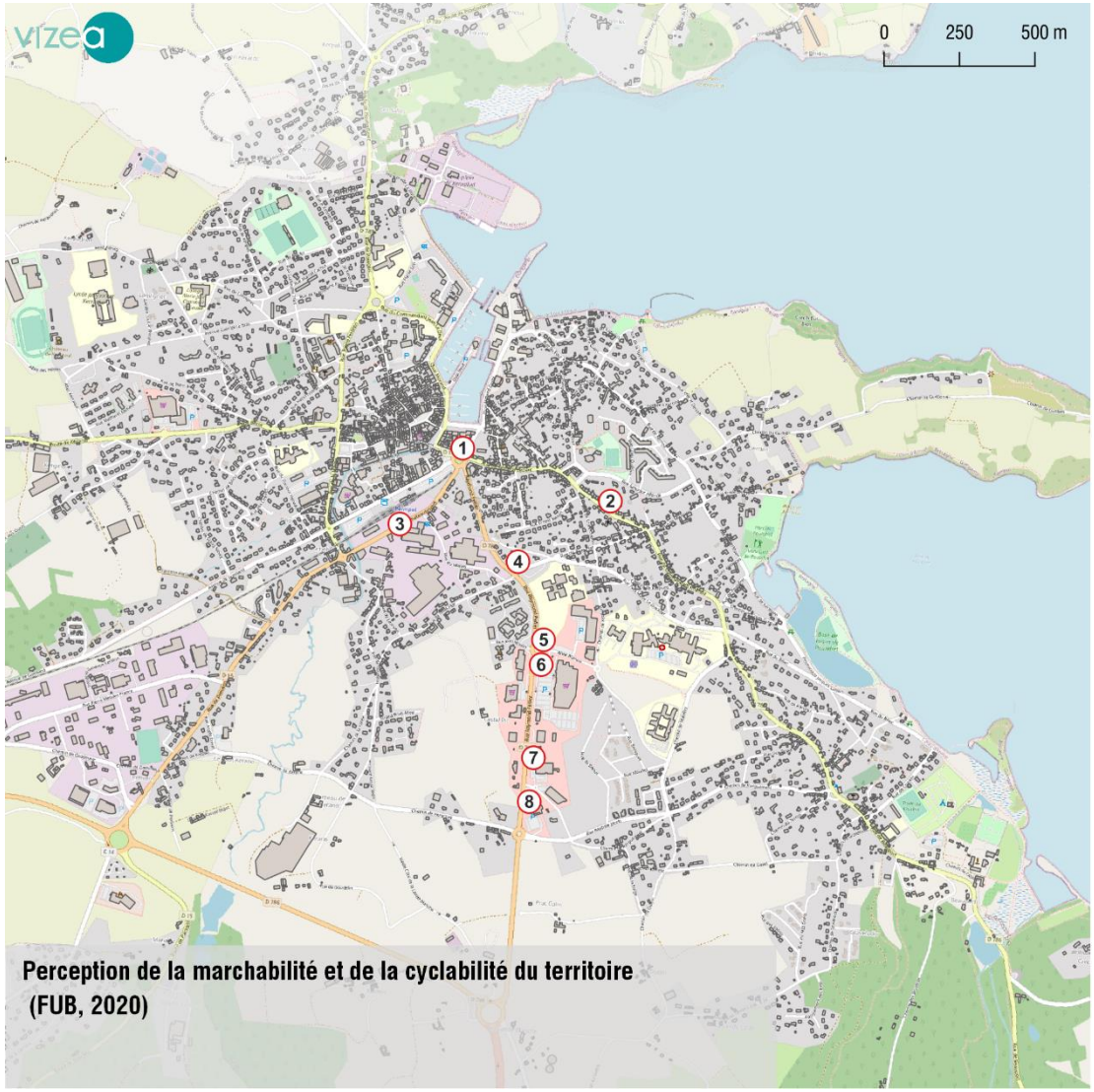
**Ces données sont issues de l'enquête du baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) en 2020**

Sont identifiés comme accidentogènes les points suivants :

| id | Localisation |
|---|---|
| 1 | Rond-point du Goëlo |
| 2 | Rue du professeur Jean Renaud |
| 3 | Avenue Chateaubriand |
| 4 | Rue Raymond Pellier |
| 5 | Rue Raymond Pellier |
| 6 | Rue Raymond Pellier |
| 7 | Rue Raymond Pellier |
| 8 | Rond-point de la Lande Blanche |

Plusieurs rues sont identifiées comme à enjeu :

- Rue de la Marne,
- Rue du Commandant Charcot,
- Rue du professeur Jean Renaud,
- Rue Raymond Pellier,
- Rue de Kernoa,
- Rue de Penvern,
- Rue de Beauport,




**Perception de la marchabilité et de la cyclabilité du territoire (FUB, 2020)**

**Ces données sont issues de l'enquête sur les déplacements des Paimpolais**

*329 réponses ont été collectées*

# Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

## LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

La **voiture est le mode de transport prédominant** pour l'ensemble des motifs de déplacements : pour se rendre au travail, accompagner les enfants au travail, les achats en grande surface, les activités culturelles, les démarches administratives, les rendez-vous médicaux, les visites familiales.

La **marche à pied est beaucoup** utilisée pour les achats de proximité, les activités sportives, les activités de loisirs, les activités culturelles.

Le **vélo** est lui davantage utilisé dans le cadre des achats de proximité, les activités sportives et les activités de loisirs de randonnées.

## LES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

**La majorité des déplacements se concentrent vers le cœur de ville** (tous motifs confondus).

Les déplacements en dehors de Paimpol, se majoritairement en voiture, concernent les déplacements domicile-travail et les visites familiales.

Le secteur Goas Plat – Malabry concentrent les déplacements lié aux achats en grande surface.

Les activités sportives se répartissent sur plusieurs quartiers : Cœur de ville, Lanvignec – Champ de foire, Kerity-Beauport.

## PERCEPTION DE L'IMPACT DES DEPLACEMENTS

- Le **coût quotidien** : la majorité des habitants ( 50,9 %) considèrent que les déplacements du quotidien sont peu coûteux,
- La **pollution** : 40 % des habitants considèrent leurs déplacements du quotidien polluants,
- La **facilité** : 50,5 % des habitants considèrent leurs déplacements du quotidien aisés,
- L'**offre de transports collectifs** : l'offre de transports collective est globalement peu connue des habitants ou ne permet pas aux paimpolais de réaliser leurs déplacements du quotidien (notamment pour se rendre au travail, à la gare, vers les commerces et services de proximité).

Les offres de transports collectifs vers Guingamp sont davantage connues et considérées comme adaptées – et ce dans une moindre mesure vers Saint-Brieuc.

## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

**Ces données sont issues de l'enquête sur les déplacements des Paimpolais**

*329 réponses ont été collectées*

### LA PERCEPTION DES MODES ACTIFS

- Se déplacer à vélo est majoritairement perçu comme **désagréable** par les paimpolais.
- Le réseau cyclable ne permet pas de se déplacer partout dans la ville.

+ Se déplacer à pied est majoritairement perçu comme **agréable** par les paimpolais.

**Les conflits entre piétons et vélo ne sont pas perçus comme une difficulté majeure.**

- Sur les **grands axes et dans Paimpol,** les piétons et vélo se sentent peu en sécurité.
+ Dans les **rues résidentielles** – les paimpolais se sentent majoritairement en sécurité.
- Pour rejoindre **les communes voisines**, les connexions sont perçues comme dangereuses.

## Perception de la cyclabilité et de la marchabilité du territoire

**Ces données sont issues de l'enquête sur les déplacements des Paimpolais**

*329 réponses ont été collectées*

### LES LEVIERS D'ACTIONS
*(par ordre de priorité)*

Piste d'actions

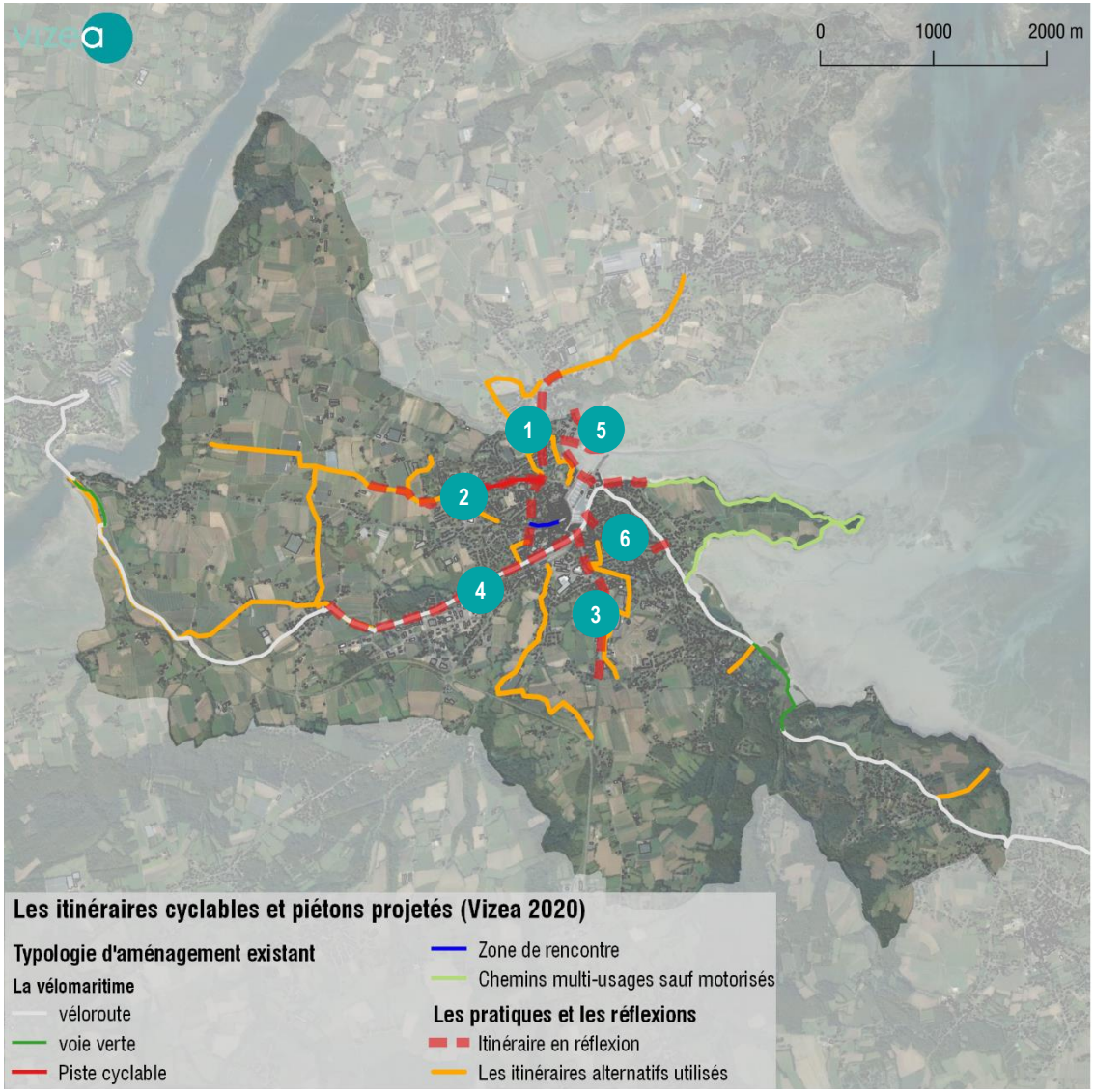
1. Créer de nouveaux aménagements cyclables (dont des cheminements séparés des routes principales) et sécuriser les existants,
2. Créer de nouveaux cheminements piétons et sécuriser les existants,
3. Améliorer la signalétique et le jalonnement des itinéraires
4. Développer l'offre de stationnement vélo
5. Faciliter la transition entre les transports collectifs et les modes actifs
6. Proposer une aide à l'achat de vélo à assistance électrique
7. Etendre les zones apaisées
8. Développer la location de vélo à assistance électrique,

### POUR FACILITER L'ACCÈS À
*(par ordre de priorité)*

1. Aux services de santé,
2. Aux sites naturels,
3. Aux services publics,
4. Aux équipements culturels,
5. Vers les grandes villes
6. A la gare,
7. Aux équipements de loisirs,
8. Aux sites touristiques,
9. Aux zones commerciales,
10. Aux zones d'activités économiques,
11. Aux équipements sportifs,

## Les itinéraires en réflexion

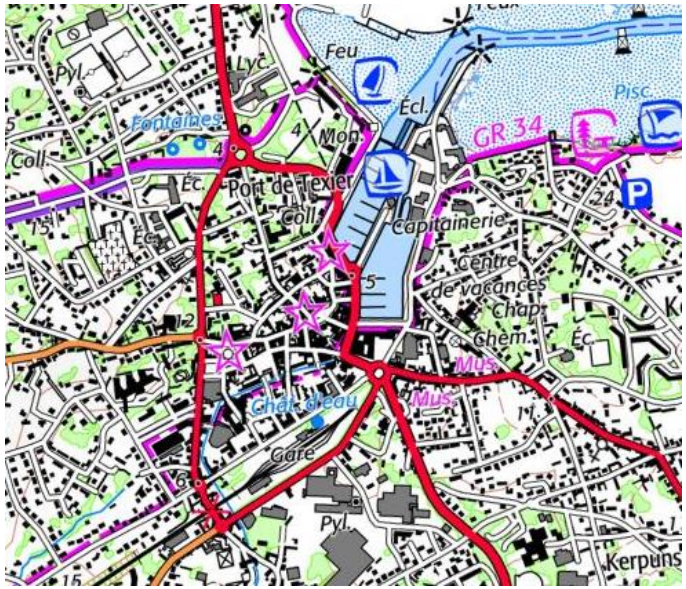
**Ces itinéraires résultent des moments de concertation et du bilan de la campagne électorale de la mairie de Paimpol.**




**Le traitement du centre-ville est en enjeu majeur pour Paimpol.**

1. D786 – le port - rond-point des salles
2. Avenue Gabriel le Bras
3. La rue Raymond Pellier
4. L'avenue Général de Gaulle et l'avenue Guerland
5. Promenade front de mer
6. D786 du port à Kerity

**Les itinéraires alternatifs sont empruntés par les cyclistes pour éviter les axes à fort trafic ou les points estimés dangereux.**




## L'hypercentre de Paimpol

- Les piétons circulent sereinement dans l'hyper centre qui est majoritairement en zone de rencontre.
- La place du vélo reste à déterminer afin d'éviter les conflits d'usage entre piétons et vélo (en période estivale notamment).
- Du stationnement longitudinal et des parkings proches du centre-ville sont présents.

Potentiels conflits d'usage entre piétons et vélo – notamment en été quand la circulation est plus importante.

Du mobilier urbain est observé en centre-ville : bancs, dispositifs anti-stationnement (bloc de pierre) faisant usage de bancs.

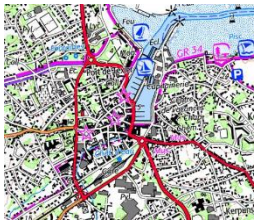
La place du Martray est piétonne en partie - du mobilité urbain y est observé. Beaucoup d'espace reste libre.
Un camion de livraison est observé, démontrant l'enjeu du transport de marchandises dans le centre-ville.

## L'hypercentre de Paimpol – le Chemin du Quinic

Le chemin du Quinic présente des potentiels importants : il permet la traversée du centre ville de Paimpol en dehors des grands axes de circulation (entre la place de la République et l'Intermarché). De nombreuses passerelles permettent l'accès au centre-ville. Il s'agit d'un itinéraire utilitaire et de loisirs.

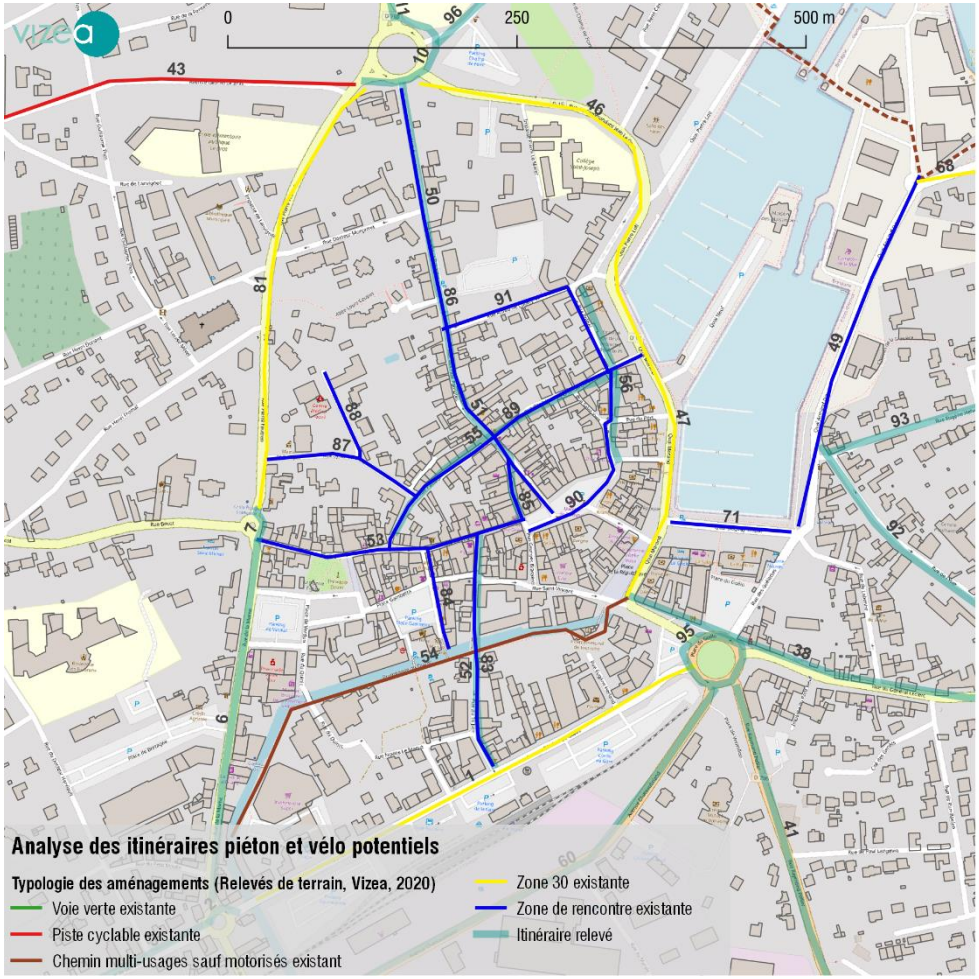
**Préconisations :**

- Améliorer le jalonnement,
- Améliorer la lisibilité du parcours,
- Déployer du mobilier urbain pour augmenter le confort de l'itinéraire (bancs, poubelles …).
- Définir les usages piétons et vélos.

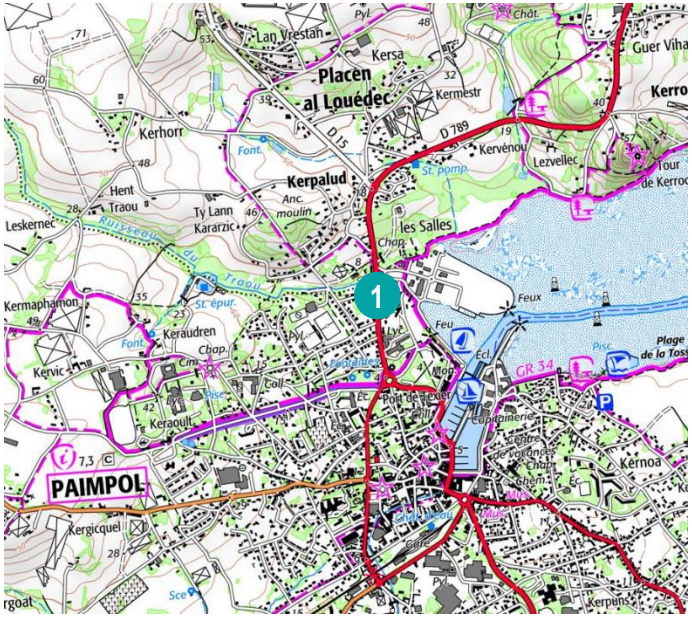


# Analyse de la performance du système actifs

## Les itinéraires en réflexion




| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| **81** | Rue Pierre Feutren | Garantir l'apaisement.<br>Evaluer la possibilité d'aménager un trottoir sur la deuxième section de voie menant au rond point du Champ de foire. |
| **6** | Rue de la Marne | Apaiser la circulation : mise en zone 30.<br>Valoriser la place de Verdun : améliorer la lisibilité des cheminements piétons et vélo et la qualité des espaces publics, proposer du stationnement vélo.<br>Penser l'insertion des cyclistes rue dans le rond point de l'hôtel de ville. |
| | **Cœur de ville** | **Présence de zone de rencontre.**<br>**Gérer les potentiels conflits d'usage** entre piétons et vélos.<br>**Valoriser les cheminements piétons existants** : Chemin du Quinic, les jardins du vieux Paimpol.<br>**Développer du mobilier urbain** favorisant une appropriation de l'espace public par les habitants.<br>**Valoriser les places** : place de la Marne, la place de Bretagne : augmenter la lisibilité des cheminements piétons et vélo, développer du mobilier urbain. |




## La D786 – le port - rond-point des salles

L'axe permet de relier le bourg de Ploubazlanec et à la pointe de l'Arcouest.

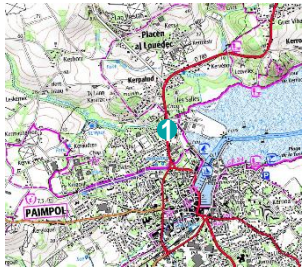
Il s'agit d'une voie très passante. Des poids lourds et véhicules agricoles y circulent, en été la circulation y est très importante.

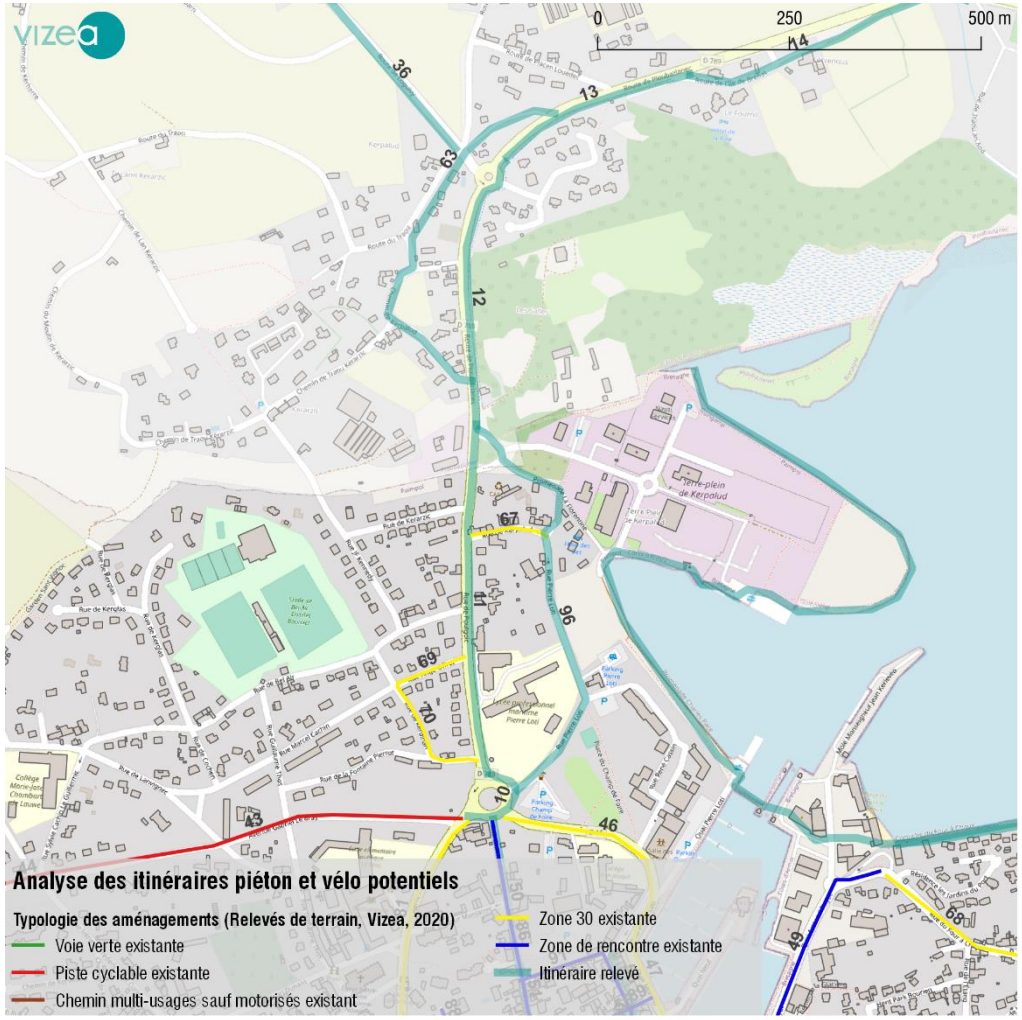
La D789 menant à Ploubazlanec depuis Paimpol est un axe très passant, la circulation des vélos y est dangereuse. L'aménagement d'un itinéraire vélo sur le trottoir latéral droit présente des potentiels importants.

Le rond point du champ de Foire, à la sortie de Paimpol est un point accidentogène. La place des piétons et des cyclistes doit y être repensée.

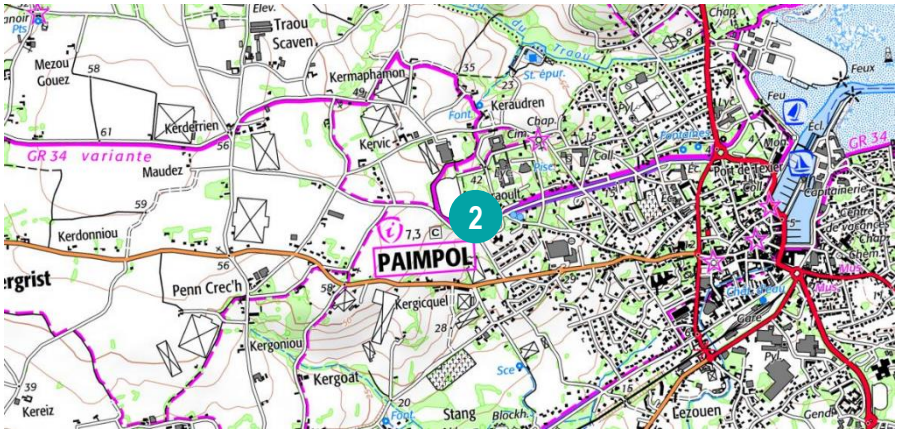
Des itinéraires bis (via la rue Pierre Loti, rue de Kerpalud) depuis le rond point du Champ de foire peuvent être imaginés afin d'éviter une première section de la D789 vers Ploubazlanec dangereuse.

## Les itinéraires en réflexion




| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| **10** | Rond point du Champ de foire | Travailler l'insertion des cyclistes dans le rond point.<br>Aménager un anneau extérieur réservé aux cyclistes.<br>Apaisement : aménager des dispositifs en amont du rond-point afin de casser la vitesse des automobilistes (écluses).<br>Déployer de la signalétique cédez-le-passage vélo. |
| **11** | Route de Ploubazlanec | Rendre visible les passages piétons. Itinéraire bis à privilégier. |
| **12** | Route de Ploubazlanec | Travailler le revêtement de l'aménagement latéral pou en faire une réelle voie piétonne / vélo.<br>Au niveau du rond point des salles, l'insertion vélo est à penser, l'emprise disponible est importante. |
| **63** | Chemin de Kerpalud | Déployer du jalonnement pour valoriser les itinéraires cyclables (existants ou à définir.)<br>L'itinéraire présente des potentiels d''itinéraire de balade importants. |
| **96** | Itinéraire bis | Déployer du jalonnement et des zones 30 pour garantir l'apaisement des voies. |




## Avenue Gabriel le Bras – vers Kergist

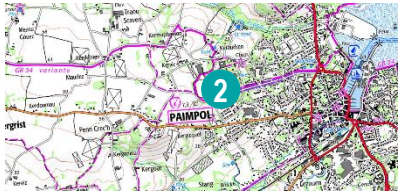
L'avenue permet de relier les établissements scolaires et les espaces de loisirs (stade, gymnase) et le centre ville. Il s'agit d'un axe majeur pour les déplacements du quotidien des jeunes.

Une piste cyclable bilatérale unidirectionnelle est recensée.

La signalisation est quasi-absente de la piste cyclable de l'avenue Gabriel le Bras.

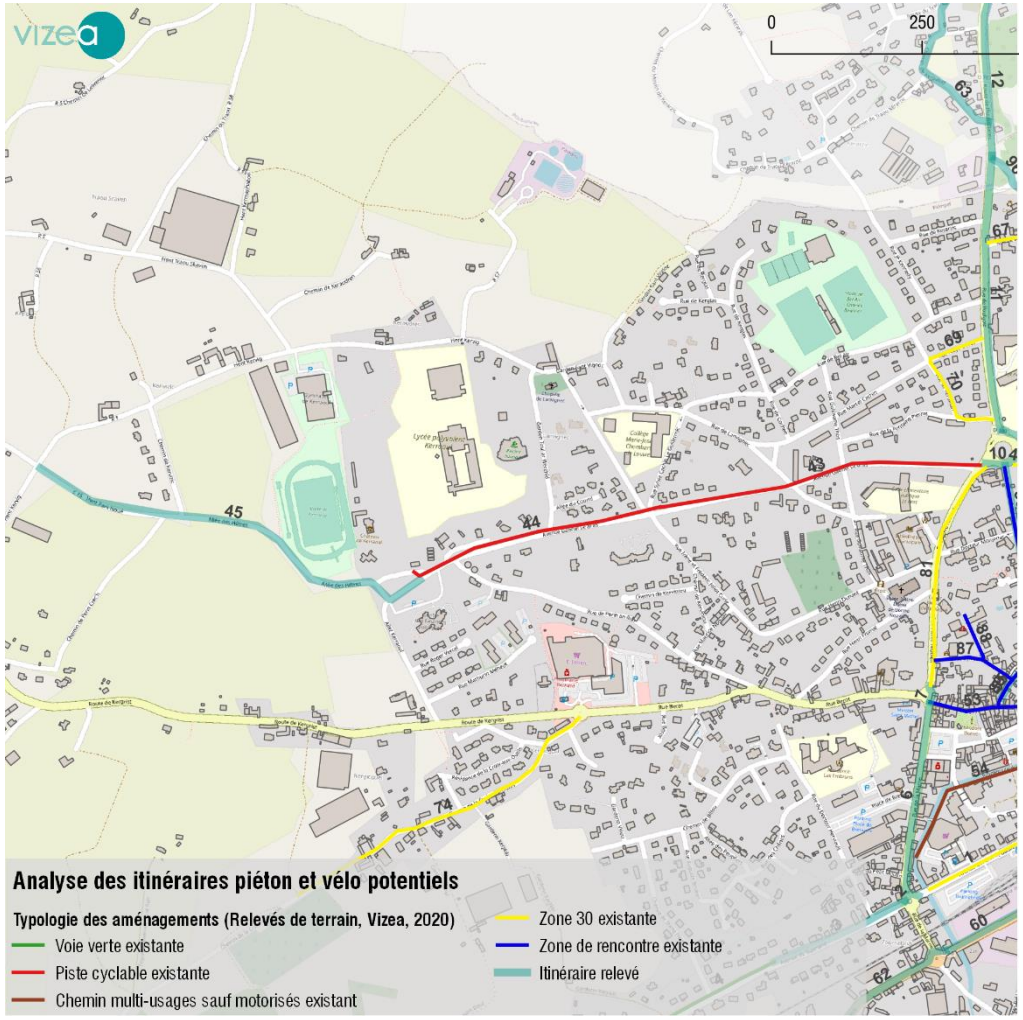
Les piétons circulent sur la piste cyclable. Les usages piétons / cyclistes ne sont pas distincts.

Le chemin des hêtres ne permet pas la circulation des piétons de manière sécurisée. S'agissant d'une petite voie peu circulante, le potentiel des déplacements à vélo est important.

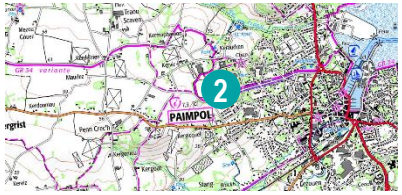



# Analyse de la performance du système actifs

## Les itinéraires en réflexion




| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| **43** | Avenue Gabriel le Bras | **Présence d'une piste cyclable bilatérale unidirectionnelle et d'une zone 30**.<br>Travailler l'insertion du cycliste dans la piste cyclable depuis le rond point et aux intersections.<br>Jalonner l'itinéraire pour valoriser la présence de piste cyclable.<br>Améliorer le revêtement (différencier piéton / cycle). |
| **44** | Avenue Gabriel le Bras | **Présence d'une piste cyclable bilatérale unidirectionnelle et d'une zone 30**.<br>Traiter les interfaces avec les commerces / maisons.<br>Jalonner l'itinéraire pour valoriser la présence de piste cyclable.<br>Améliorer le revêtement (différencier piéton / cycle).<br>Organiser le plan de circulation devant le lycée (piéton, vélo, bus, voiture). |
| **45** | Allée des Hêtres | Déployer du marquage au sol pour rendre visible la présence des vélos. Aménager une zone 30 pour garantir l'apaisement de la voie.<br>Des dispositifs d'apaisement spécifiques aux horaires de sorties d'école pourront être imaginés. |



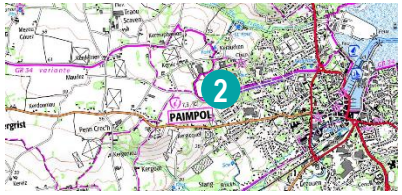


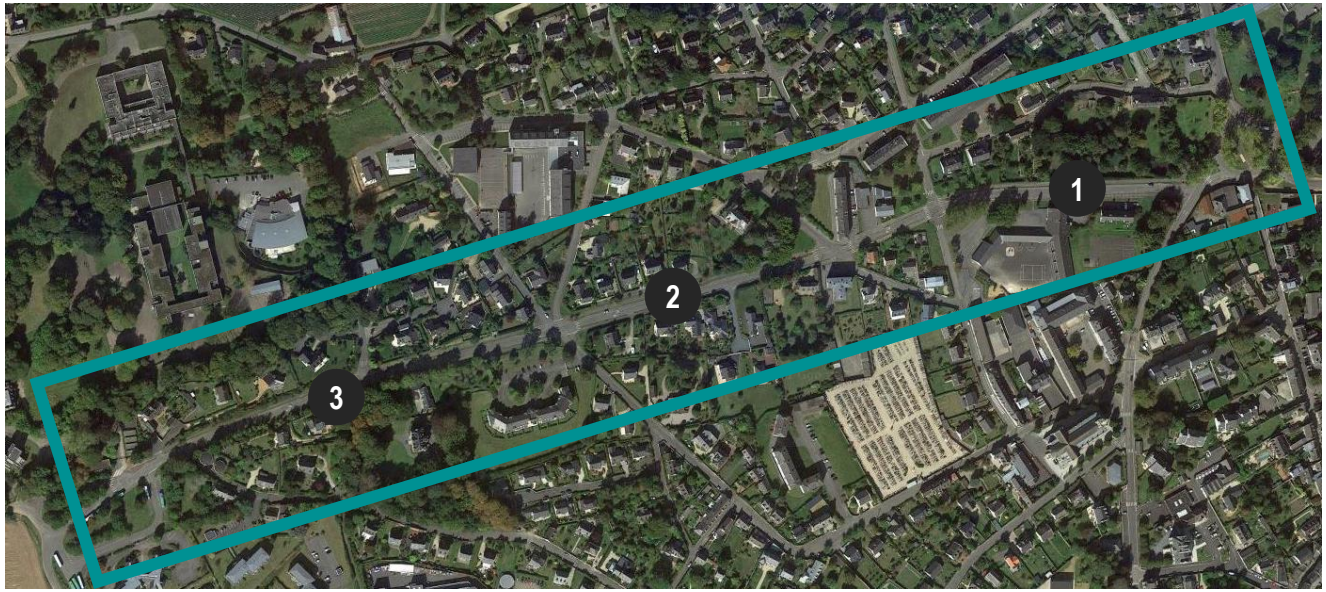

ANALYSE D'AXE G. le BRAZ

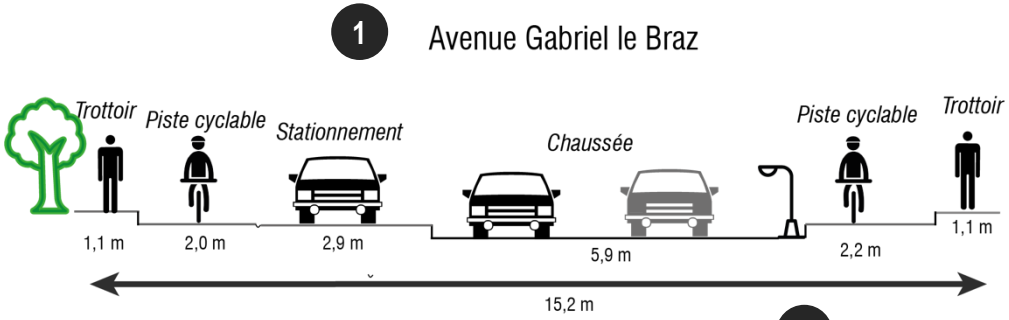
Faire une étude plus précise de l'axe : contraintes, places, candélabres, profils de voirie, approche longitudinale (avancées de trottoirs, barrières, carrefours), noter les points de dysfonctionnements.

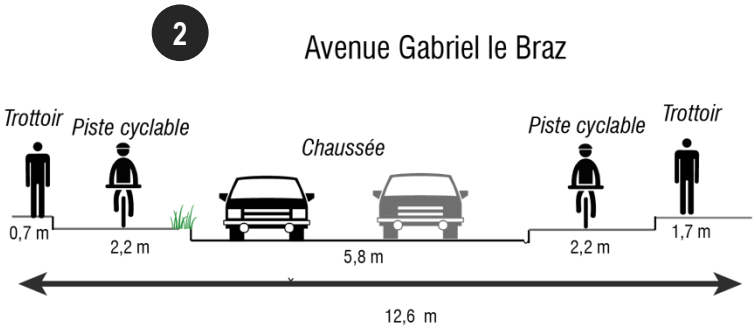
Avoir des préconisations très opérationnelles : déplacer un candélabre, décrire les évitements de contraintes.

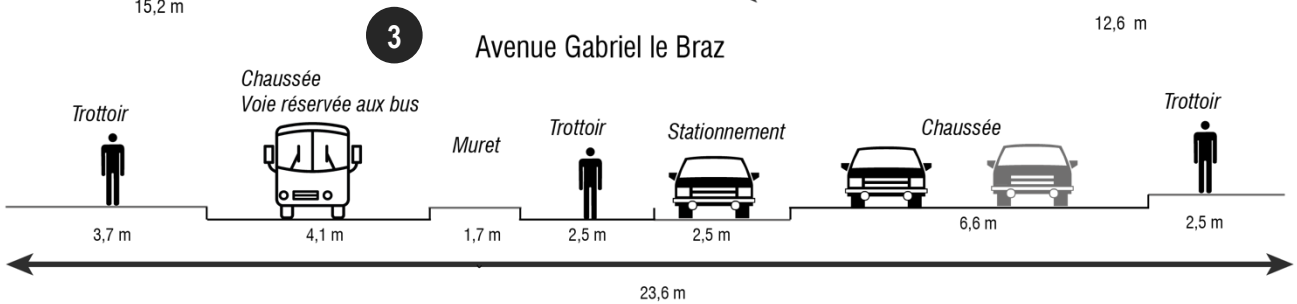
## Les itinéraires en réflexion

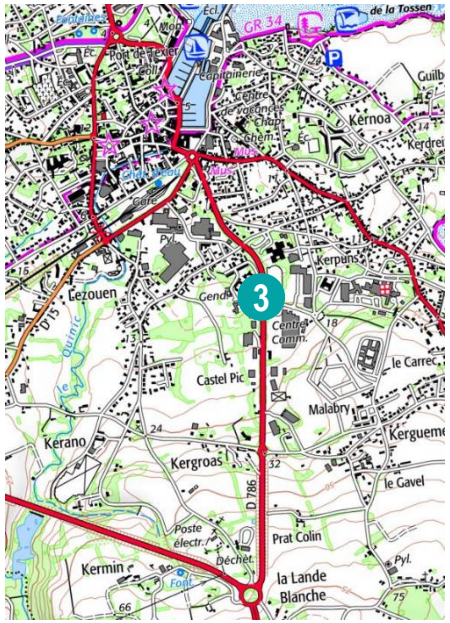




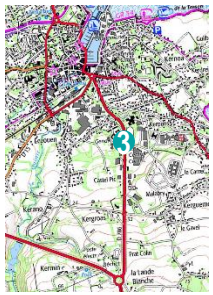

## La rue Raymond Pellier

- L'axe permet de desservir la zone commerciale, il s'agit également de l'entrée de Paimpol, posant des enjeux de qualités paysagères. L'emprise de la rue Raymond Pellier est importante, des aménagements pourraient y être développés.
- La circulation des voitures y est importante,
- Les ronds-points sont des interfaces à traiter.

Sur la deuxième section de la rue Raymond Pellier, le trottoir droit (vers Paimpol) est large et permet la circulation des piétons. Des vélos y sont également observés.

Au niveau du rond point de la rue Raymond Pellier la circulation est importante, c'est une traversée complexe pour les piétons et cyclistes, à sécuriser.

Le rond point du Goëlo est un nœud de circulation du centre de Paimpol, la rue Raymond Pellier se termine sur celle-ci.

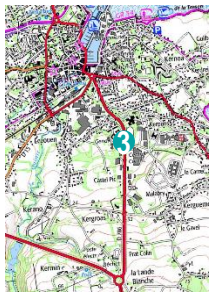


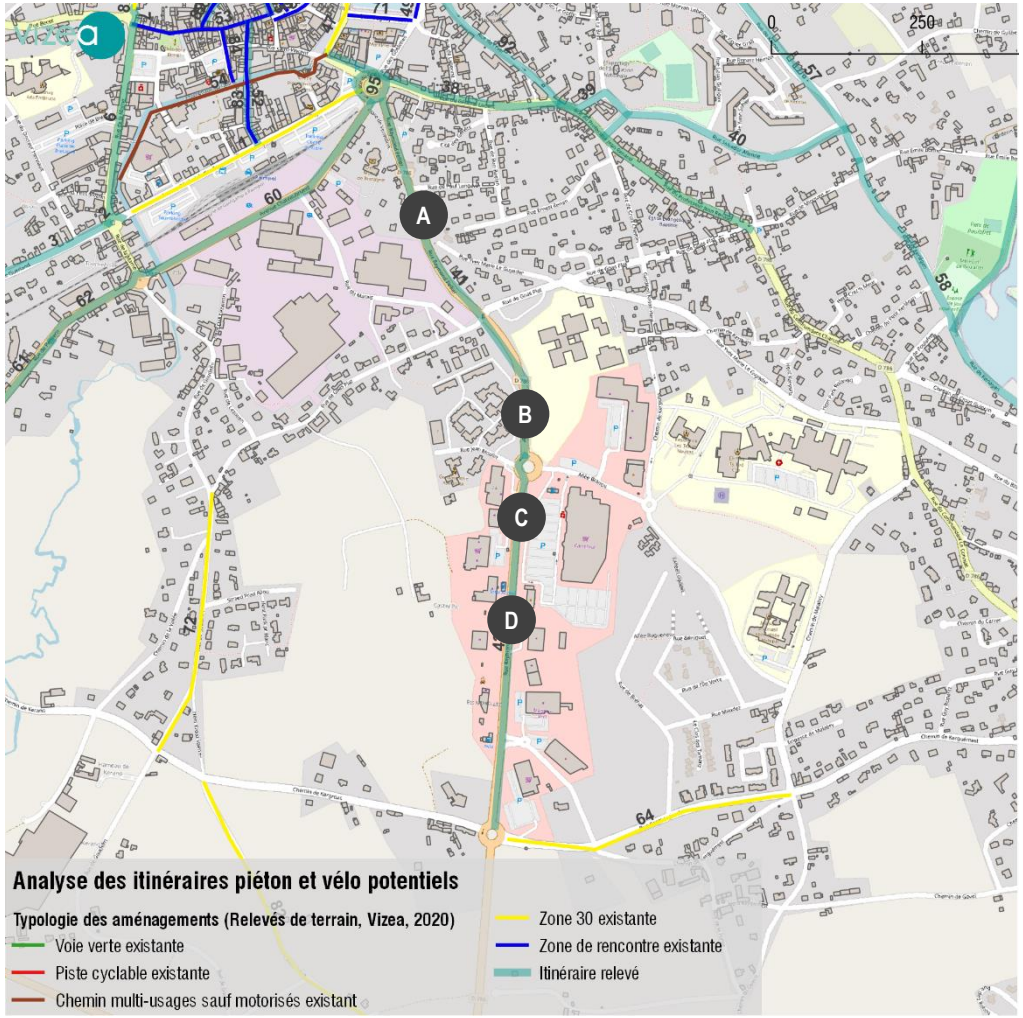
# Analyse de la performance du système actifs

## Les itinéraires en réflexion

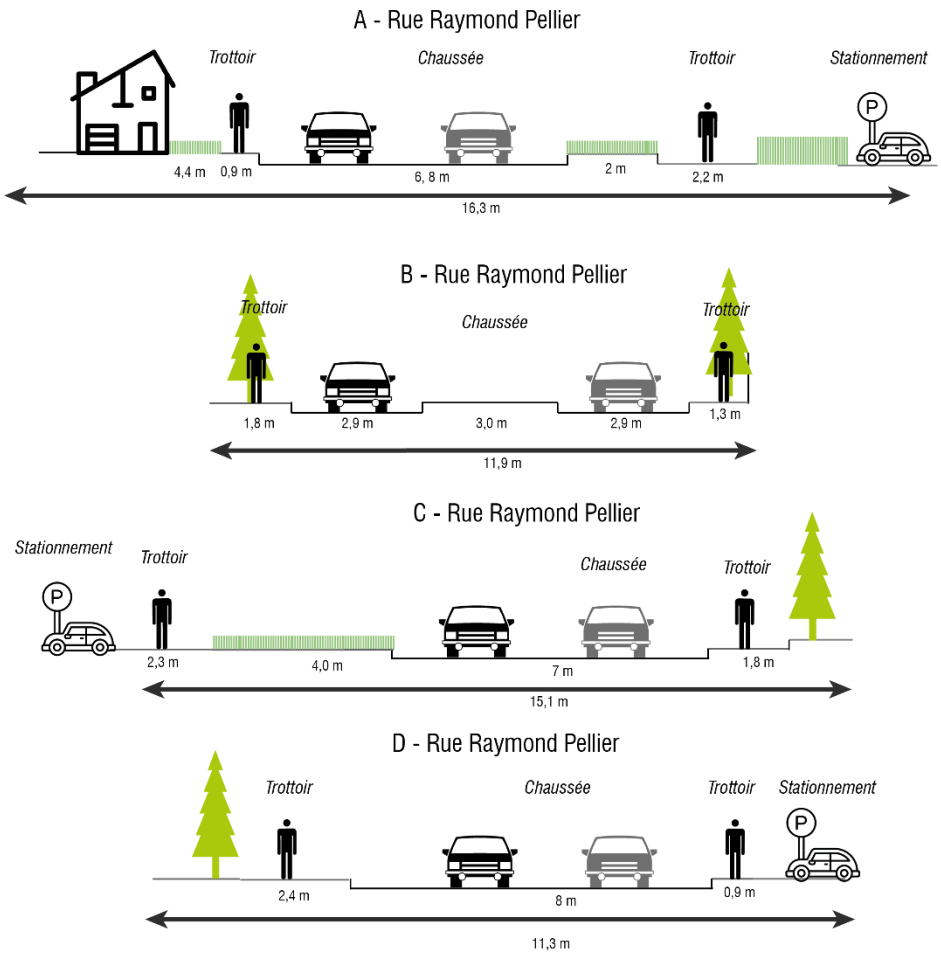
| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| **41** | Rue Raymond Pellier | Aménager un sas vélo au feu.<br>Aménagement cyclable bilatérale unidirectionnel ou unilatéral bidirectionnel en fonction de l'emprise aménageable. |
| **42** | Rue Raymond Pellier | Penser l'insertion des vélos dans le giratoire (bande cyclable extérieure).<br>Aménagement cyclable : piste bilatérale unidirectionnelle ou itinéraire cyclable au niveau du trottoit côté carrefour.<br>Les interfaces commerces sont à traiter afin d'éviter les conflits d'usages. |
| **95** | Rond point du Goëlo | Aménager un anneau cyclable extérieur garantissant la sécurité des cyclistes. |

## Les itinéraires en réflexion

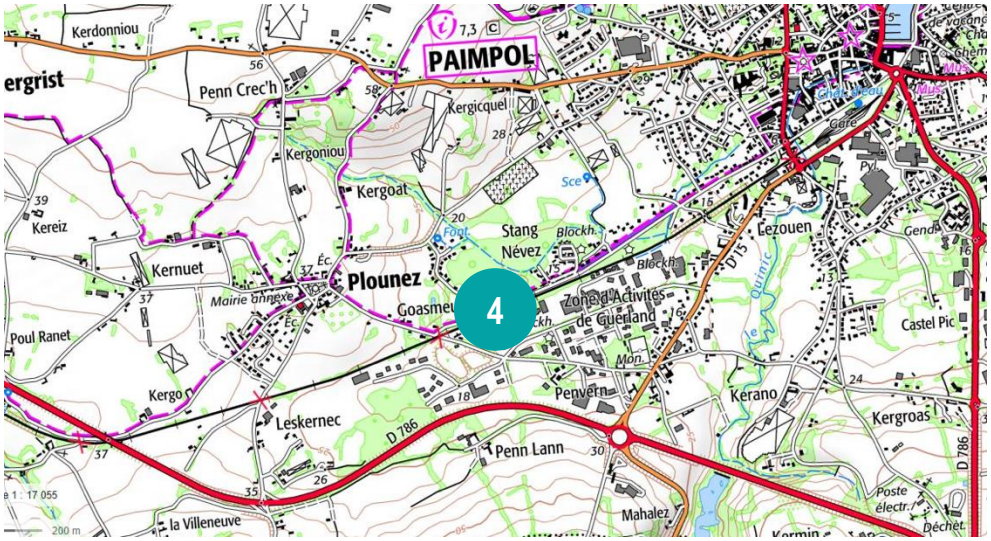





## A Localisation des profils de voirie



## Les itinéraires en réflexion




## Avenue Guerland – aménager la Vélomaritime

Le tracé de la Vélomaritime suit l'avenue de Guerland et l'avenue du Général de Gaulle. Cet itinéraire permet de relier le port, la gare de Paimpol à Plounez.

A l'heure actuelle les aménagements sont toutefois peu adaptés à la pratique du vélo.

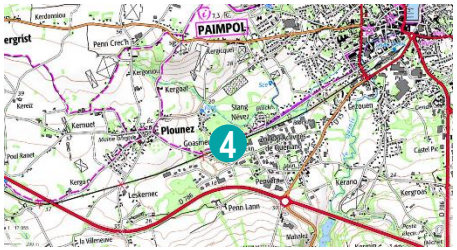
Sur l'avenue Guerland, l'itinéraire situé au niveau du trottoir ne permet pas de différencier les usages piétons et cyclistes, les voitures se stationnent le long de la voie.

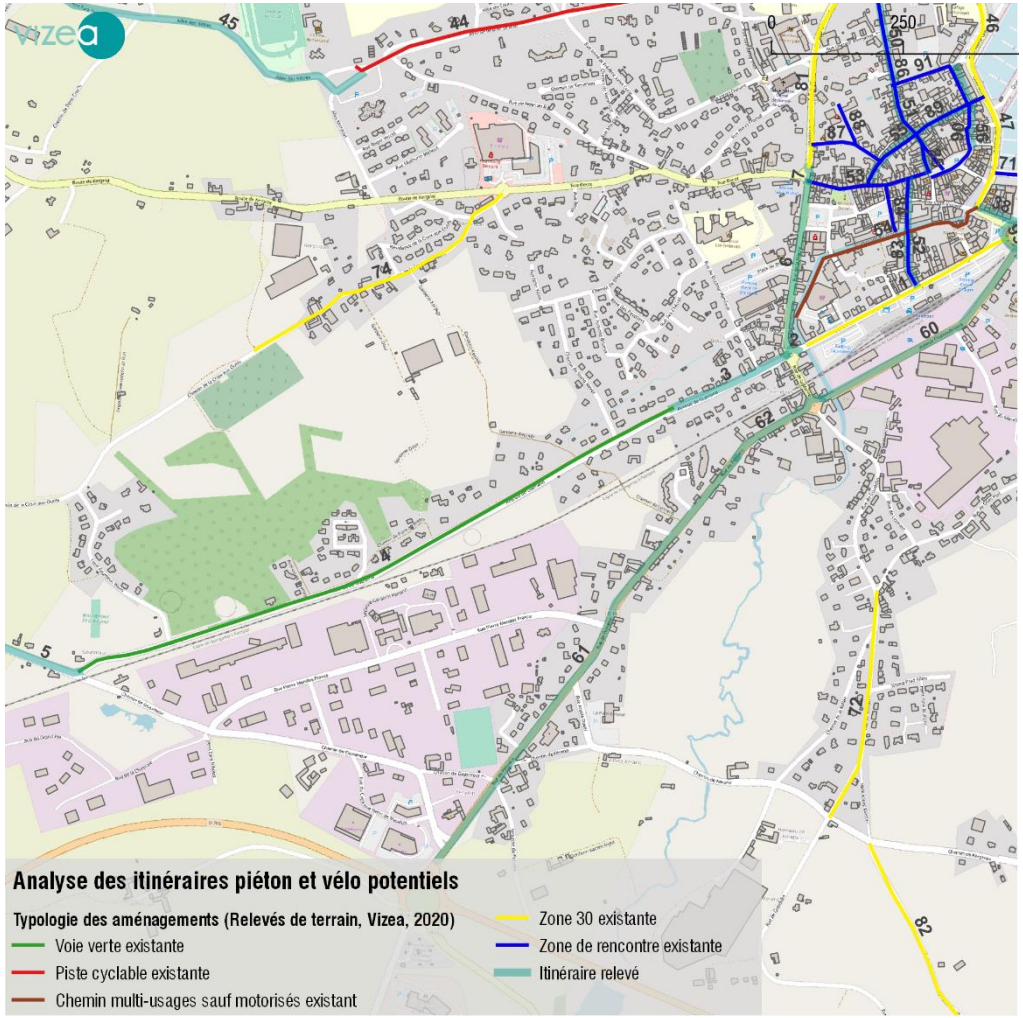
L'élargissement de la voie verte (emprise disponible) et la distinction entre les usages piétons / vélo permettront de limiter les conflits d'usage et de valoriser le passage de la Vélomaritime.

La fin de la voie verte avenue de Guerland ne prévoit pas l'insertion des vélos sur la voie (circulation à 70 km/h). Le traitement du croisement avec le chemin de Goasmeur (vers Plounez) est à réaliser.

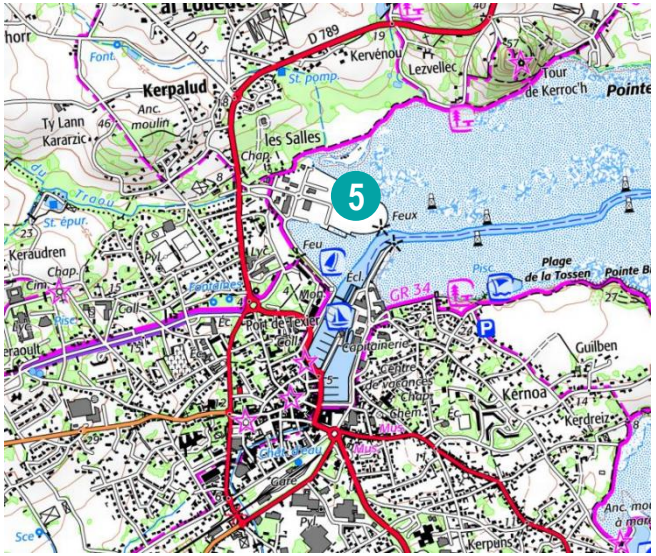
Du jalonnement de boucle locale est observé à la sortie du parking de la gare, avenue Charles de Gaulle.
Des aménagements cyclables sur cette voie suppose le déplacement du stationnement longitudinal.

## Les itinéraires en réflexion




| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| 1 | Avenue du Général de Gaulle (gare) | Des aménagements cyclables nécessitent la suppression de stationnement (alternant sur la voie). |
| 2 | Rond-point de la Marne | Organiser la circulation des cyclistes au rond point (bande cyclable extérieure). |
| 3 | Avenue de Guerland | Apaiser la circulation : mise en zone 30.<br>L'aménagement de bandes cyclables serait souhaitable mais nécessite la suppression de stationnement longitudinal -pouvant être remplacé par du stationnement en bataille d'un côté. |
| 4 | Avenue de Guerland | Traiter les interaces avec les maisons (en insérant des cédez-le-passage).<br>Différencier l'usage vélo et piéton : jalonnement et revêtement différencié.<br>Elargir la voie : 3 mètres pour la voie cyclable et 1,5 mètre pour les piétons. |
| 5 | Chemin de Goasmeur | Traiter l'intersection avec l'avenue de Guerland : fin de la voie verte.<br>Apaiser la voie : mise en zone 30.<br>Rendre lisible le jalonnement vélo (direction / temps). |




## Proposer une promenade sur le front de mer

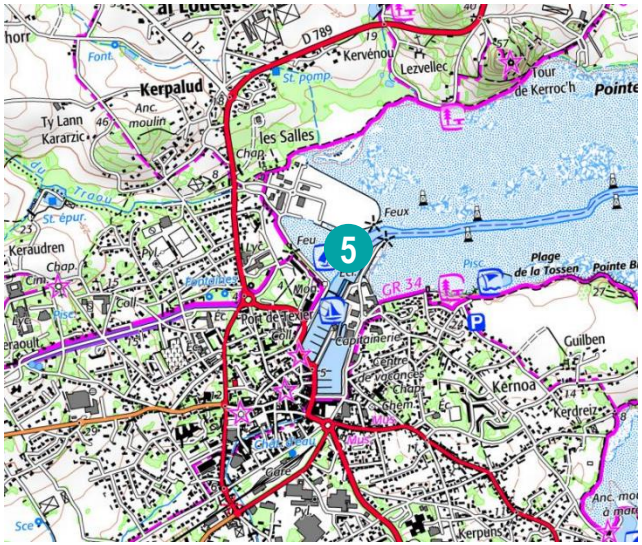
Cette promenade, longeant le port et empruntant le GR34 soulève plusieurs enjeux :

- La valorisation des cheminements piétons des quais (qualitatifs) : marquage au sol, jalonnement adapté au contexte urbain (bois),
- L'aménagement du quai Lotti,
- La gestion de la traversée de l'écluse,
- Le développement de mobilier urbain.

La balade de la corniche du Four à Chaux et la présence du GR34 est un réel atout pour le quartier.

Le passage de l'écluse permet de relier le quai de Kernoa au quai de Loti.

La balade de la pointe de Guilben, débutant au moulin de Poulafret représente un potentiel important pour les déplacements en modes actifs. La place du vélo est à déterminer sur cet itinéraire.




## Proposer une promenade sur le front de mer : la valorisation des quais

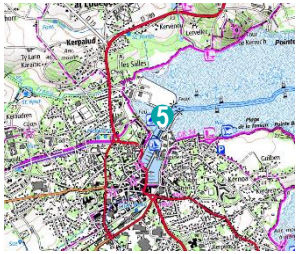
Le port est un réel nœud de circulation du centre-ville de Paimpol. Longer les quais est une pratique ancrée dans les habitudes des Paimpolais et représente un attrait important pour les touristes.

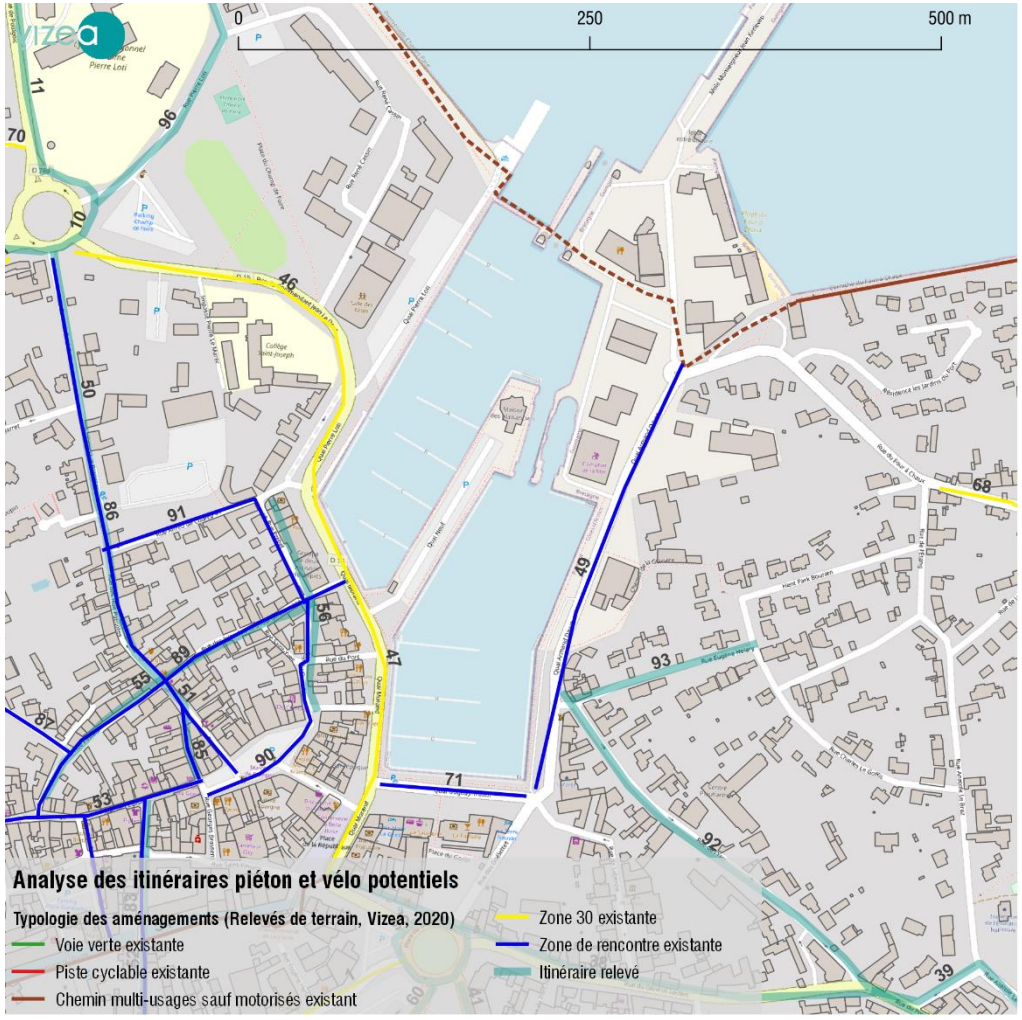
Le quai de Kernoa étant encore en travaux, les espaces dédiés aux piétons apparaissent importants.
La place du vélo reste à dessiner dans cet espace.

Le long du quai Morand la circulation est importante : piétons, vélo, automobilistes.
Un aménagement vélo permettrait de limiter les conflits d'usages et de garantir la sécurité des vélos sur cet axe, mais suppose un déplacement du stationnement.

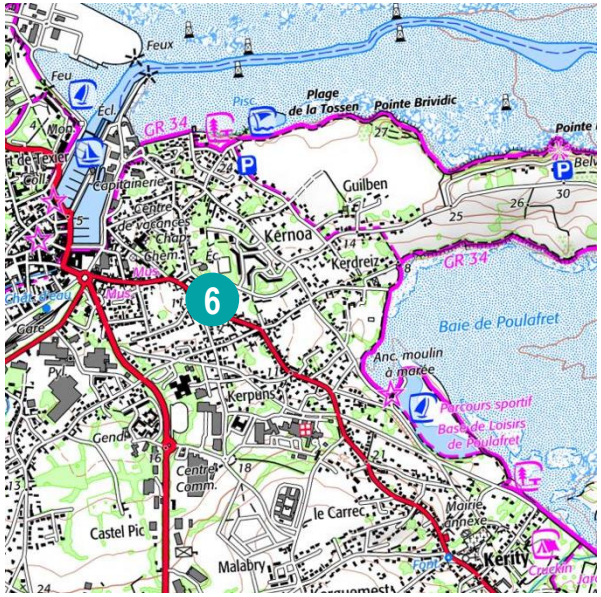
De nombreux cyclistes sont observés le long du Quai Loti.
Un espace de stationnement important et gratuit pour les voitures y est présent.

## Les itinéraires en réflexion






| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| **71** | Quai Duguay Trouin | **Zone de rencontre existante.**<br>Jalonnement : indiquer temps/direction des itinéraires cyclables existants.<br>Potentiels de réorganisation des sens de circulation (voie en sens unique vers le quai Morand). |
| **49** | Quai de Kernoa | **Zone de rencontre existante.**<br>Penser l'insertion des cyclistes : possible de penser une piste unilatérale bidirectionnelle longeant le quai (Vélomaritime) – les travaux sont toujours en cours.<br>Proposer du stationnement vélo. |
| **47** | Quai Morand / Quai Loti | Déployer du marquage au sol.<br>Aménager une bande cyclable : suppose la suppression du stationnement longitudinal (le parking Loti est situé à proximité). |
| **46** | Rue du Commandant Jean Le Deut | Potentiel de déploiement d'une bande cyclable bilatérale unidirectionnelle / ou piste cyclable unilatérale bidirectionnelle. |




## D786 du port à Kerity

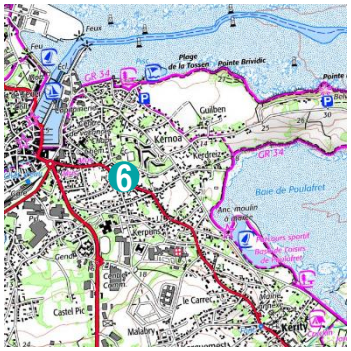
En sortie du rond point du Goëlo, l'axe est très passant. Les cheminements piétons et cyclistes y sont complexes.

Cet axe permet de connecter le quartier de Kernoa au centre-ville, les accès au quartier sont à traiter.

Avenue du Général Leclerc, la circulation est importante aux heures de pointes, peu de places est laissée à la circulation des cyclistes.
Les trottoirs sont irréguliers.

Le long de la rue de Kernoa, les trottoirs sont irréguliers voir absents.
La voie étant peu passantes, les piétons circulent sur la chaussée.

L'entrée du quartier de Kernoa par la rue Anatole le Bras et la rue Salvador Allende se font par des voies à sens unique. La place du piéton / vélo n'y est pas intégré, la ré-organisation des sens de circulation et des régimes de priorité peut être un levier d'action.




## L'enjeu spécifique du quartier de Kernoa

**La plupart des habitants ne disposent pas de voiture et la plupart circulent à pied ou à vélo.**

Afin d'améliorer les mobilités au sein du quartier, plusieurs points importants sont perçus par **l'Assemblée des habitants de Kernoa** :

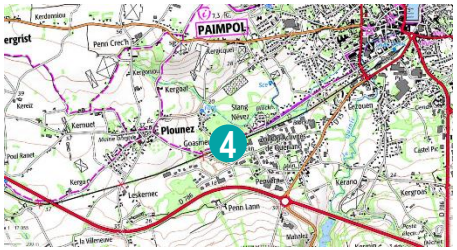
- Améliorer les traversées sur quartier – sur la quasi-totalité du quartier est notée l'absence de trottoirs ou des trottoirs de très mauvaise qualité.
- Valoriser la présence du parc de Kernoa disposant de potentiels importants,
- Valoriser les petits cheminements existants (peu aménagés et peu entretenus)
- Faciliter et sécuriser les entrées dans le quartier à pied et à vélo,
- Apaiser les voies de circulation : les voies sont très larges au sein du quartier, facilitant la circulation rapide des automobiles, c'est le cas de la rue Salvador Allende notamment.

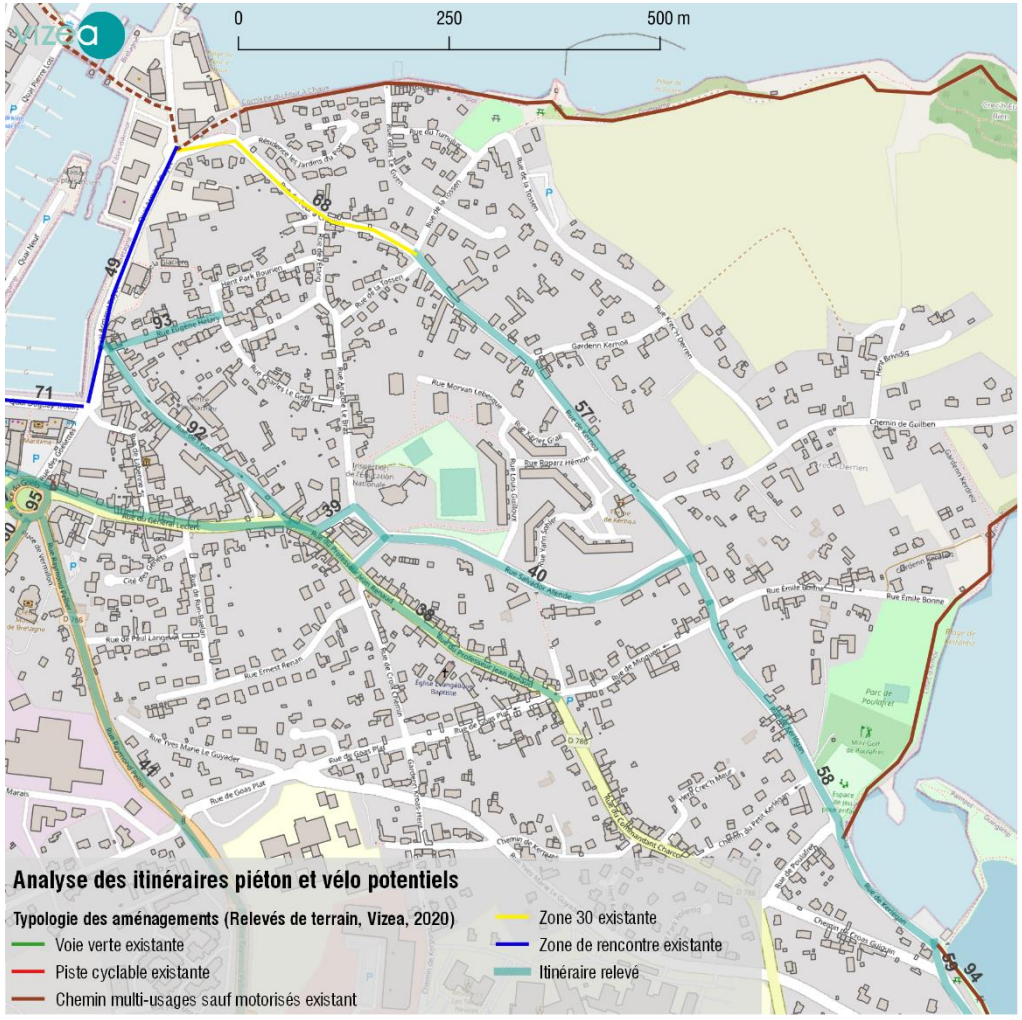
La **valorisation des espaces du quartier non-utilisés** via le développement d'espaces fruitiers, de jardins partagés et d'espaces verts, valorisant les cheminements et améliorant le cadre de vie du quartier est également un souhait exprimé par l'association.

*Le parc de Kernoa, Vizea, 2020*

*Rue Salvador Allende, Vizea, 2020*

## Les itinéraires en réflexion



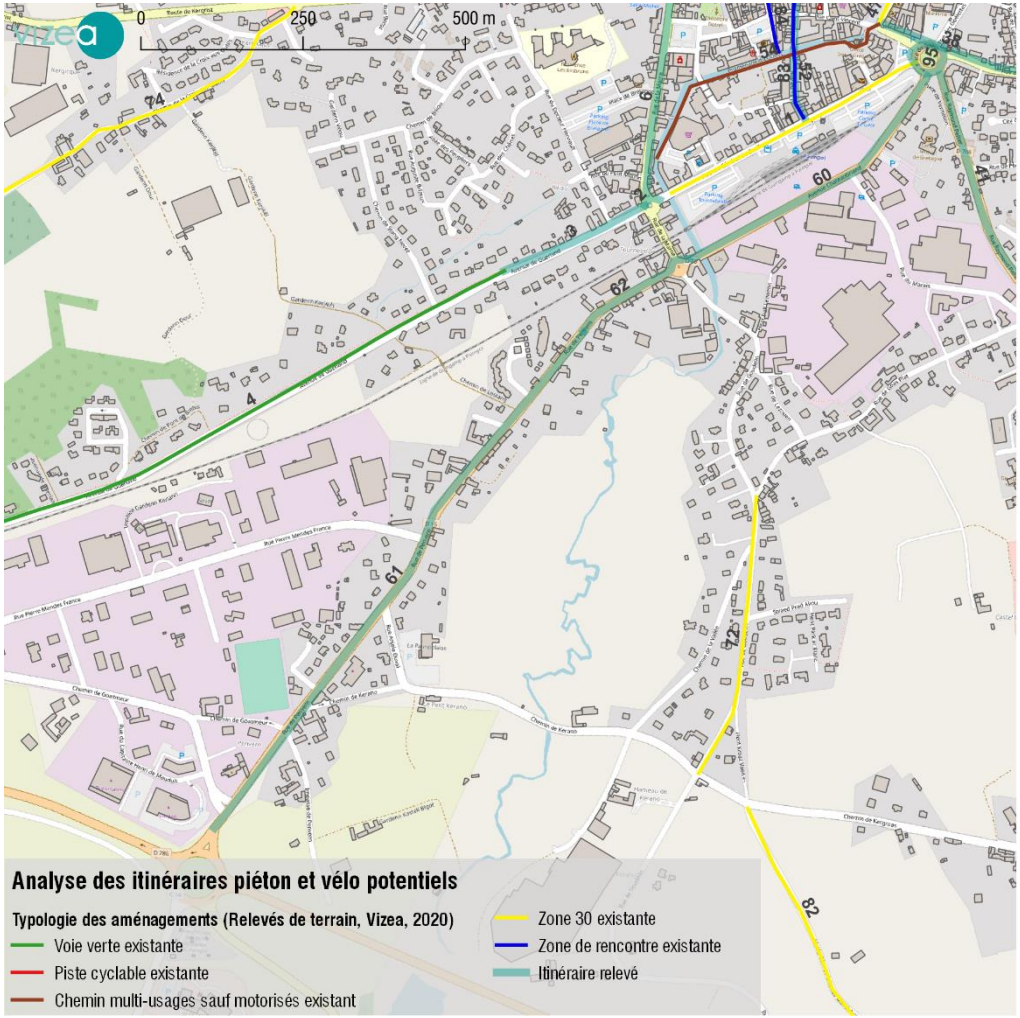




| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| 68 | Rue du Four à Chaux | Valoriser la présence du GR34, de la balade de la Corniche du Four à Chaux et la proximité de la pointe de Guilben.<br>Organiser l'insertion des vélos dans le giratoire. Garantir l'apaisement via des aménagements imposant la limitation de la circulation à 30 km/h (bypass, écluses). |
| 58 | Rue de Kerlegan | Développer du jalonnement pour indiquer la vélomaritime.<br>Séparer les piétons de la voie via l'aménagement d'un trottoir.<br>Garantir l'apaisement (écluses / bypass). |
| 57 | Rue de Kernoa | Apaiser la circulation : zone 30. |
| 40 | Rue Salvador Allende | Améliorer la qualité des trottoirs.<br>Apaiser la circulation (Z30).<br>Possibilité d'aménager des bandes cyclables bilatérales unidirectionnelles.<br>Aux abords de la D789 - penser une organisation des sens de circulation cohérente avec la rue Anatole Lebraz pour une entrée sécurisée dans le quartier de Kernoa à vélo / à pied. |
| 39 | Rue Anatole Le Braz | Permettre la circulation sécurisée des cyclistes à double sens.<br>Apaiser la circulation devant l'école maternelle et y développer du stationnement vélo.<br>Optimiser les espaces de stationnement, |
| 38 | Avenue du Général Leclerc / rue du professeur Jean Renaud | Rendre visible les traversées piétonnes.<br>Elargir les trottoirs.<br>Développer une zone 30 et garantir l'apaisement via des dispositifs de ralentissement de la circulation. |
| 93 | Rue Eugène Helary | Rendre accessibles les trottoirs.<br>Potentiel itinéraire bis vélo. |
| 92 | Rue de l'Yser | Penser l'insertion des cyclistes en arrivant du port.<br>Potentiel de vélorue. |

## L'enjeu de l'avenue Chateaubriand

| | Toponyme | Premières recommandations |
|---|---|---|
| **60** | Avenue Chateaubriand | Remettre en état les trottoirs.<br>Aménager une piste cyclable bilatérale unidirectionnelle.<br>Favoriser la déviation des poids lourds rue du Marais. |
| **62** | Rue de Penvern | Traitement du rond point : piste extérieure. Mise en zone 30 et développer des aménagement garantissant la dimunition de la vitesse de circulation des voitures. |
| **61** | Rue de Penvern | Développer un aménagement bilatéral vélo (bande cyclables?)<br>Le giratoire de sortie de Paimpol nécessite un traitement spécifique. |

La voie de l'avenue Chateaubriand est très large, toutefois des poids lourds et véhicules agricoles y circulent.



## Les itinéraires en réflexion : l'importance de l'intégration paysagère

Les orientations en matière d'aménagements cyclables et piétons du schéma directeur des modes actifs devront prendre **en compte la préservation et l'amélioration du patrimoine paysager**. En effet, cela permet une meilleure intégration et adaptation de ces aménagements au contexte urbain.

### QUELQUES ORIENTATIONS

- Piste cyclable avec **matériau perméable** adapté aux milieux ruraux et intégré dans le paysage,
- **Végétaliser les pistes cyclables** : haies végétalisées (plantation de haies vives basses entre la voie routière et les pistes cyclables). Cela permet également une meilleure séparation visuelle entre voiture / vélos et piétons et donc une meilleure sécurité,
- Aménager des **accotements et fossés enherbés**,
- Utiliser des **chemins existants** autant que possible,
- **Favoriser les tracés serpentant** plutôt que ceux rectilignes, laisser en places les arbres et masses végétales existants.

**Exemples de haies végétalisées**

*Sources : Vizea, 2021*

# Les usages

**Résultats des comptages vélo du 17 juillet 2020 (8h-10h30).**

**Les comptages ont été réalisés en période de vacances scolaire.**

**45 vélos relevés**

**58 %**

*30 hommes observés*

*15 femmes observées*

## Typologie des vélos : une pratique majoritairement sportive

*Vélo de route*

*Vélo de ville*

*VTT*

*VAE*

*bi-triporteur*

# Le jalonnement

*Exemple de balisage de la vélomaritime, Vizea, septembre 2020*

## Les panneaux réglementaires légaux

*Sources : code de la route*

## La réglementation nationale impose plusieurs types de panneaux

- des panneaux d'identification d'itinéraires
- des panneaux de pré-signalisation
- des panneaux de position
- des panneaux de confirmation (carrefours complexes embranchements successifs).

## Le balisage des itinéraires piétons et vélo

- La vélomaritime est bien jalonnée,
- Les boucles vélo locales gagneraient à être mieux indiquées,
- Les pôles générateurs de flux ainsi que les cheminements à pied et à vélo sont peu indiqués dans Paimpol.

**- Un manque de jalonnement à destination des cyclistes et les piétons pour les déplacements utilitaires**

**AVANCEMENT** 0 % | 25 % | 50 % | 75 % | 100%

# Analyse de la performance du système actifs

## Le jalonnement

Exemple de jalonnement de la Vélomaritime présent sur le quai de Kernoa. Les distances et les destinations sont indiquées, permettant au cycliste de bien s'orienter.

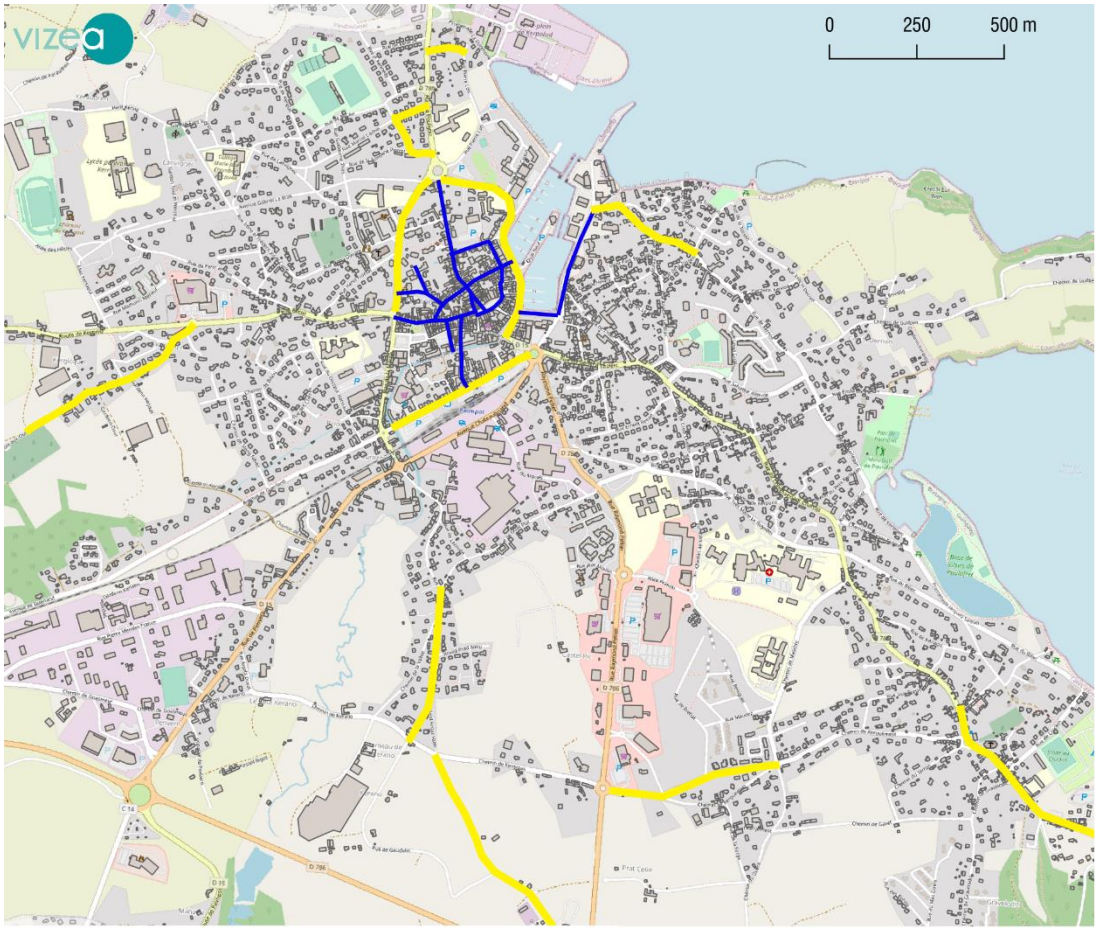
Jalonnement piéton au niveau du chemin du Quinic, peu visible il ne permet pas une bonne lisiblité de l'itinéraire.

Exemple de jalonnement piéton dans le centre-ville de Paimpol – ces balisages permettent au piéton de s'orienter dans le Vieux Paimpol.

Exemple de jalonnement des zones de piétonne du centre-ville de Paimpol.

**AVANCEMENT** 0 % | **25 %** | 50 % | 75 % | 100%

# Un apaisement du réseau routier partiel et peu contraint




**Les aménagements dédiés à l'apaisement de la circulation**

**Typologie des aménagements d'apaisement (Vizea, 2020)**

- Zone de rencontre existante
- Zone 30 existante

## L'existant

- La quasi-totalité du cœur de ville de Paimpol est en zone de rencontre,
- Sur les zones 30 existantes l'absence de contraintes matérielles entrainent des dépassement de vitesse de la part des automobilistes.

## Potentiels de besoins

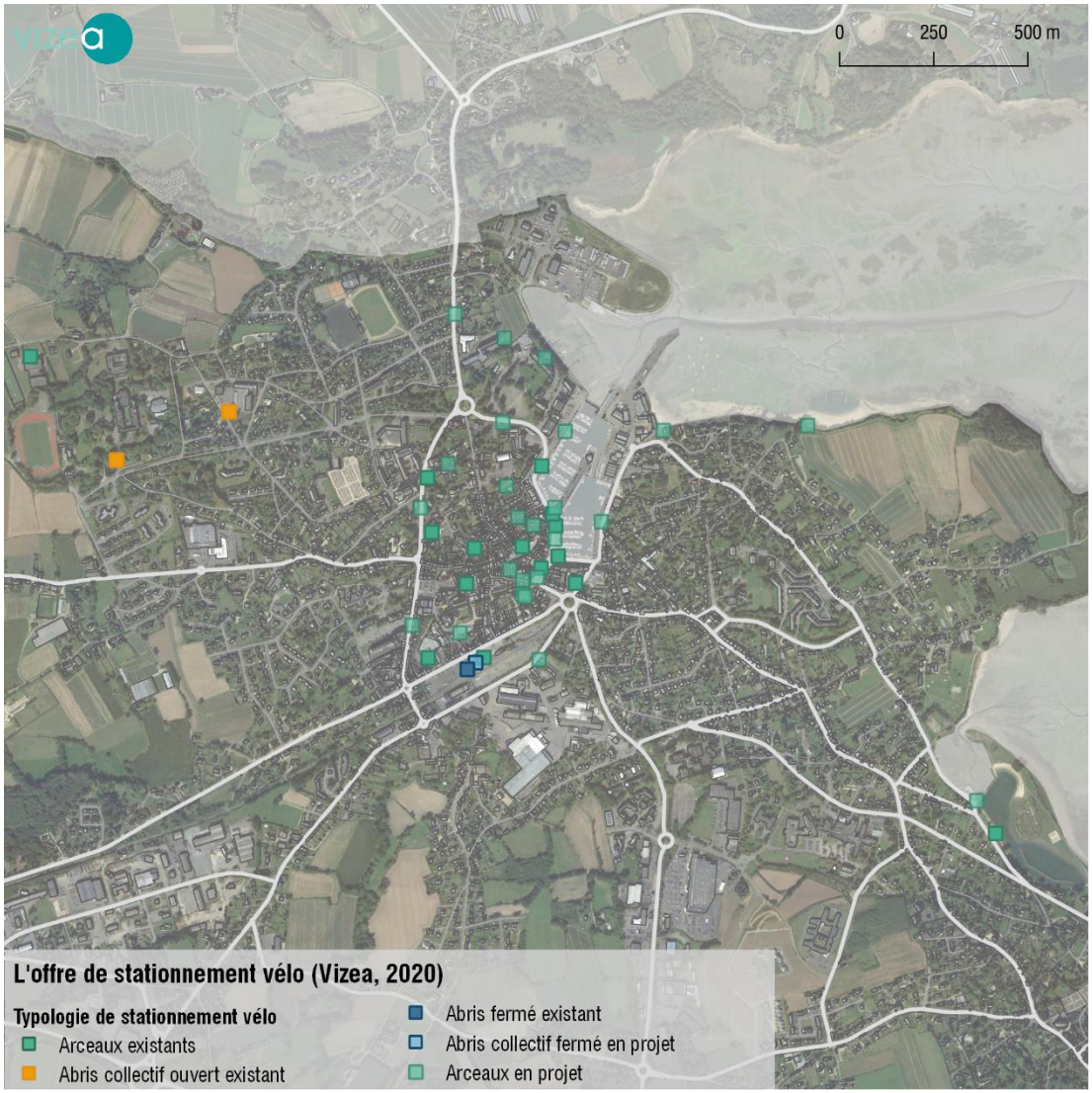
- Développer des zones 30 sur les axes structurants en centre-ville pour garantir un meilleur apaisement de la circulation,
- Aménager des dispositifs contraignant la circulation des voitures sur les zones 30 existantes (bypass, écluses),
- Développer des réponses au problème des routes à fort trafic, de circulation des poids lourds et d'engins agricoles,
- Traiter les conflits d'usage potentiels entre piétons et vélo dans le centre ville.

**AVANCEMENT** 0 % | **25 %** | 50 % | 75 % | 100%

**Ces données sont issues des relevés de terrain réalisés en juillet 2020**



# Stationnement vélo




## L'offre de stationnement vélo existante

- L'offre d'arceaux vélo se concentre :
  - dans le centre ville,
  - aux abords du collège et lycée,
  - au niveau de la gare,
  - au niveau de la base de loisirs de Ploulafret,

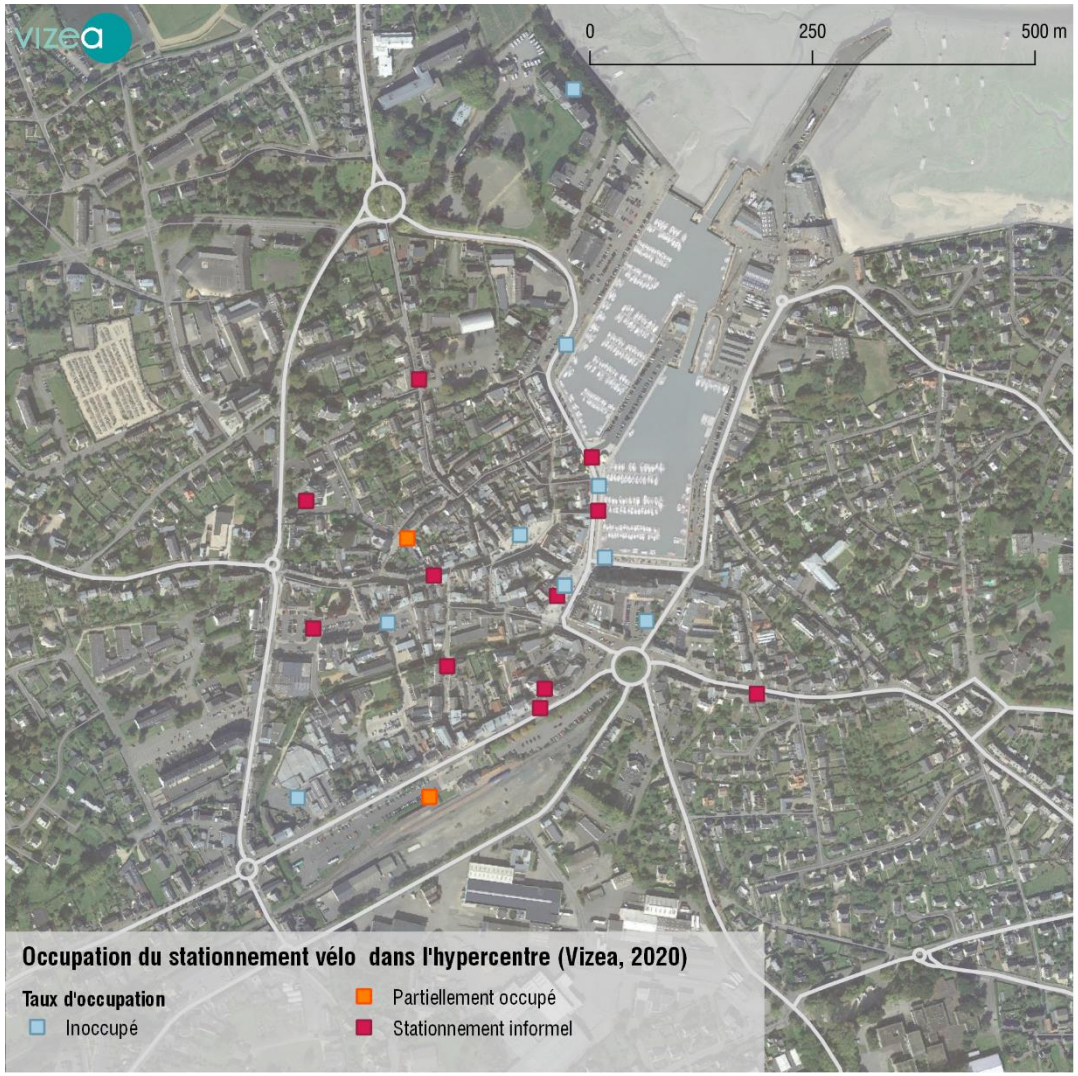
Des **box vélo individuels** fermés sont actuellement présents en gare de Paimpol,

## Projets et potentiels

- Aux abords de la gare, un **abri collectif fermé** (20 places) est en projet (porté par Guingamp Paimpol Agglomération), il pourra être utilisé grâce à la carte Korrigo,
- Est remarquée une absence de stationnement vélo sur les zones commerciales et en dehors du centre ville.
- Au sein du quartier de Kernoa, les habitants disposent de peu d'espaces de stationnement vélo.

**AVANCEMENT** 0 % | **25 %** | 50 % | 75 % | 100%

# Une offre de stationnement sous occupée malgré des pratiques informelles existantes




## Constats

- Les arceaux vélo du centre-ville sont sous-occupés ou partiellement occupés.
- Les usagers stationnent leurs vélo le longs de poteaux, barrières, davantage que sur des stationnements mis à disposition.
- Le stationnement vélo en gare est partiellement occupé.

**Le stationnement est globalement sous occupé et les usagers se rabattent vers une offre « informelle ».**

**AVANCEMENT** 0 % | 25 % | 50 % | 75 % | 100%

## Une offre de stationnement sous occupée malgré des pratiques informelles existantes

***Stationnement vélo Place de la République, Vizea 2020***
Arceaux vélo de mauvaise qualité ne permettant pas 2 pointes d'accroche,
Report des usagers vers les barrières pour un stationnement plus sécurisé.

***Maison des association au bord du Quinic, Vizea, 2020,***
Les arceaux vélo mis à disposition sont de bonne qualité.

***Base de loisirs de Poulafret, Vizea, 2020,***
Les arceaux vélo mis à disposition aux abords de la vélomaritime sont de bonne qualité.

**AVANCEMENT** 0 % | 25 % | 50 % | 75 % | 100%

# Le développement de services vélo : une attente majeure

**Les services vélos**

*Sources : Vizea, 2019*

# Le développement de services vélo : une attente majeure

*Vente de vélo devant la brocante Mic Mac, Vizea, 2020*

*Service de location VAE de Guingamp Paimpol Agglomération, Axeo, 2020*

## Les services de réparation :

- Il **<u>n'existe pas de service de location /réparation</u>** sur la ville de Paimpol
- Les habitants de Paimpol doivent se déplacer à Guingamp :
  - Guingamp Cycle Cotty
  - Breizhvélo : le réparateur se déplace à Paimpol pour effectuer des réparations.

## Les services de vente

- Intersport (Kerpuns),
- Mic Mac – brocante vendant des vieux vélos (rue du Quinic).

## Les services de location

- Le loueur privé **Breizhvélo** de Guingamp propose des services de location (courte et longue durée), des ventes, des réparations vélo – les livraisons à Paimpol sont possibles. **Il livre également les établissements d'hébergement** (sur demande).
- Les actions mises en place par Guingamp Paimpol Agglomération :

| Flotte | Location | Usages |
|---|---|---|
| 150 vélo<br>Axeo, DSP Transdev<br>Entretien : sous-traitance à Breizhlocation | 30 € par mois<br>34 € avec l'abonnement Axeo | Longue durée (1 à 12 mois)<br>Habitants des 57 communes de GPA |

**AVANCEMENT** 0 % 25 % 50 % 75 % 100%

**Développer une culture vélo sur le territoire** *« Il s'agit d'un enjeu à la fois touristique, économique, mais également social, permettant de favoriser un meilleur cadre de vie pour les habitants de Paimpol. » (entretien avec l'OT GPA)*

# Le développement de services vélo : une attente majeure

## L'enjeu spécifique du cyclotourisme : les actions de l'Office du tourisme Guingamp Baie de Paimpol

- Un guide vélo et randonnée est proposé (3 euros)
- L'OT travaille autour de la **politique Accueil Vélo** – et dispose d'une carte des établissements labellisés.

## L'information et la communication

- En dehors des articles de presse quotidiens, peu de communication est faite aux paimpolais et paimpolaises sur les initiatives vélos.

## Réflexions

- Le développement d'un **atelier de réparation de vélo** est un réel besoin, pour l'ensemble de la commune. L'Entente Cycliste du Pays de Paimpol est intéressée pour développer un projet d'atelier de réparation sur le quartier de Kernoa.
- Le développement **de services de location de vélo classique et à assistance électrique** – pour les touristes mais également pour les habitants de Paimpol.
- Le développement le long de la Vélomaritime de « **station services vélo :**accès à un point d'eau, des toilettes, un site wifi et rechargement, informations touristiques, table de pique nique… Il s'agit d'une attente pour l'office du tourisme.
- Proposer des **services de consignes vélo**, Développer du stationnement vélo en centre-ville et aux abords de l'office du tourisme et des boxes à vélo permettant de faire rentrer vélos et sacoches pour les itinérants de la Vélomaritime.
- Une **incitation aux changements de pratiques de mobilité** est souhaitée par la ville de Paimpol : stage mobilité, passer par les associations de retraités, proposer des évènements citoyens.

**AVANCEMENT** 0 % 25 % 50 % 75 % 100%

## Assemblée des Habitants de Kernoa

L'Assemblée des Habitants de Kernoa a été créée en réaction au projet de démolition du quartier de Kernoa (abandonné à l'heure actuelle). L'association a participé au forum citoyen de mars 2019, dans ce cadre les questions des espaces verts et des cheminements doux ont été travaillées.

## Entente Cyclotourisme de Ploubazlanec

Acteur volontaire sur le sujet du vélo sur le territoire.

A la suite du déconfinement, l'association a proposé des sorties vélos pour se remettre en selle.

## Entente Cycliste du Pays de Paimpol

Club sportif à destination des jeunes et des cyclotouristes. Le club porte des réflexions de création d'atelier de réparation vélo sur le quartier de Kernoa.

## Breizhvélo

Situé à Guingamp, l'entreprise intervient à Paimpol, proposant : de la **réparation mobile de vélo, de la location (sur réservation) et de ventes de vélo.**

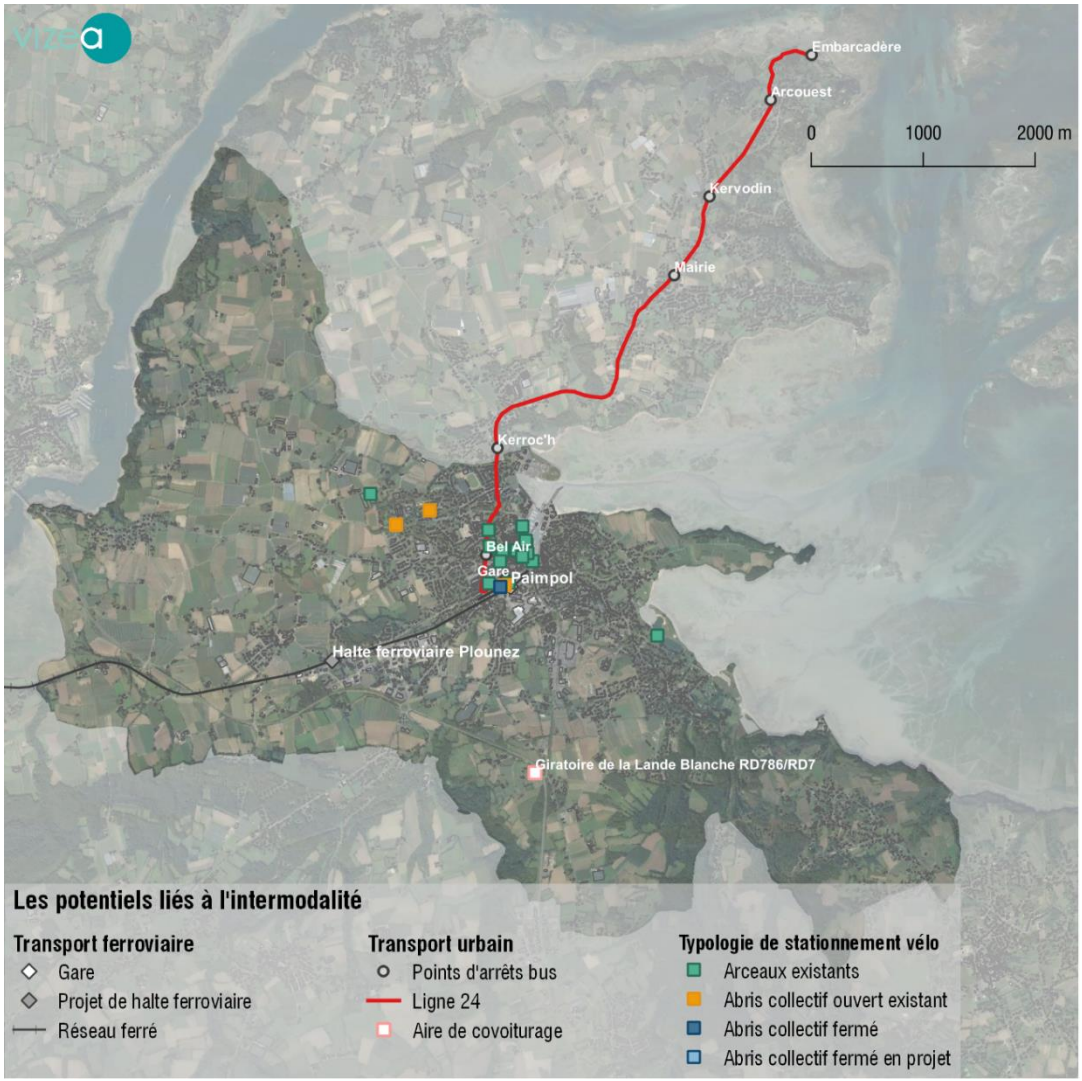
# Les potentiels liés à l'intermodalité

## Les potentiels d'intermodalité liés à l'utilisation des transports ferroviaires

| Gare | Desserte | Stationnement vélo |
|---|---|---|
| Paimpol | Guingamp-Paimpol<br>9 dessertes | Oui (existant et projet) |
| PROJET - Halte ferroviaire Plounez | EN PROJET | non |

La **ligne de TER Paimpol-Guingamp-Carhaix** est la colonne vertébrale du projet de mobilité territorial. Favoriser l'intermodalité train-vélo/bus-train est notamment l'un des objectifs.

Du stationnement vélo (existant et en projet) est proposé en gare de Paimpol : un projet d'abri vélo sécurisé de 20 places utilisable via la carte Korrigo est prévu à échéance printemps 2021. Le box vélo 2 places sera déplacé pour un usage touristique.



# Les potentiels liés à l'intermodalité

## Les potentiels d'intermodalité liés à l'utilisation des transports collectifs urbains et interurbains

- **Les lignes Axeo (GPA)**

La ville de Paimpol est desservie par la ligne 24 Axeo, avec 3 arrêts (Gare de Paimpol, Bel Air,, Lycée Kerraoul) et permet de rejoindre la pointe de l'Arcouest.

La ligne est davantage destiné aux scolaires et aux touristes. Un projet d'extension de ligne vers l'hôpital est prévu.

L'intercommunalité souhaiterait proposer une ligne de bus touristique le long de la côte l'Arcouest – Paimpol – Plouézec, en desservant les plages afin de favoriser la **mobilité touristique.**

- **Les lignes Breizhgo**

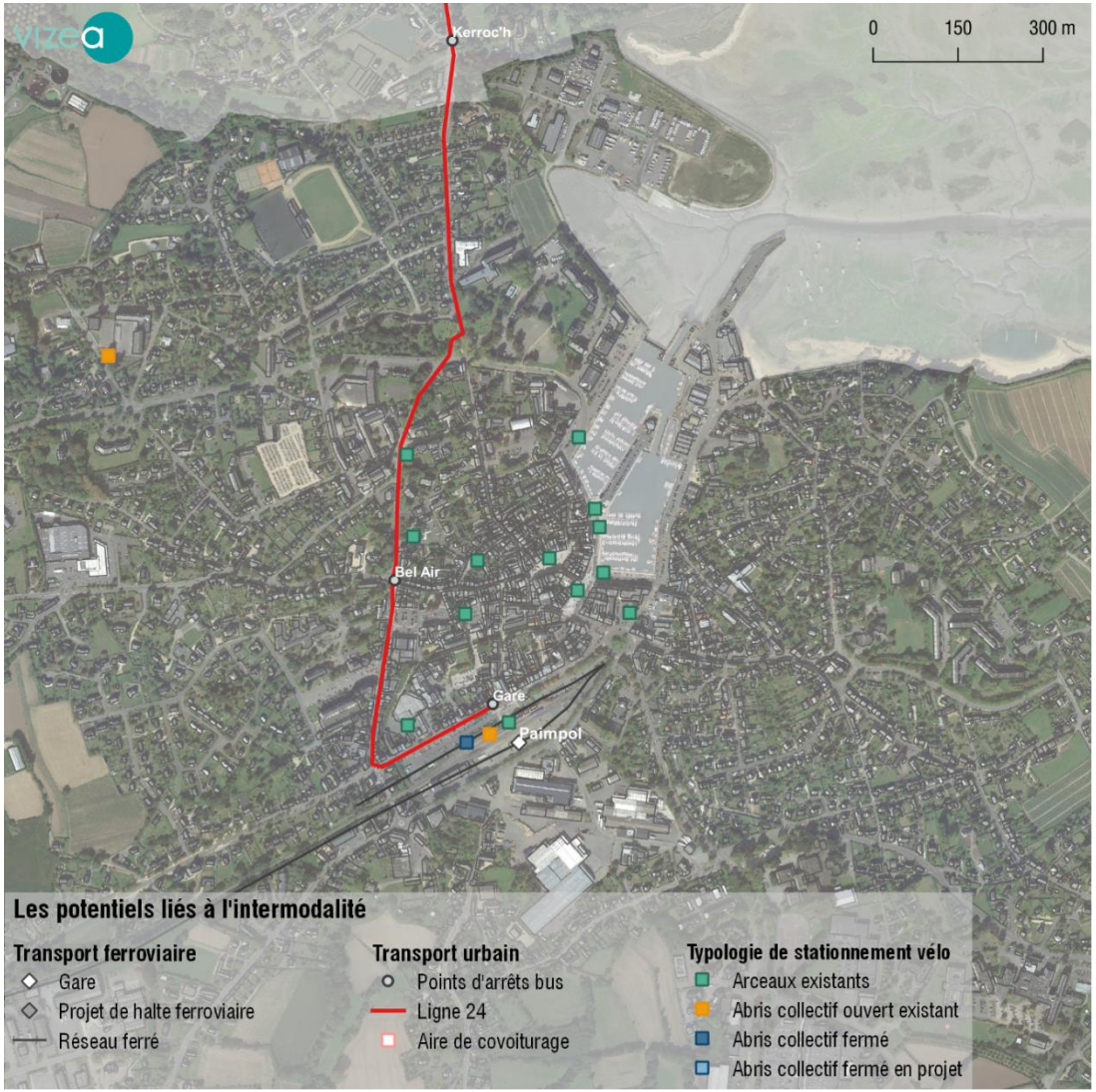
**Ligne 1** (Paimpol – Saint Brieuc) – 3 points d'arrêt sont desservis : Arrêt Gare, Gros Plat, Hôpital.

**Ligne 27** (Lannion – Paimpol) – 4 points d'arrêt Croix Barillet, Lycée Kerraoul, Colonel Chombart de Lauwe, Gare.

## Les potentiels d'intermodalité liés au covoiturage

L'aire de covoiturage de la Lande Blanche ne dispose pas de stationnement vélo.

***EN REFLEXION*** : A termes, le département des Côtes d'Armor souhaite mener une démarche de « *servicialisation* » des aires de covoiturage, en faisant des points multimodaux locaux.



## Les potentiels liés à l'intermodalité

### L'enjeu du transports de vélos dans les bus et dans les trains

- Dans les bus :

Il est possible gratuitement dans la soute des véhicules de grande capacité, dans la limite de 3 vélos.

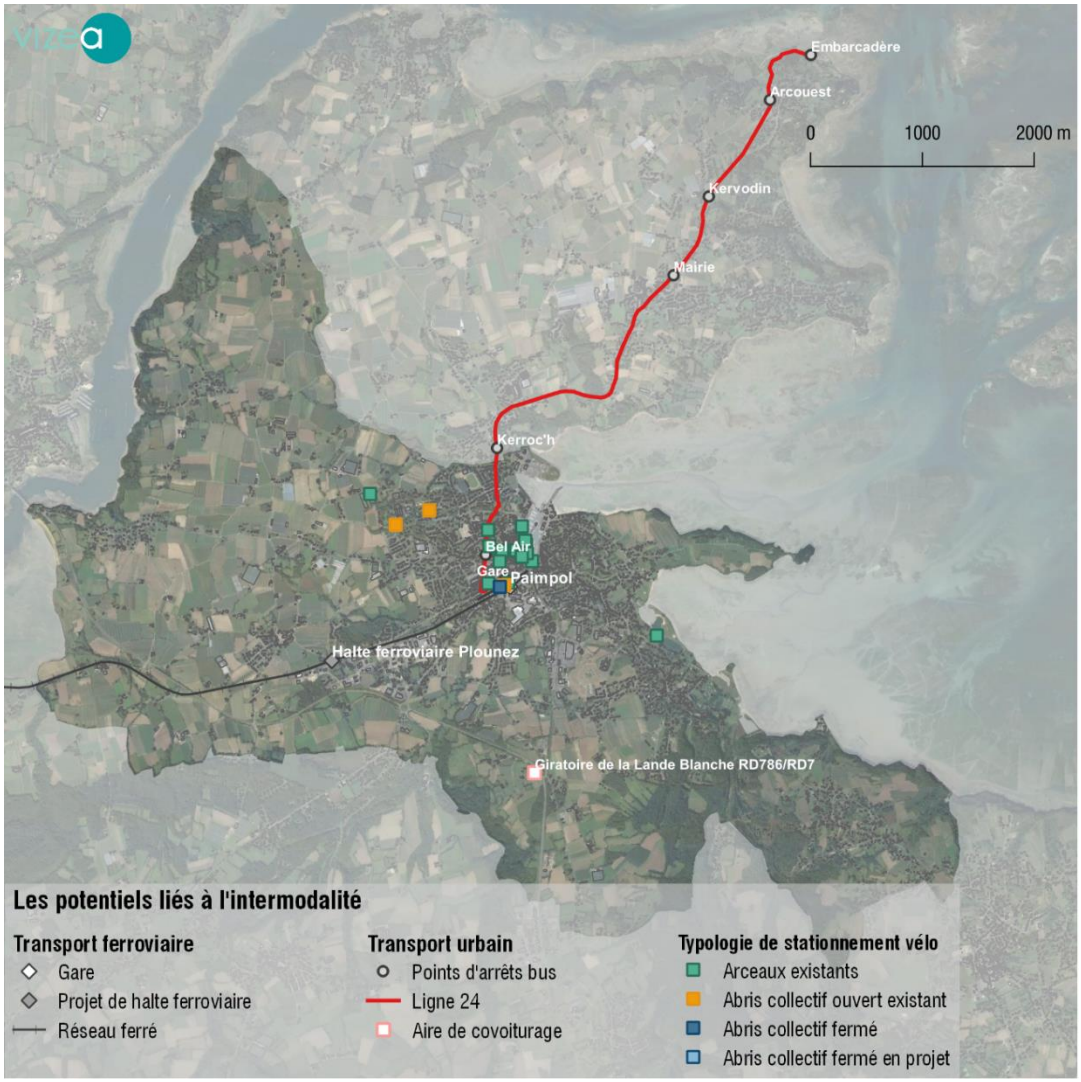
- Dans les trains :

Il est possible de transporter son vélo à bord des TER, conditionné à la place disponible à bord.

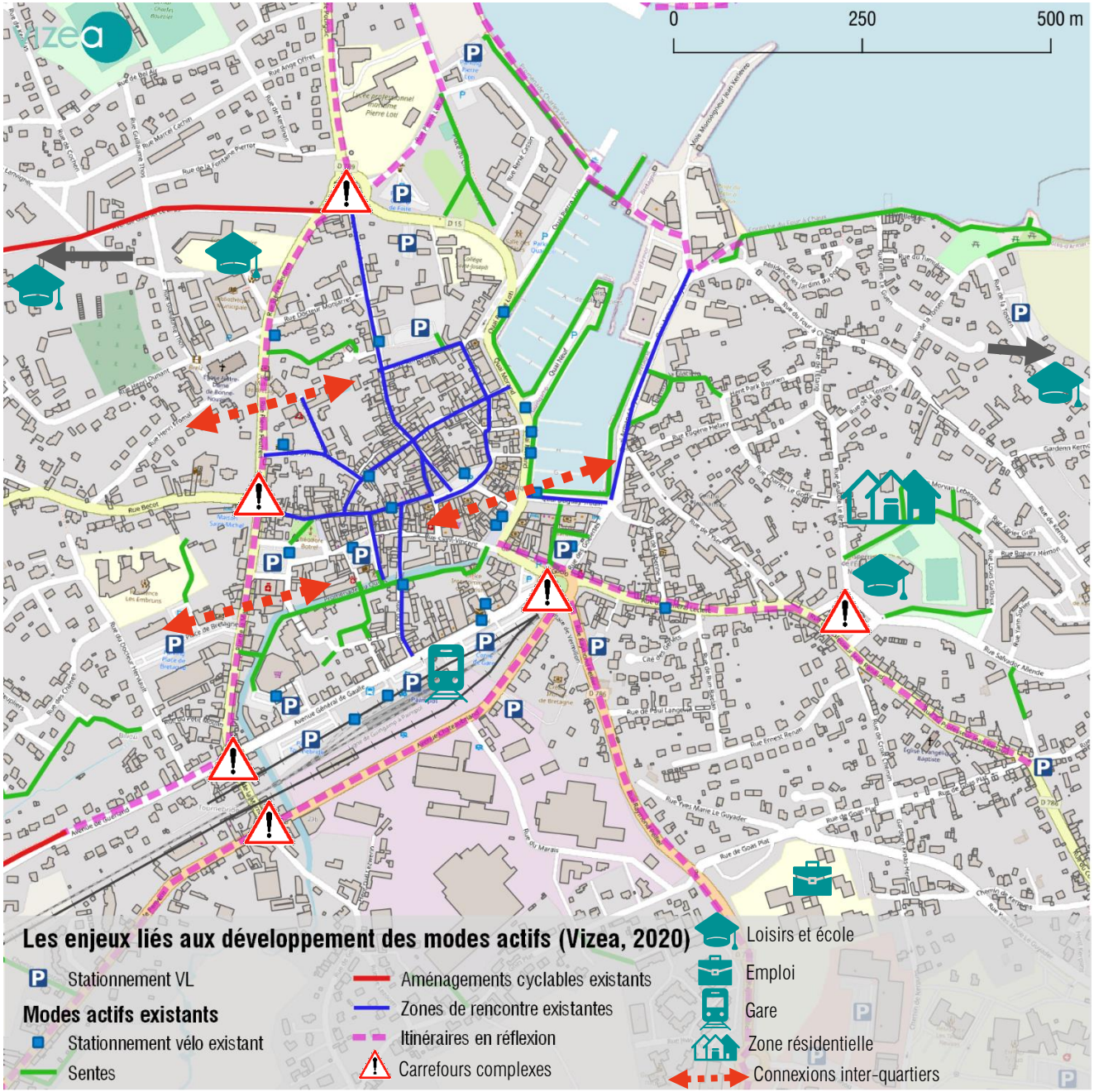
Le lien entre le train et le vélo doit être traité, afin de valoriser la ligne Guingamp-Paimpol, et de permettre des **pratiques d'intermodalité touristiques**. La ligne Paimpol – Guingamp – Carhaix traverse tout le territoire, et dessert notamment la vallée des Saints.

### Les usages

Les habitants de Paimpol se déplacent peu à vélo et peu en transports en commun, malgré une offre existante (Breizhgo, TER) *(données issues de la concertation)*



# Orientations stratégiques

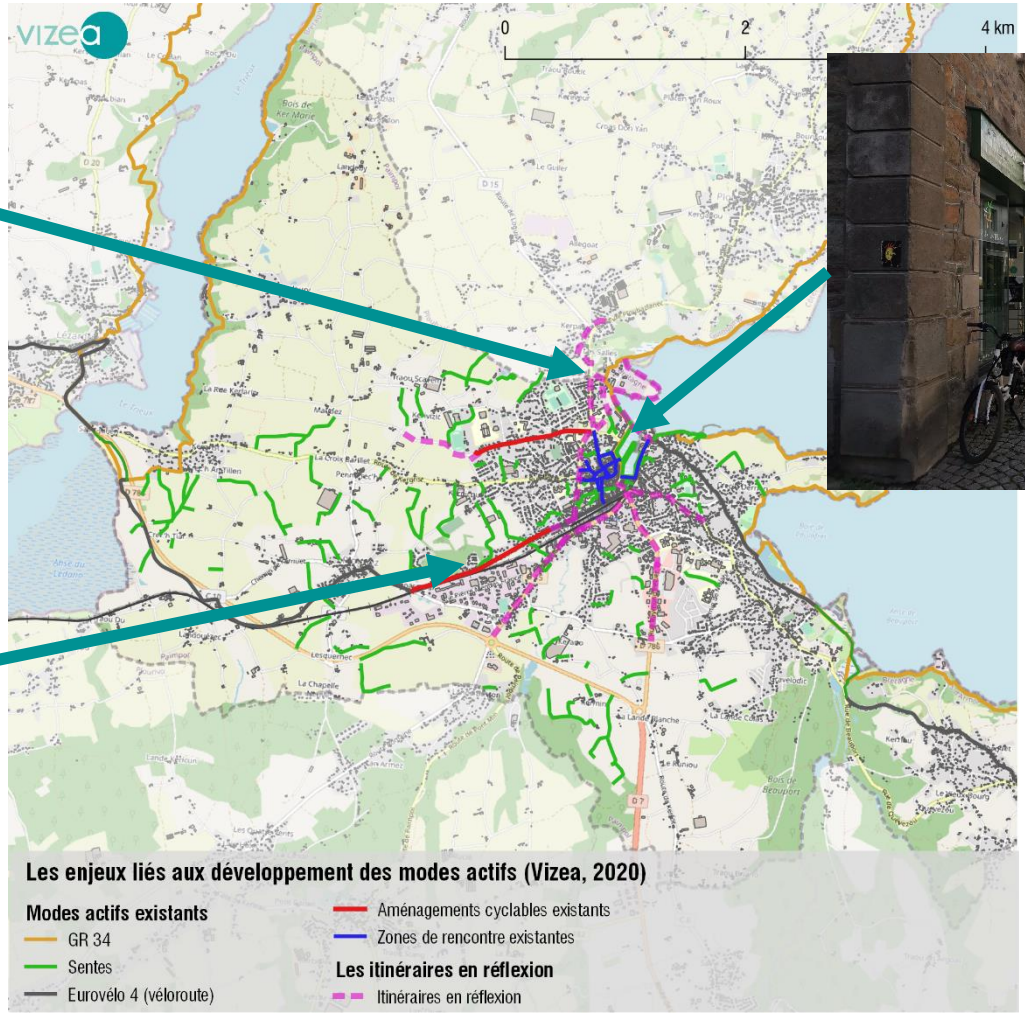

0
250
500 m
Les enjeux liés aux développement des modes actifs (Vizea, 2020)
Stationnement VL
Modes actifs existants
Stationnement vélo existant
Sentes
Aménagements cyclables existants
Zones de rencontre existantes
Itinéraires en réflexion
Carrefours complexes
Loisirs et école
Emploi
Gare
Zone résidentielle
Connexions inter-quartiers

# Développer les modes actifs, un enjeu multiscalaire

## Quelques exemples

*L'importance de la question du lien avec les communes voisines (ici vers Ploubazlanec).*

*La question de l'intégration et de la valorisation des grands itinéraires européens : l'Eurovélo 4.*



*L'échelle incontournable du centre-ville et ses enjeux d'articulation des différents modes de déplacement.*

## ACTION 1 - POURSUIVRE LA MISE EN ŒUVRE D'UN HYPERCENTRE FAVORABLE AUX DEPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO

- **Améliorer la lisibilité des cheminements piéton**,

*Développer du jalonnement – par exemple le long du Quinic*

- **Jalonner les polarités connectables à vélo,**

*L'Office du tourisme, les établissements scolaires, le cinéma, les services.*

- **Rendre accessible le centre-ville aux vélos,**

*Gérer les potentiels conflits d'usages vélo / piéton.*

- **Développer du stationnement vélo qualitatif,**

*Arceaux vélo en centre ville, aux abords des établissements d'enseignement, des espaces commerciaux.*

## ACTION 2 - ENGAGER UNE POLITIQUE D'APAISEMENT DES AXES STRUCTURANTS DU CENTRE-VILLE DE PAIMPOL

- **Sécuriser les traversées piétonnes**

*Rendre visibles les traversées existantes et créer de nouvelles traversées : rue de la Marne, rue du professeur Jean Renaud*

- **Proposer des dispositifs d'apaisement innovants aux heures de pointes devant les établissements scolaires,**

*Dispositifs de fermeture des voies aux voitures aux horaires de sorties d'école.*

*Organiser les cheminements et les sens de circulation.*

## ACTION 3 - ANCRER LES SERVICES VÉLO SUR LA COMMUNE DE PAIMPOL

- **Les services vélotouristiques** :

*Consignes vélo, service de location à destination des touristes*

- **Les services utilitaires** :

*Engager les démarches pour développer un atelier de réparation vélo.*

*Favoriser l'arrivée de vendeur de vélo.*

*Organiser des évènements favorisant l'ancrage d'une culture vélo sur le territoire*

## Action 4 : Réaliser les grands itinéraires en étoile autour de l'hypercentre

- **Améliorer et sécuriser la desserte des établissements scolaires**
- **Sécuriser la circulation des piétons et cyclistes à l'entrée de Paimpol (rue Raymond Pellier)**
- **Valoriser la présence de la Vélomaritime en aménageant des itinéraires en site propre,**
- **Organiser la circulation des piétons et des vélos sur les quais,**
- **Sécuriser l'entrée du quartier Kernoa**
- **Amorcer des réflexions pour connecter le centre de Paimpol à l'embarcadère de Bréhat**

# Vers les scénarios

**Alexandre LAIGNEL - Chef de projet / responsable du pôle mobilité - 06.99.33.97.16 / a.laignel@vizea.fr**

**Alice COGNEZ – Chargée d'étude mobilité urbaine / pôle mobilité durable – a.cognez@vizea.fr**