

# DIAGNOSTIC PLAN DE MOBILITÉS SIMPLIFIÉ

## 2026-2030



Communauté Lesneven  
Côte des Légendes  
Kumuniezh Lesneven Aod ar Mojennoù

# Sommaire

01	<b>Méthodologie de l'étude</b>
02	<b>Rappel des enjeux</b>
03	<b>Les éléments saillants du diagnostic</b>
04	<b>Les apports de la concertation</b>
05	<b>Plan d'actions &amp; déclinaisons</b>
06	<b>Concertation du PMS</b>



# 1

## Méthodologie de l'étude

# Méthodologie et étapes de la mission

## Diagnostic mobilité

- **Diagnostic** mobilité tous modes
- **Enquête** en ligne
- Entretiens avec les acteurs clés et avec les maires des 14 communes
- Définition d'**enjeux**
- Travail sur **le comité des partenaires**

## Stratégie de mobilité

- Définition de **scénarios**
- Atelier de **concertation**
- **Hiérarchisation** des orientations et **définitions** des objectifs

## Plan d'action

- Élaboration d'un **plan d'actions**
- Recherche de financements
- Adoption du PMS



Juillet 2024 à décembre 2024



Janvier 2025 à février 2025



mars 2025 à avril 2025



# 2

## Rappel des enjeux

# Rappel des enjeux

## Définition des enjeux et des orientations

### Un territoire :

- Périurbain
- Proche de centres urbains conséquents
- Présentant une polarité urbaine centrale
- Et un secteur nord au caractère touristique notable

**Une prise de compétence mobilité récente (2021) dans le cadre de la loi LOM, qui s'inscrit dans le contexte suivant :**

- Crise environnementale ;
- Dépendance à la voiture (problématique également sociale) ;
- Une démarche proactive pour un changement (nécessité d'avoir un regard plus fin sur les territoires périurbains et ruraux).



31% des émissions de gaz à effet de serre en France sont dues aux transports (dont 55% par les véhicules particuliers)



Un contexte de hausse du prix de l'énergie et d'allongement des distances : la mobilité pèse de plus en plus fortement sur le budget des ménages



40% des publics défavorisés renoncent à un emploi par manque de moyen de mobilité et beaucoup d'employeurs hors des métropoles ont du mal à recruter



Une dépendance à la voiture qui se traduit par une difficulté d'accès aux services de proximité et au lien social pour les personnes sans voiture / sans permis / ne pouvant plus conduire



Un enjeu d'attractivité pour les territoires par l'amélioration du cadre de vie.

# Rappel des enjeux

## Les acteurs locaux

### CLCL



Communauté Lesneven  
Côte des Légendes  
Kumuniezh Lesneven Aod ar Mojennoù

A la compétence mobilité  
Gère les services sur son  
ressort territorial  
Compétence tourisme

### Partenaires

Exploitants, CCAS,  
association d'usagers /  
d'habitants

### Région

Gestion de l'offre BreizhGo  
Rôle d'AOM Régionale  
Gère les transports scolaires



Le réseau de transport public 100% Bretagne

### Pays de Brest



Définition du SCOT et de la mise en place des actions associées  
Portage de sa politique de mobilité avec les EPCI associés  
Etude sur la réalisation de lignes de covoitage

### Communes

Compétences voirie,  
urbanisme  
En lien avec le CCAS  
Services complémentaires de mobilité

### Département



Politique de mobilité –  
covoitage, aménagement  
cyclable, voirie





# 3

## **Les éléments saillants du diagnostic**

# Préambule

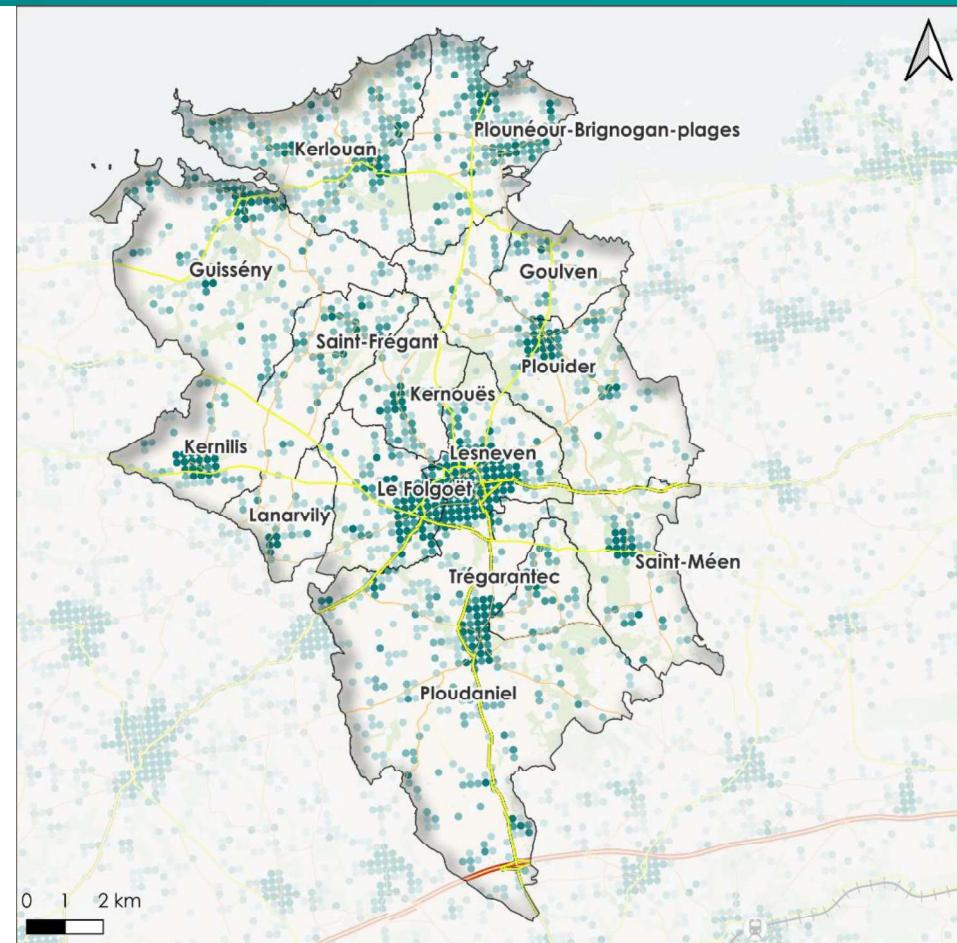
- Les éléments présentés ci-après sont constitués d'extraits du diagnostic élaboré par le bureau d'études Tecurbis entre septembre 2024 et janvier 2025.
- Il s'agit donc d'une présentation synthétique destinée à faciliter la compréhension du plan d'actions.
- Le diagnostic complet est disponible sur demande auprès des services de la CLCL. Il contient des éléments de socio-économie du territoire, un diagnostic mobilité tous modes, un diagnostic transport détaillé par lignes.

# Organisation du territoire

## Répartition de la population

- Une intercommunalité composée de 14 communes, accueillant plus de 27 500 habitants en 2021
- Une centralité intercommunale importante, qui se trouve au cœur d'un maillage routier secondaire dense :
  - Lesneven, 7377 habitants en 2021
  - Le Folgoët, 3264 habitants en 2021
- Une organisation multipolaire en première couronne avec des centres-bourgs marqués :
  - Ploudaniel, 3775 habitants en 2021
  - Plouider, 1816 habitants en 2021
  - Kernilis, 1423 habitants en 2021
- Une frange nord soumise à l'attractivité du littoral qui induit une répartition de la population plus étalée que dans le reste des communes de la CLCL
- 6 communes sur les 14 comptaient moins de 1000 habitants en 2021

**L'enjeu important** dans cette répartition du bâti et en déclinaisons, de la population et des usagers, est d'**apporter une réponse de mobilité dans les secteurs denses et bâties mais aussi répondre à cet étalement urbain diffus avec des alternatives à la voiture personnelle crédibles.**



tecurbis  
Le conseil technique indépendant

Organisation territoriale de la CLCL

Plan de Mobilité Simplifié

CLCL  
Communauté Lesneven  
Côte des Légendes  
Kernouës-Lesneven-Audierne-Ménez-Hom

### Légende

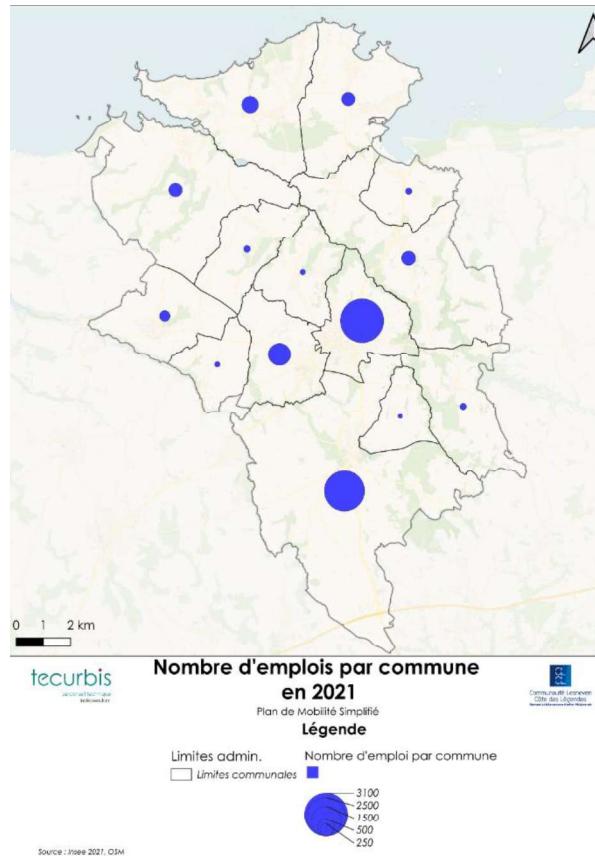
Limites admin.	Répartition de la population (carroyage)	Réseau viaire et grandes infrastructures
Limites communales	de 25 à 50 hab/km <sup>2</sup>	Autoroute / Voie rapide
	de 100 à 150 hab/km <sup>2</sup>	Route principale
	de 150 à 300 hab/km <sup>2</sup>	Route secondaire
	de 300 à 600 hab/km <sup>2</sup>	Route locale
	+ de 600 hab/km <sup>2</sup>	Desserte locale
		Voie ferrée
		Gare de voyageur

Source : INSEE 2021, OSM 2021

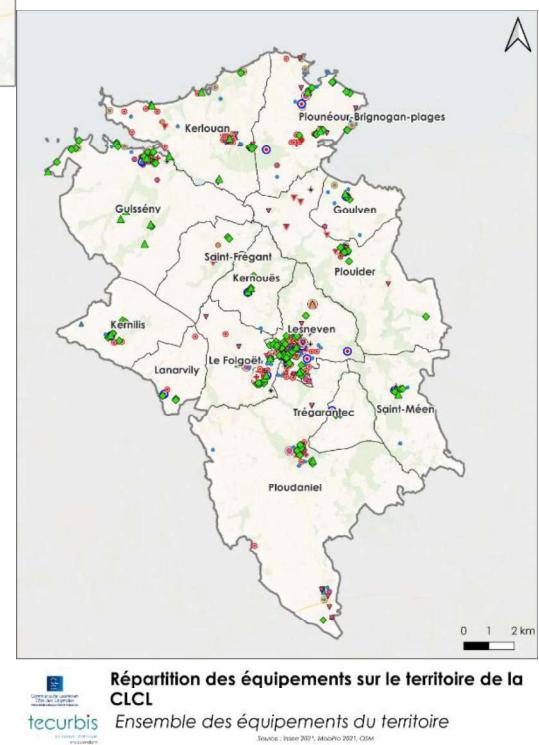
# Organisation du territoire

## Emplois et équipements

- Comme pour l'organisation du bâti, les **emplois sont localisés sur la polarité urbaine** ainsi qu'à **Ploudaniel** principalement.
- On note toutefois que les polarités secondaires comme Kerlouan, Plouider, Plounéour ou Guissény sont des secteurs attractifs en termes d'emplois
- Concernant l'organisation des équipements sur le territoire laisse paraître :
  - **Une concertation importante sur la polarité urbaine, qui de fait conforte le besoin d'accessibilité** de cet espace
  - **Des concentrations associées aux bourgs**
  - Mais en parallèle, **un grand nombre d'équipement de services et de loisirs/sportifs répartis sur l'ensemble du territoire** et éloignés des bourgs
- On note également des concentrations d'équipements notamment de type commerces et de services près des axes de transports structurants, notamment au sud de Ploudaniel, à proximité de la RN12



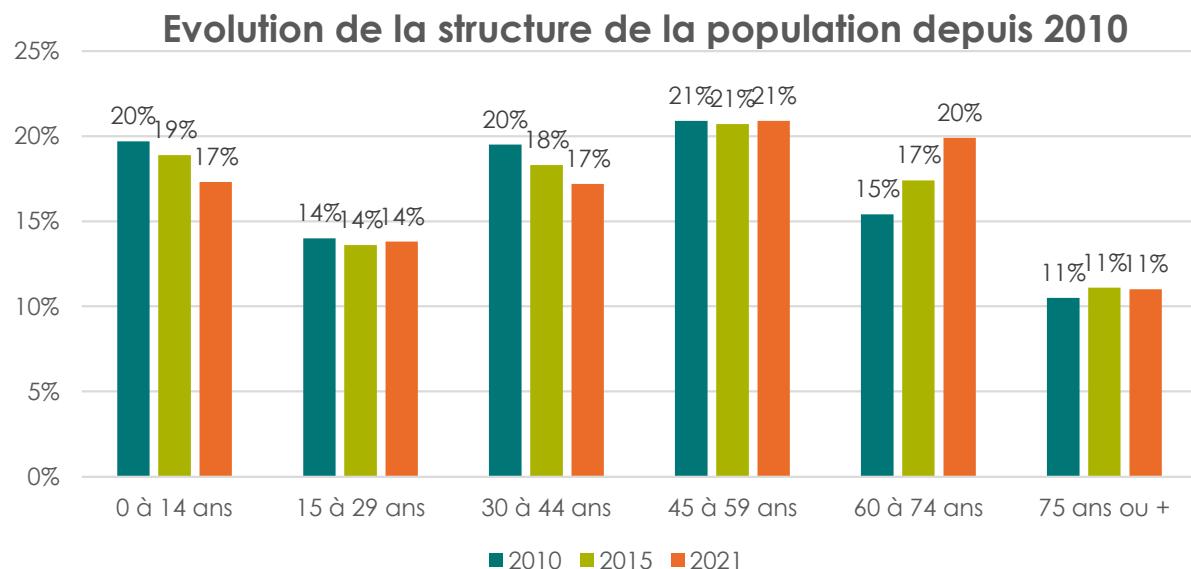
Comme pour la population, la **répartition des emplois et des équipements attractifs a un impact notable dans les déplacements au quotidien** ; la répartition diffuse de ces éléments engendre de fait des difficultés pour apporter une réponse de desserte collective mais des alternatives efficaces doivent être pensées.



# Structure de la population

## Evolution depuis 2010

- Une tendance au **vieillissement de la population** sur le territoire avec :
  - Une baisse du taux de natalité**, au plus bas depuis 1968 sur le territoire (8,8 0/00 contre 16,5 0/00 en 1968 et 10,7 0/00 en 2010)
  - Une augmentation de la part des plus de 60 ans** conséquente (+5 points entre 2010 et 2021) soit **1 300 individus** en plus en quelques années
    - Des projections démographiques à +59% des 65 ans et plus d'ici 2040
  - Une légère diminution de la part des actifs**, qui représentent 38% de la population du territoire



Âge	2021
<b>Ensemble</b>	<b>27 571</b>
0 à 14 ans	4 778
15 à 29 ans	3 795
30 à 44 ans	4 756
45 à 59 ans	5 749
60 à 74 ans	5 474
75 ans ou plus	3 019

La structure de la population est un bon indicateur des besoins de mobilité pour un territoire. **Le public jeune, se déplace principalement pendant les périodes scolaires.** Les actifs, représentant la majorité des déplacements sur le territoire, sont captifs et sensibles aux questions de mobilités alternatives. Les plus de 60 ans produisent moins de déplacements, mais des déplacements occasionnels par forcément faisables par des **offres de transport en commun classiques**

# Organisation du territoire

## *Synthèse de l'organisation territoriale - AFOM*



### ATOOTS

- Une situation géographique intéressante entre plusieurs grandes agglomérations
- Des pôles générateurs de flux importants
- Une implantation des services de santé et de commerce concentrée dans bon nombre de communes



### FAIBLESSES

- Une population stable dont la structure tend vers un accroissement des classes d'âge les plus âgées
- Un bâti et des zones d'emploi diffuses sur le territoire



### OPPORTUNITES

- Un territoire attractif en termes d'équipements et d'emplois



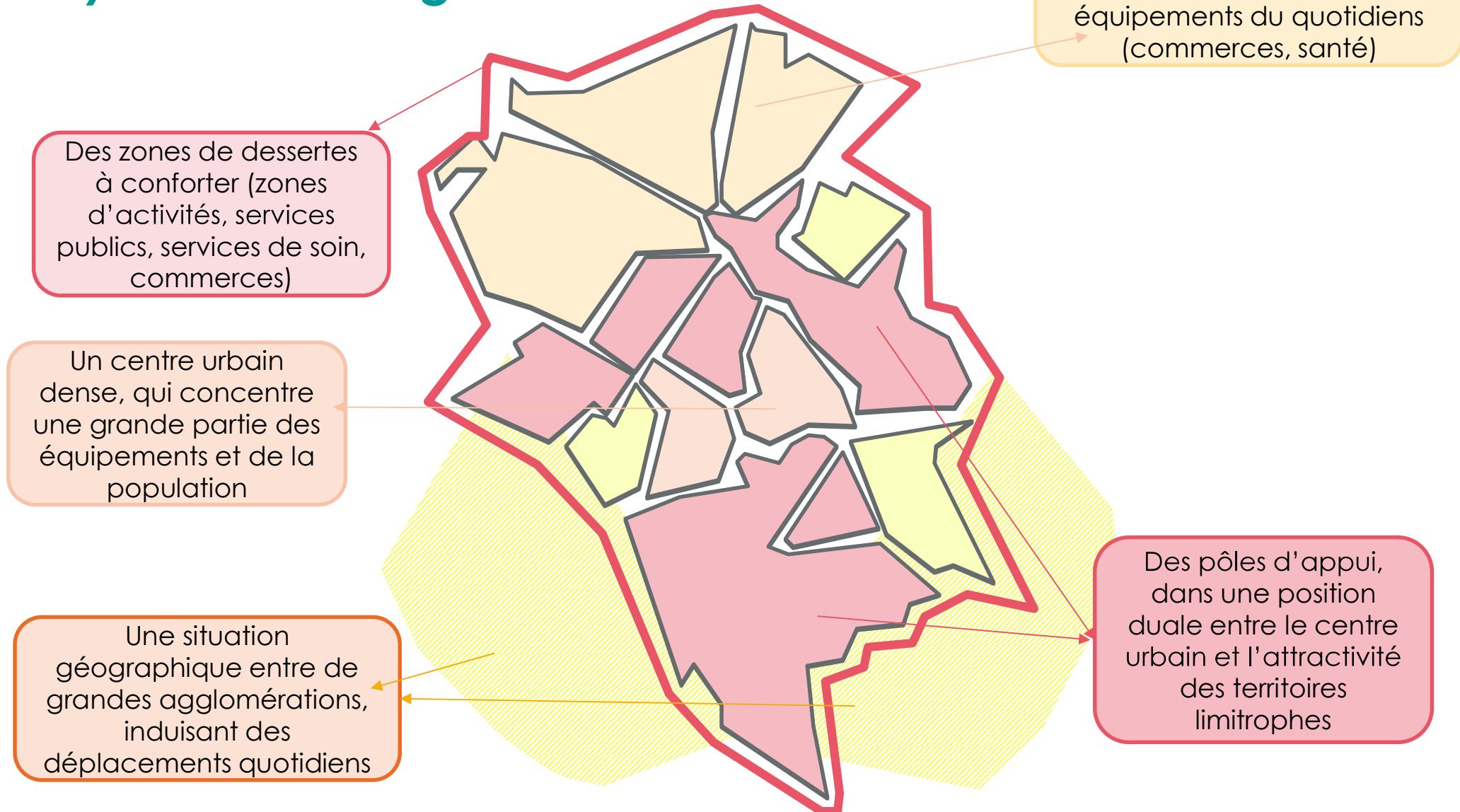
### MENACES

(ou difficultés)

- Risque de suppression de services et commerces dans certains bourgs pour un accroissement de la concentration dans le pôle urbain

# Organisation du territoire

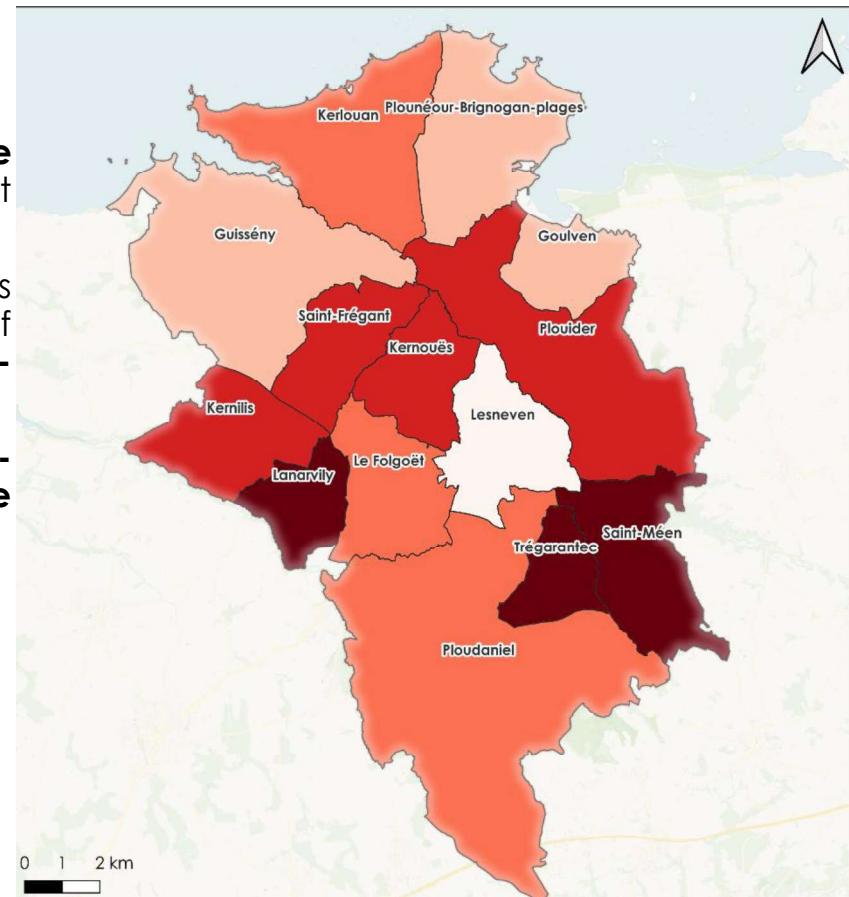
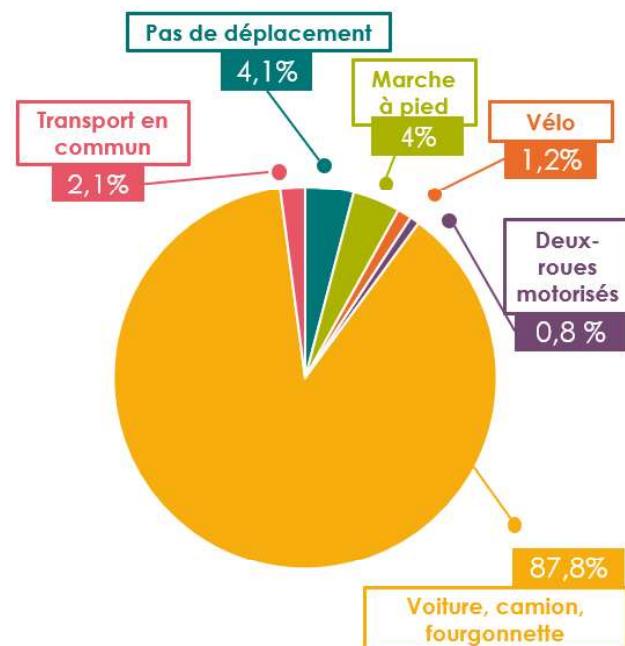
## Synthèse de l'organisation territoriale



# Diagnostic mobilité

## Motorisation et pratiques

- **Les habitants du territoire utilisent très majoritairement la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail** – à l'échelle de la CC ce sont près de **88% des actifs** qui sont concernés en 2021;
- **La part d'utilisation des transports en commun est très faible** mais corrélée par la présence d'un réseau de transport collectif interurbain uniquement, **limitant les déplacements des actifs intra-CC**
- **La part d'usager du vélo pour ces déplacement est quasi-inexistante** avec seulement **1,2% des actifs** mais la part de déplacement en marche à pied est inversement assez importante.



tecurbis  
Le conseil technique indépendant  
Taux de motorisation des ménages

Plan de Mobilité Simplifié

Communauté Lesneven  
Côte des Légendes  
Réseau de Locomotion et de Déplacement

### Légende

Limites admin.	Part des ménages ayant au moins 1 véhicule
Limites communales	- de 88 %
	de 88% à 93%
	de 93% à 95%
	de 95% à 97%
	de 97%

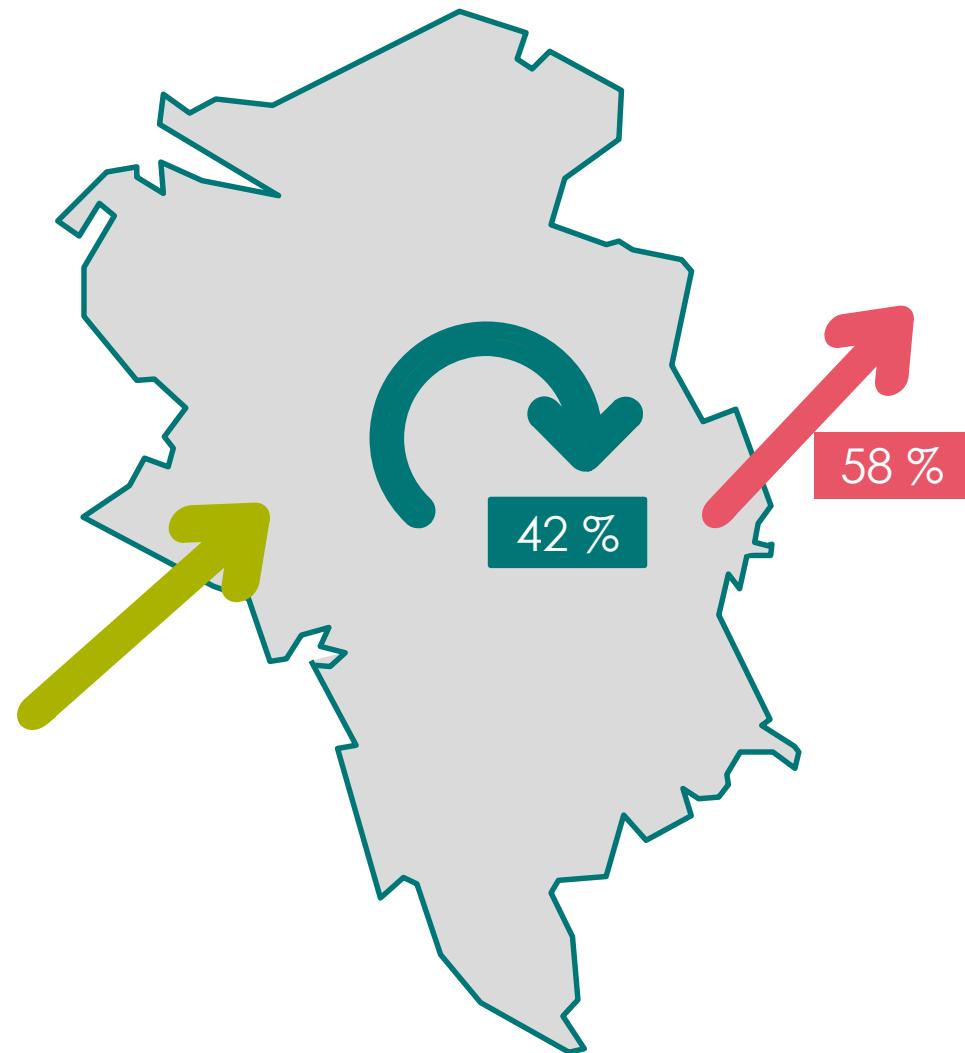
Source : Insee 2021, OSM

## Organisation des flux

### Les flux domicile-travail

Si l'on observe l'ensemble des flux domicile-travail qui induisent une mobilité interne ou un départ de la CLCL :

- Près de **6 543 flux sont des flux sortants du territoire**, soit près de 58% de ces déplacements
- Près de **4 814 flux internes** soit 42% de ces déplacements
- En complément, près de **3 698 flux sont des flux entrants** sur le territoire, en provenance d'autres collectivités.
- A noter que le dimensionnement de ces flux domicile-travail sont finalement à considérer 2 fois : en effet, un flux correspond à un seul déplacement domicile-travail - soit un aller par exemple.



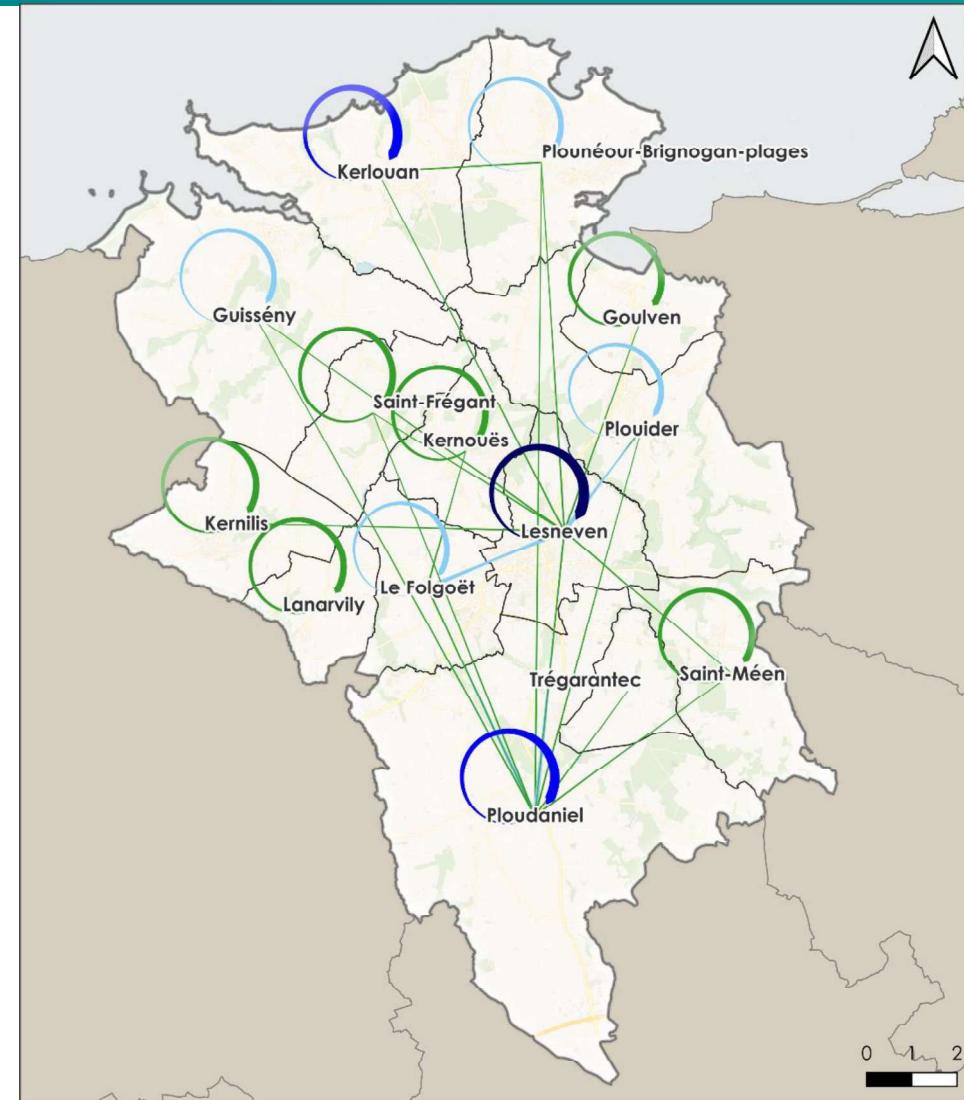
# Organisation des flux

## Les flux domicile-travail

### Flux internes à la CLCL

- Un total de **4 814 flux domicile-travail** sont réalisés depuis et vers des communes de la CLCL en 2021 soit **9 628 déplacements quotidiens**
- **54 %** de ces flux sont des déplacements dont la commune de destination et la même que la commune de résidence (2 609 flux)
  - On identifie de fait un **réel potentiel de report modal pour plus de la moitié** de ces flux internes puisque les flux sont réalisés à l'échelle d'une seule et même commune : outre les questions de chainage des déplacements (enfants à déposer, courses, activité), il s'agit d'un **premier vivier d'usagers à accompagner vers un mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle**.
- **Les deux principales communes de destination de ces flux internes sont Lesneven et Ploudaniel.**
  - On note par ailleurs le lien entre ces deux communes (4<sup>ème</sup> flux principal) pour lequel il prévoit également un enjeu fort de dessertes par des modes alternatifs à la voiture.

Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Lesneven	Lesneven	992
Ploudaniel	Ploudaniel	380
Kerlouan	Kerlouan	260
Lesneven	Ploudaniel	230
Le Folgoët	Le Folgoët	202



Flux domicile-travail internes au territoire de la CLCL

Communes à communes (> 25 flux)

#### Légende

Limites admin.	Nombre de flux
Limites communales	de 25 à 100 flux quotidiens
	de 100 à 250 flux quotidiens
	de 250 à 500 flux quotidiens
	+ de 500 flux quotidiens

Source : Insee 2021, MobPro 2021, OSM

# Organisation des flux

## Les flux domicile-travail

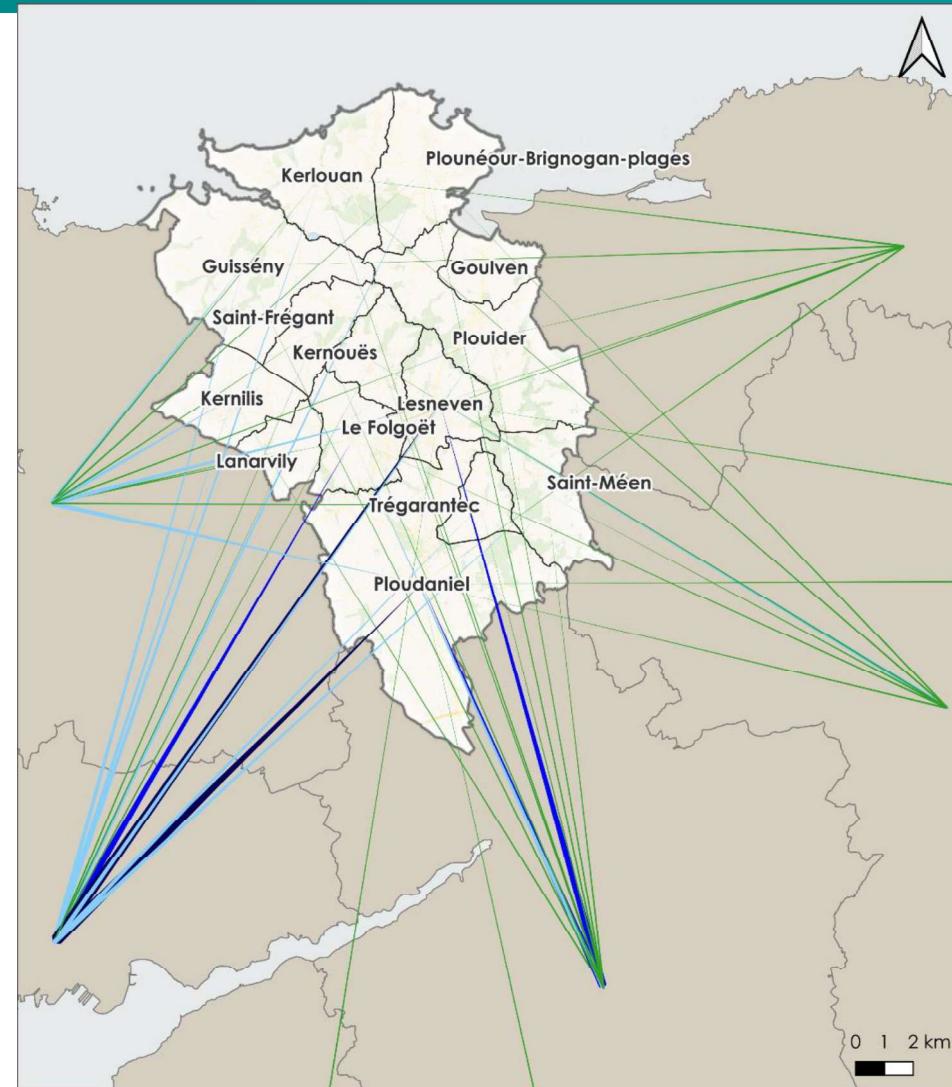
### Flux sortants de la CLCL

- Un total de **6 543 flux domicile-travail sortent du territoire de la CLCL en 2021 (58% des flux totaux)** ;
- Les principales destinations de ces flux sortants sont :
  - **Brest Métropole** (2 796 flux)
  - **CA du Pays de Landerneau-Daoulas** (1 185 flux)
  - **CC du Pays des Abers** (1 087 flux)
  - CC du Pays de Landivisiau (504 flux)
  - CC Haut-Léon Communauté (338 flux).

Commune d'origine	EPCI de destination	Flux
Lesneven	Brest Métropole	638
Ploudaniel	Brest Métropole	537
Lesneven	CAPL-D	364
Le Folgoët	Brest Métropole	354
Ploudaniel	CAPL-D	299

Des trajets réalisés principalement en voiture (88%) malgré une offre de transport existante notamment vers/depuis Brest.

Ce public constitue un second vivier d'usagers à accompagner pour se déplacer avec un mode alternatif à la voiture individuelle (Covoiturage et TC principalement).



Flux domicile-travail sortants sur le territoire de la CLCL  
Communes à EPCI

# Organisation des flux

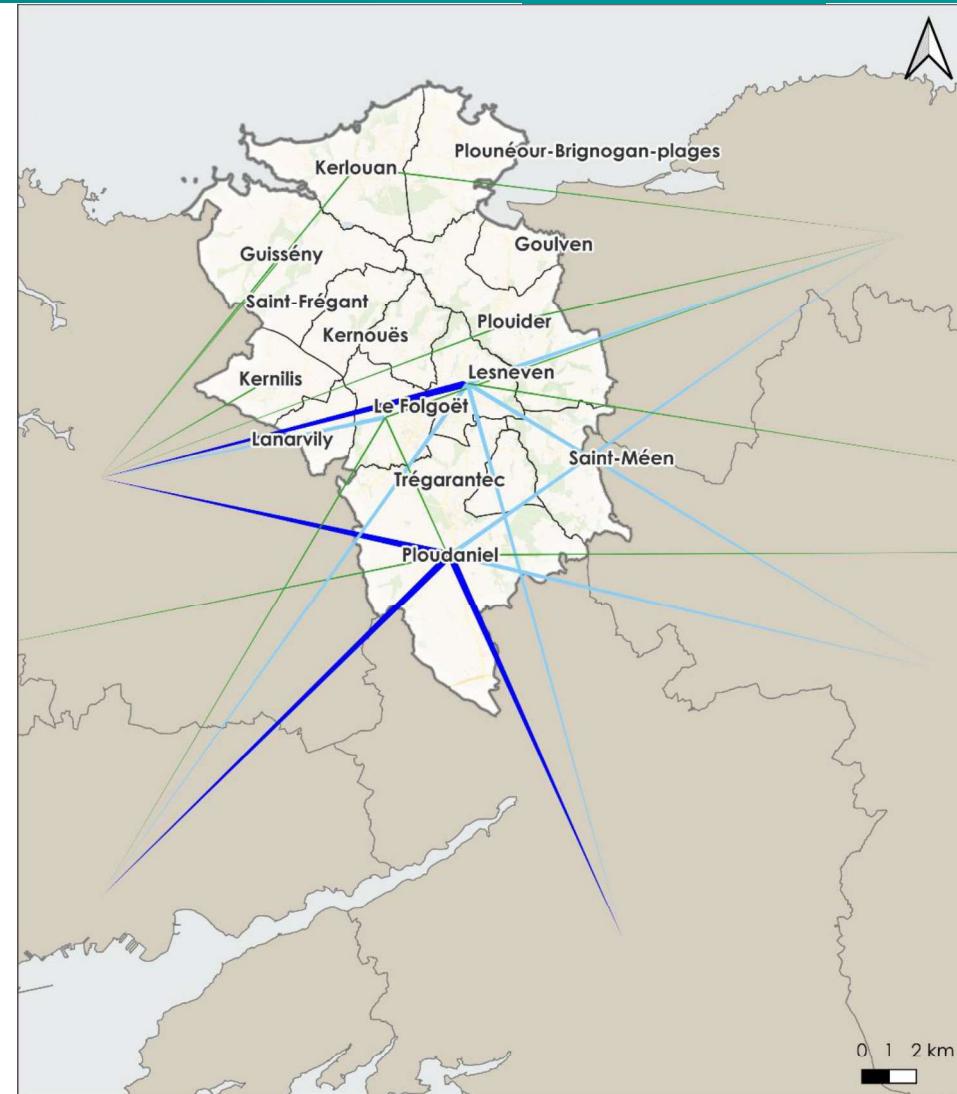
## Les flux domicile-travail

### Flux entrants dans la CLCL

- Un total de **3 698 flux domicile-travail sont réalisés vers les communes de la CLCL en 2021 depuis l'extérieur du territoire.**
- Les principaux EPCI d'origines de ces flux entrants sont :
  - **CC Pays des Abers** (1079 flux)
  - **Brest Métropole** (769 flux)
  - **CA du Pays de Landerneau** (576 flux)
  - **CC Haut-Léon Communauté** (481 flux)
- Les deux principales communes de destination de ces flux entrants sont **Ploudaniel (1601 flux)** et **Lesneven (1341 flux)**.

Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Brest	Ploudaniel	278
Landerneau	Ploudaniel	155
Plouguerneau	Lesneven	136
Brest	Lesneven	122
Plabennec	Ploudaniel	109

Des trajets difficilement maîtrisables par la CLCL mais pouvant nécessiter des collaborations avec les EPCI voisins



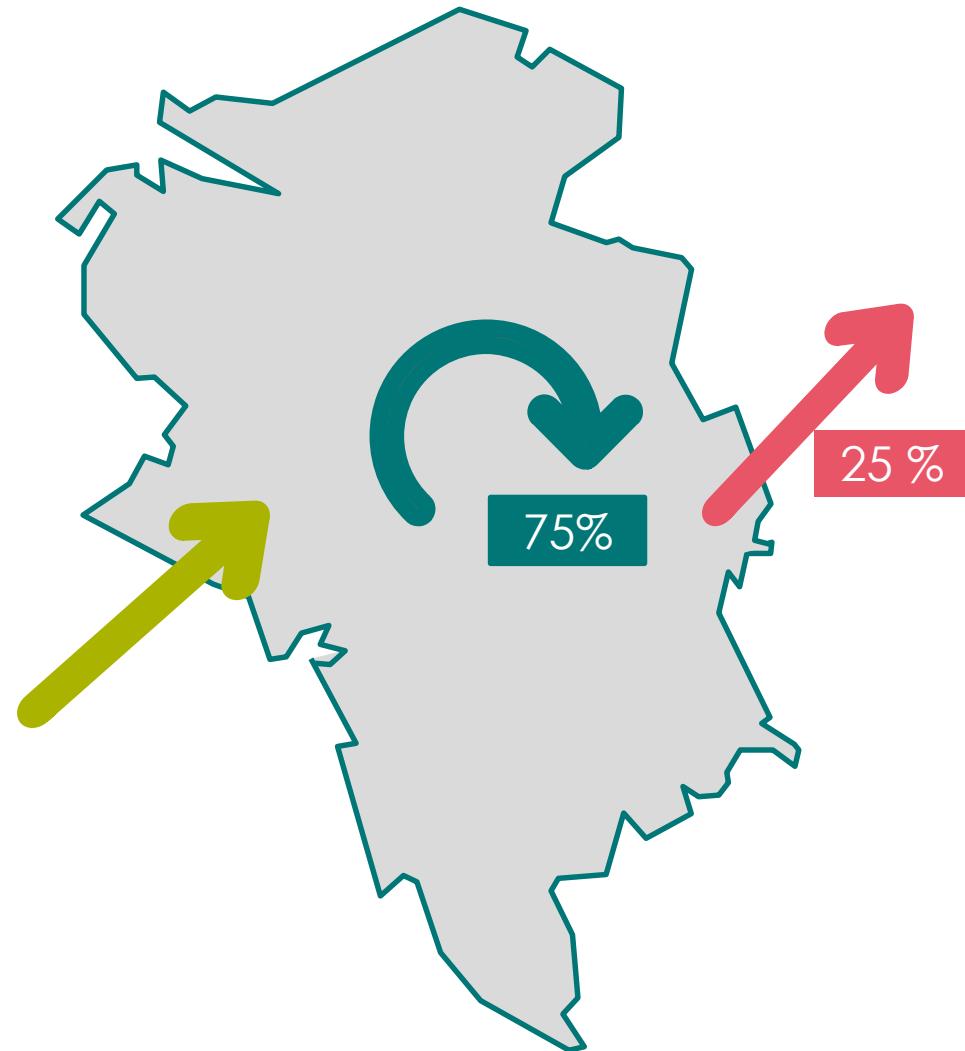
Flux domicile-travail entrants sur le territoire de la CLCL  
EPCI à communes

# Organisation des flux

## Les flux scolaires

Si l'on observe l'ensemble des flux domicile-étude qui induisent une mobilité interne ou un départ de la CLCL :

- Près de **1510 flux, soit 25%** des flux, sont des flux sortants du territoire, en direction d'établissements situés dans d'autres collectivités
- Près de **4572 flux** sont des flux internes à la CLCL, représentant **75%** des mouvements au départ du territoire.
- Associés à ceci, **1285 flux** domicile-étude sont à destination de la CLCL.



# Organisation des flux

## Les flux scolaires

- Plus de 7 300 flux quotidiens sont liés aux déplacements des scolaires en 2021.
- 62% des flux, soit 4 572 flux sont des flux internes au territoire de la CLCL.
- 20% de ces flux sont des flux sortants du territoire, soit 1 510 flux ;
- 17% de ces flux sont des flux entrants dans le territoire, soit 1 285 flux ;

La mobilité des scolaires est principalement régie par le transport scolaire régional mis en place sur le territoire.

Les flux internes aux communes sont principalement des flux générés par les établissements maternels et primaires (hors Lesneven).

Les flux sortants peuvent répondre à des enseignements spécifiques ou du supérieur, n'étant pas disponibles sur le territoire de la CLCL.

Les flux entrants, répondent principalement à la définition de la carte scolaire, pour le secondaire, en lien avec les EPCI voisins.

Flux internes		
Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Lesneven	Lesneven	983
Ploudaniel	Ploudaniel	354
Le Folgoët	Lesneven	341
Le Folgoët	Le Folgoët	277
Kernilis	Kernilis	236

Flux sortants		
Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Lesneven	Brest	208
Lesneven	Landerneau	119
Ploudaniel	Landerneau	94
Ploudaniel	Brest	85
Le Folgoët	Brest	76

Flux Entrants		
Commune d'origine	Commune de destination	Flux
Plouguerneau	Lesneven	178
Brest	Lesneven	90
Lannilis	Lesneven	80
Le Drennec	Lesneven	67
Lanhouarneau	Lesneven	66

# Synthèse des pratiques de mobilité

## Analyse AFOM



### ATOUTS

- Une part importante de navetteurs quotidiens qui résident et travaillent/étudient sur le territoire
- Un territoire doté de zones d'activité
- Une offre interurbaine régulière construite pour répondre aux besoins des actifs



### OPPORTUNITES

- Une part importante de navetteurs habitant et travaillant/qui étudient dans la même commune.
- Des grandes masses convergant vers des extérieures (actifs et notamment dans des limitrophes) de flux de polarités scolaires) territoires

### FAIBLESSES

- Une part importante de navetteurs quotidiens qui résident sur le territoire et qui travaillent ailleurs
- Une part considérable de la voiture dans les trajets des actifs



### MENACES

*(ou difficultés)*

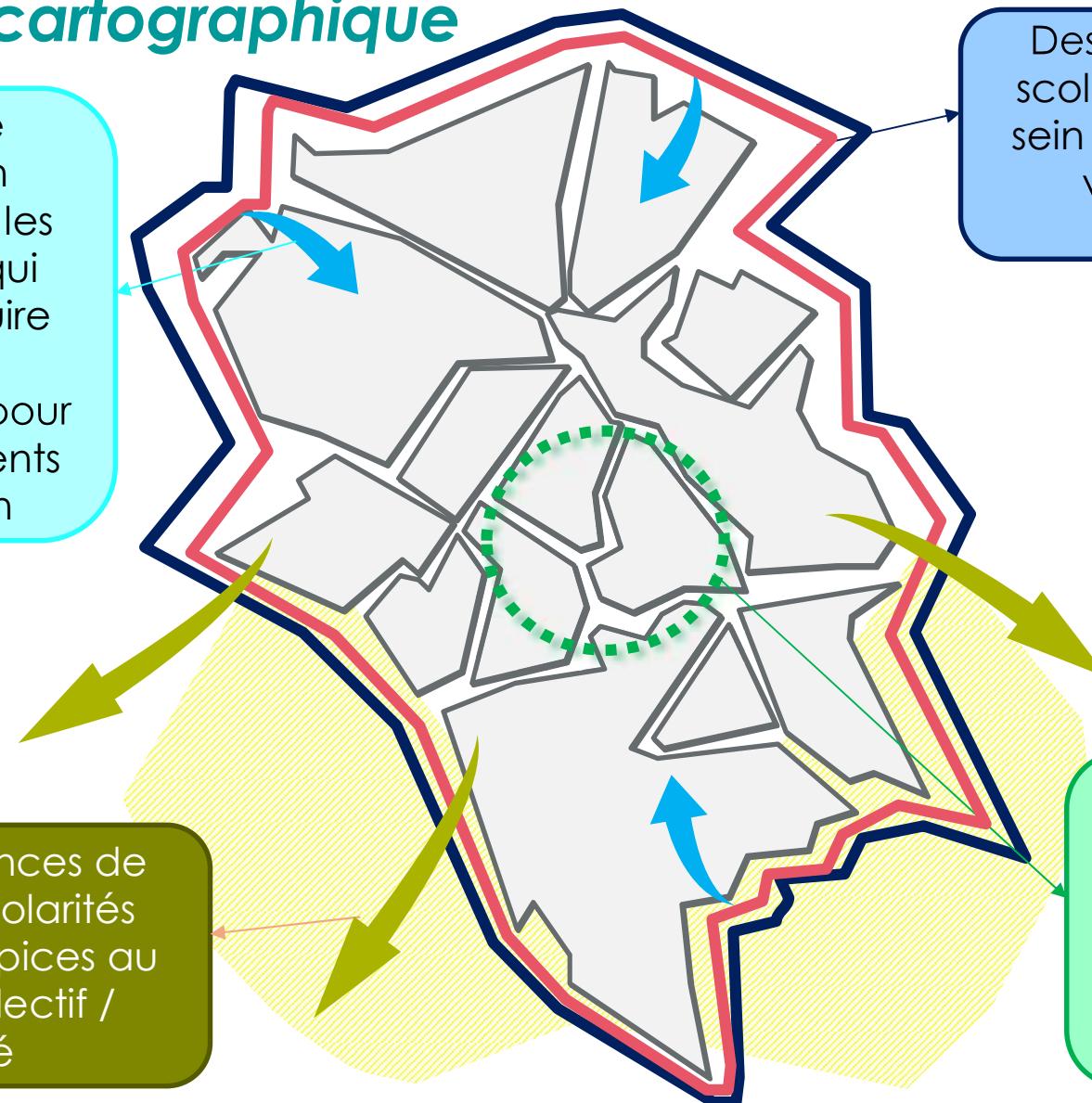
- Une mobilité des jeunes, hors du temps scolaire, non maîtrisée
- Un coût de possession et d'utilisation de la voiture toujours plus important
- Une mobilité des publics fragiles à accompagner
- Une tendance à la hausse de navetteurs



# Synthèse des pratiques de mobilité

## Synthèse cartographique

Des taux de motorisation variable selon les communes, qui peuvent traduire des besoins d'alternatives pour les déplacements du quotidien



Des flux d'actifs et de scolaires importants au sein même du territoire, voire à l'échelle communale

Des convergences de flux vers des polarités extérieures propices au transport collectif / partagé

Des parts modales tournées de plus en plus vers les modes actifs notamment dans le pôle urbain, voire vers une démobilité

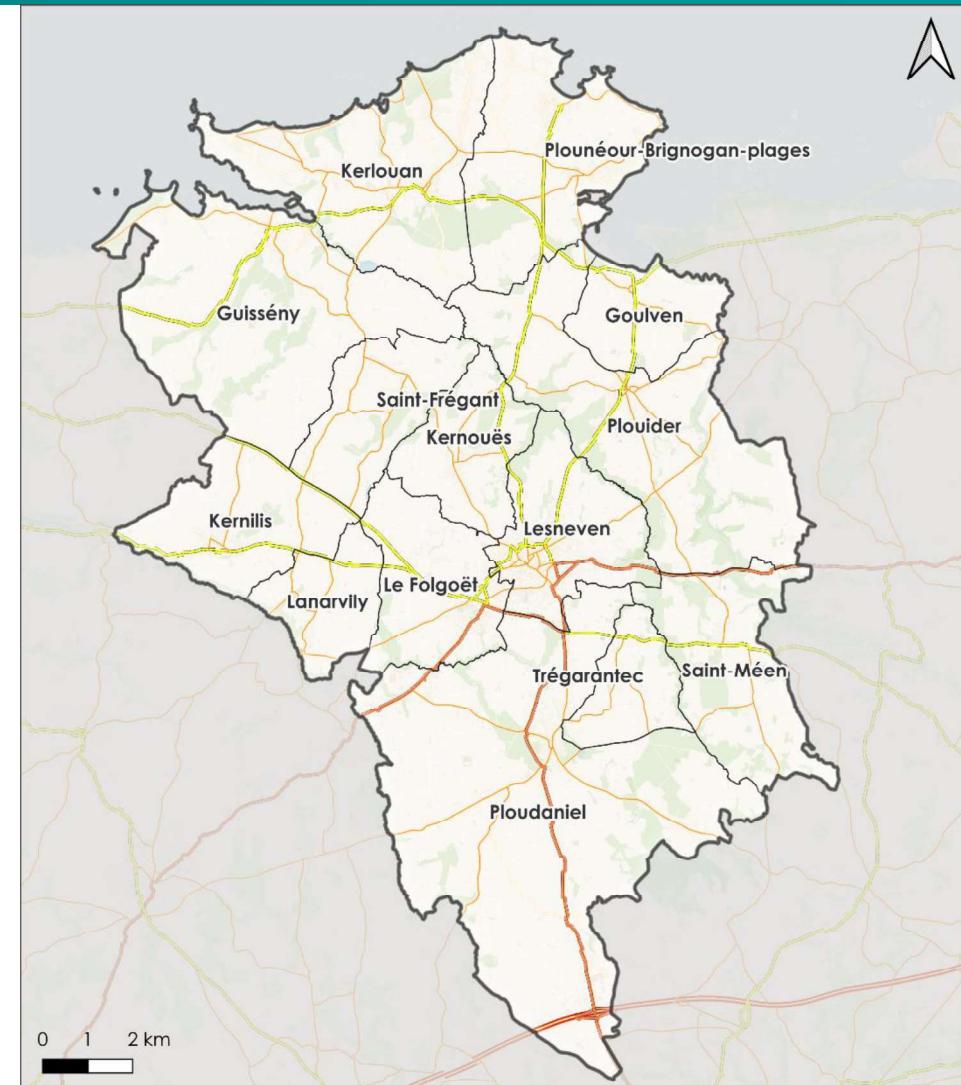
# Réseau viaire

## Organisation des voiries

- Le territoire de la CLCL est **situé en marge des grandes infrastructures de transport du secteur** – voie ferrée, voie rapide – mais présente un maillage local/intercommunal important avec :
  - La **traversée au sud par la N12** qui permet notamment de rejoindre Brest
  - La **D788, à l'ouest vers Brest, à l'est vers Saint-Pol-de-Léon et la D770**
  - Un maillage de route locale et secondaire important, notamment au nord du territoire

La structuration du réseau viaire laisse paraître un maillage fin entre les différentes communes complétées par des axes de dessertes principales et secondaires importantes notamment d'ouest en est et tournées vers Lesneven.

Le maillage fin identifié se présente comme un point important dans les réflexions portées aux modes actifs notamment pour favoriser le développement d'itinéraires sécurisés vélos par exemple.



Réseau viaire routier de la CLCL

Plan de Mobilité Simplifié

### Légende



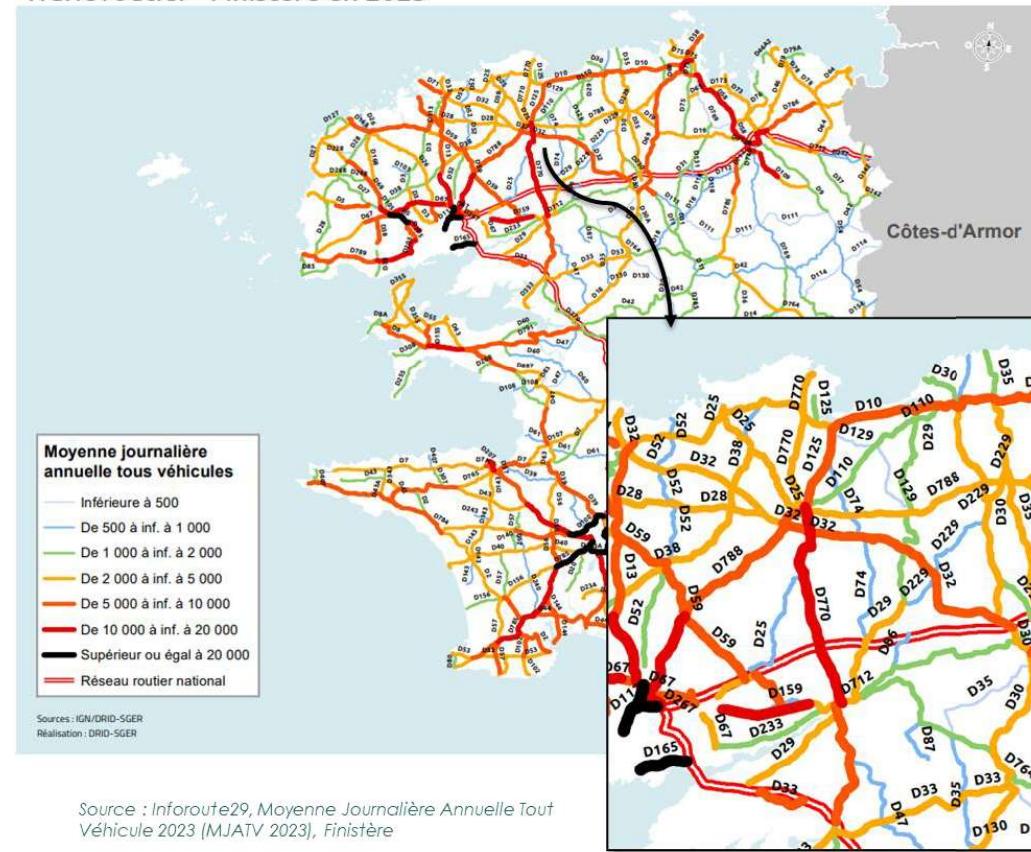
Limites admin.	Réseaux viaires
Limites communales	Autoroute / Voie rapide
	Route principale
	Route secondaire
	Route locale
	Desserte locale

# Réseau viaire

## Organisation des voiries

- Le territoire de la CLCL est **situé en marge des grandes infrastructures de transport du secteur** – voie ferrée, voie rapide – mais présente un maillage local/intercommunal important avec :
  - La D788, à l'ouest vers Brest, à l'est vers Saint-Pol-de-Léon et la D770 axe principale**
- La traversée au sud par la RN12 qui permet notamment de rejoindre Brest
- Des fréquentations de ces axes en corrélation avec la part modale de la voiture individuelle :
  - Entre 10 et 20 000 véhicules** en moyenne par jour, sur la **D770**
  - Entre 5 et 10 000 véhicules** en moyenne par jour, sur la **D778 vers Brest** ainsi que sur la **D110 vers Plouescat**, ou encore sur la **D32 vers Landivisiau**

Trafic routier - Finistère en 2023



Des flux tous modes et motifs qui permettent de définir une première hiérarchisation du réseau viaire en adéquation avec les flux quotidiens domicile/travail observés et corroborent la piste de collaboration avec d'autres EPCI

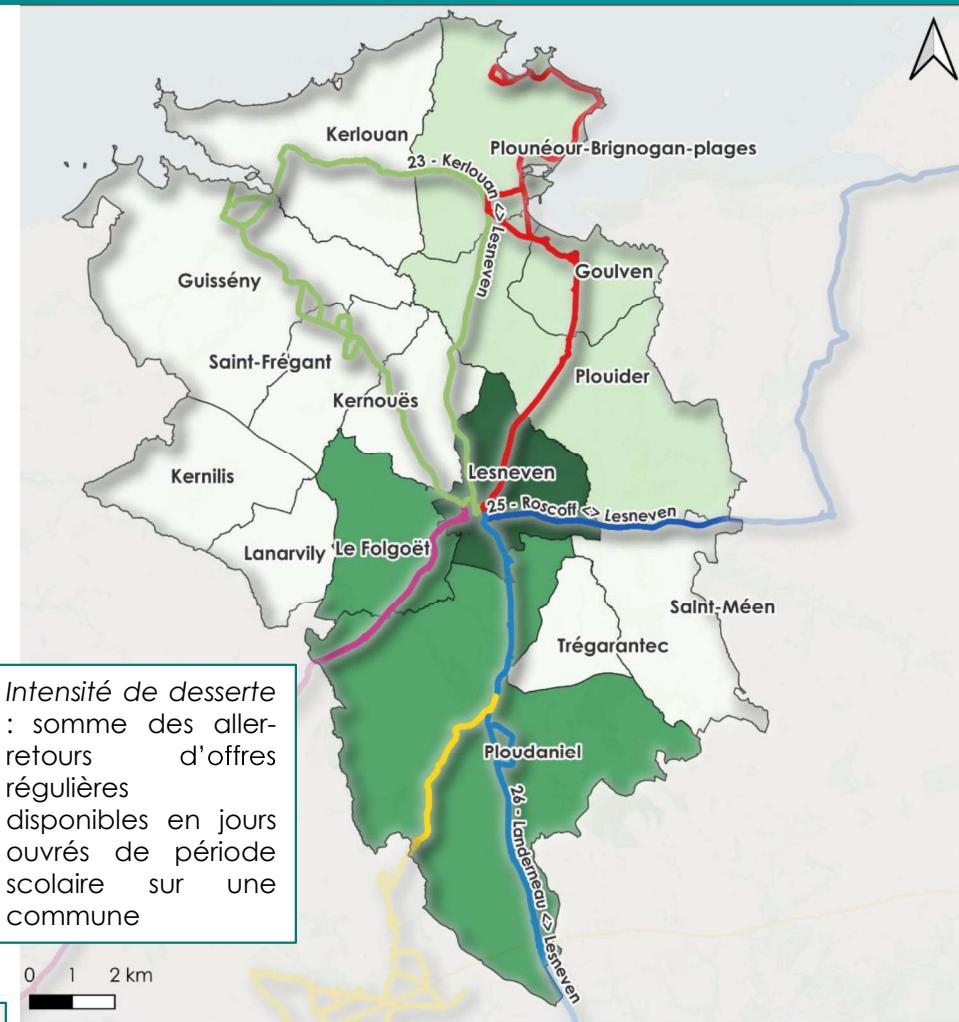
# Offre de transport collectifs

## Synthèse de la desserte intercommunale régulière

- L'organisation des lignes régulières BreizhGo sur le territoire de la Communauté Lesneven Côtes des Légendes constitue **un réseau en étoile autour de la commune de Lesneven, permettant le rabattement sur la ligne 921 vers Brest.**
- La densité de desserte laisse paraître un **déséquilibre important de desserte dans les différentes communes** notamment :
  - **Très peu de dessertes pour les communes du nord-ouest et du sud-est** (- de 5 A/R par jour)
  - **Une offre très attractive depuis et vers Lesneven** depuis une majeure partie des communes et depuis plusieurs des territoires limitrophes
  - **Des adaptations d'offre en faveur des actifs, avec des dessertes en heures de pointe et dans des zones d'emplois importantes** ;

La structure du réseau interurbain limite les déplacements intra-CLCL puisque l'ensemble est construit de manière à rabattre vers Lesneven dans un premier temps puis vers Brest in fine.

De fait, l'inadéquation des horaires à l'arrivée à Lesneven depuis les communes du territoire, soit avant 7h30, soit après 8h30, ne permet pas de capter la majorité des actifs devant venir travailler dans la centralité urbaine ; elle est toutefois une 1ère alternative pour les jeunes et les publics fragiles qui restent à conforter.



### Légende

Limites admin.	Nombre d'aller-retour	Lignes BreizhGo
Limites communales	Moins de 5 par jour	Brignogan - Lesneven
	Entre 5 et 10 par jour	Kerlouan - Lesneven
	Entre 10 et 25 par jour	Landerneau - Lesneven
	Entre 25 et 50 par jour	Lesneven - Brest
	Plus de 50 aller-retour	Ploudaniel - Saint-Divy
		Roscoff - Lesneven

Source : Insee 2021, BreizhGo2024 OSM

# Offre de transport collectifs

## Concurrence avec la voiture individuelle ?

- Il apparaît que la concurrence à la voiture individuelle par le car n'existe pas sur le territoire de la CLCL et est réelle seulement sur quelques communes :
  - Des horaires inadéquats pour la plupart des actifs
  - Des temps de parcours dissuasifs
  - Des ruptures de charge contraintes

Si l'idée de permettre une desserte de Brest depuis la majorité des communes de la CLCL semble pertinente, il apparaît nécessaire d'améliorer les temps de parcours afin de gagner en concurrence.

Concernant la desserte intra-CLCL, elle est quasiment impossible du fait de cette structure en étoile et questionne l'intérêt d'un service communautaire intra CLCL permettant une desserte fine.

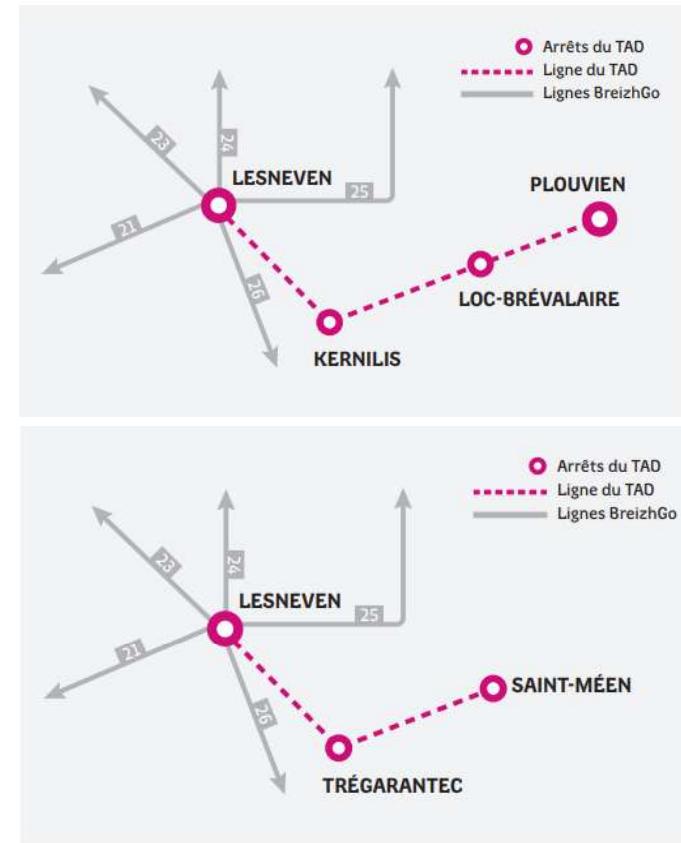
NB : L'analyse a été réalisée fin 2024 et la véracité des données peut avoir évolué notamment au regard des potentielles évolutions sur les lignes régionales.

Commune	Voiture vers Lesneven	Car vers Lesneven	Voiture vers Mescoden	Car vers Mescoden	Voiture vers porte de Brest gare	Car vers porte de Gouesnou
Lesneven	-	-	15'	18'	35'	38'
Le Folgoët	5'	5'	14'	59'	35'	33'
Goulven	10'	13' mais arrivée à 7h10 ou 8h55	22'	44' mais arrivée à 7h22	42'	62'
Guissény	14'	21' mais arrivée à 7h10	26'	66' mais arrivée à 7h22	40'	69'
Kerlouan	12'	20' mais arrivée à 7h10	26'	73' mais arrivée à 7h22	43'	76'
Kernilis	11'	105' et arrivée à 8h55	20'	177' et arrivée à 10h07	35'	120'
Kernouës	5'	11' mais arrivée à 7h10	19'	56' mais arrivée à 7h22	39'	54'
Lanarvily	9'	-	16'	-	35'	-
Ploudaniel	9'	14' et arrivée à 8h11	8'	8'	29'	82'
Plouider	7'	9' mais arrivée à 7h10 ou 8h55	19'	40' mais arrivée à 7h22	40'	58'
Plounéour-Brignogan-plages	13'	25' mais arrivée à 7h10 ou 8h55	25'	52' mais arrivée à 7h22	46'	70'
Saint-Frégant	9'	14' depuis Feunteun Veller	22'	86' depuis Feuteen Veller	38'	65'
Saint-Méen	8'	15' mais arrivée à 8h50	15'	98' et arrivée à 10h07	34'	71'
Trégarantec	8'	10' mais arrivée à 8h50	12'	31' en marchant jusqu'à Le Roudous à ploudaniel	33'	65'

# Offre de transport collectifs

## Transport à la demande

- Le réseau Breizh Go propose en complément des lignes régulières, un service de Transport à la demande.
- Fonctionnement**
  - 2 trajets sont disponibles sur le territoire :
    - TAD Breizh Go 9221 Plouvien <→ Loc-Brévalaire <→ Kernilis**
      - En période scolaire, le TAD 221, l'offre est de 4 allers et 3 retours en jours ouvrés, et de 2 allers et 3 retours le samedi. Un retour complémentaire est proposé le mercredi, en heure de pointe du soir.
      - En période de vacances scolaires, le TAD 221 offre 5 A/R en jours ouvrés, et 2,5 A/R le samedi (3 départs depuis Lesneven et 2 départs depuis Plouvien). L'offre n'est pas disponible le dimanche.
    - TAD Breizh Go 9261 Saint Méen <→ Trégarantec <→ Lesneven**
      - En période scolaire, le TAD 261 n'offre une desserte que le samedi, à hauteur d'un unique A/R et de 2 A/R le mercredi en heures de pointes.
      - En période de vacances scolaires, le TAD 261 offre 2 A/R vers et depuis Lesneven et 1 A/R le samedi. L'offre n'est pas disponible le dimanche.
  - Réservation et fonctionnement du service**
    - Soit par la centrale d'appel ; du lundi au samedi de 8h à 20h
    - Soit en ligne, après inscription dans le fichier
    - Pour un trajet du mardi au samedi > réservation avant 17h la veille
    - Pour un trajet le lundi > réservation avant le vendredi 17h



Un service qui supprime les zones blanches mais inadaptées pour des déplacements occasionnels et surtout méconnue. La grille horaire ne permet pas aux actifs de ces communes de se rendre à Brest sur des horaires de pointe.

# Transport solidaire

## Des initiatives locales en faveur des mobilités

- Des initiatives locales se déploient pour permettre aux habitants de se déplacer, notamment dans les secteurs qui ne sont pas ou peu desservis par les lignes de transports régulières. Les CCAS se présentent comme des partenaires notables dans ces démarches.
- Ribin'bus de la Côte des Légendes porté par le CCAS** et la municipalité de Kerlouan
  - Fonctionnement en jour ouvré de 9h30 à 11h30 et de 13h30 à 16h30.
  - Conducteurs bénévoles et gestion par le CCAS.
  - A destination des séniors isolés et des personnes bénéficiant de l'aide de l'action sociale et non véhiculé.
  - Adhésion gratuite, réservation auprès du CCAS et coût du trajet de 2€.

>> la concertation auprès des mairies à mis en avant des souhaits similaires par d'autres communes (Plounéour notamment)
- Projet de triporteur entre l'hôpital/les EPHAD associés et le CCAS** pour proposer des sorties de loisirs aux résidents ou pour se rendre à des rdvs médicaux en modes doux  
> Janvier 2025



- Navette intra-Lesneven, portée par le CCAS**, à destination des + de 70 ans résidant à Lesneven. Un service uniquement pour des courses sur la commune dont la moitié de la course est payée par l'utilisateur.

Des initiatives locales, principalement portée par les CCAS, répondant à des besoins précis et ciblés.

# Les services de mobilité

## Covoiturage : quelles infrastructures ?

- Le territoire de la CLCL compte **3 aires aménagées recensées sur son territoire** :
  - 2 à Ploudaniel** (Saint-Eloi, Croas ar rod)
  - 1 à Le Folgoët** (Route de Brest)
- L'aire de Saint-Eloi est inscrite au schéma départemental pour un agrandissement et des projets d'aires à Guissény et Saint-Méen sont portés par le Pays de Brest.**



Aires de covoiturage existantes sur le territoire de la CLCL – Schéma des aires départementales



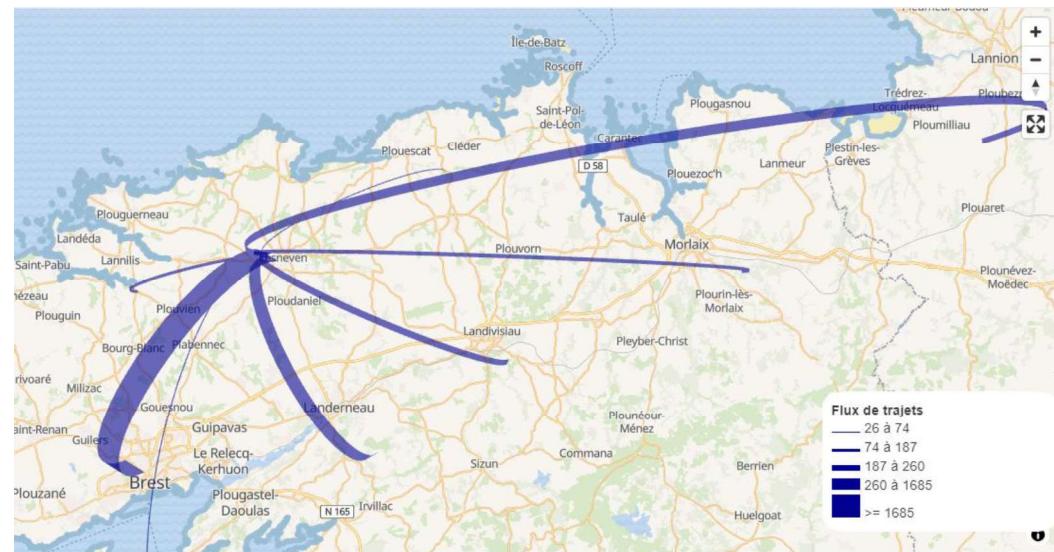
# Les services de mobilité

## Covoiturage : quelles pratiques sur le territoire ?

- Si l'on observe les principaux flux de covoiturage liés au territoire de la CLCL on peut identifier, sur l'année 2024, de vraies dynamiques avec :
  - Brest Métropole (1685 passagers) vers la CLCL**
  - CAPL-D (260 passagers) depuis la CLCL**
  - CA Lannion-Trégor Communauté (223 passagers) vers la CLCL**
  - CC Pays de Landivisiau (187 passagers) vers la CLCL.**
- Les données de l'Observatoire restent à prendre comme des indicateurs et ne sont pas complètes : ici elles mettent en lumière des corrélations avec des territoires limitrophes et des territoires plus éloignés.

Un travail porté par le Pays de Brest pour l'identification de lignes de covoiturages qui devra nourrir cette étude et qui devra permettre de sensibiliser l'ensemble des EPCI au sujet

Flux des trajets covoiturés recensés en 2024 jusqu'au 4/12/2024  
(Observatoire National du Covoiturage)

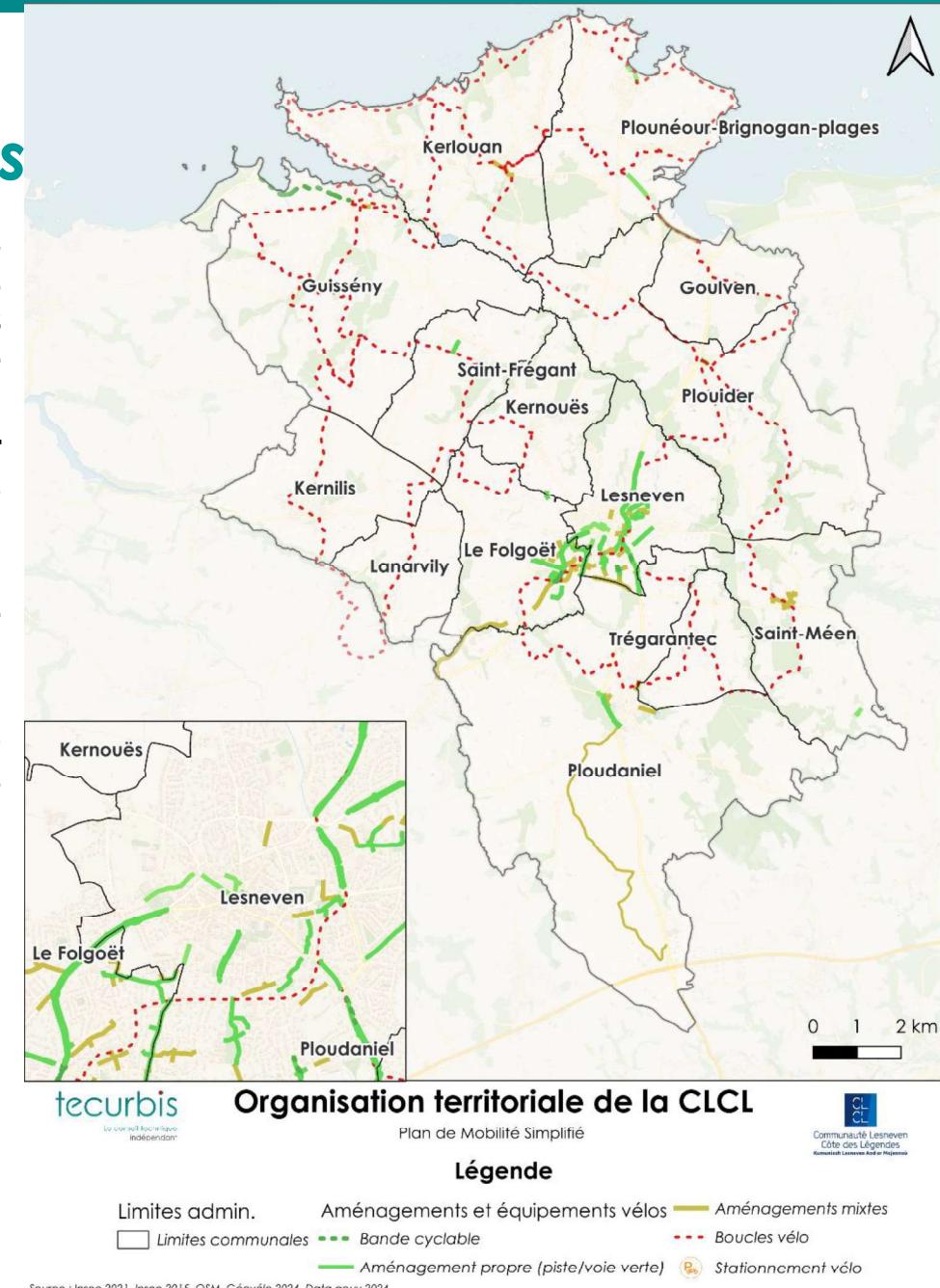


Commune d'origine	Commune de destination	Flux (janv24-nov24)
Brest	Ploudaniel	783
Brest	Lesneven	308
Lannion	Ploudaniel	222
Guipavas	Lesneven	169
Gouesnou	Ploudaniel	125

# Modes actifs

## Aménagements et équipements

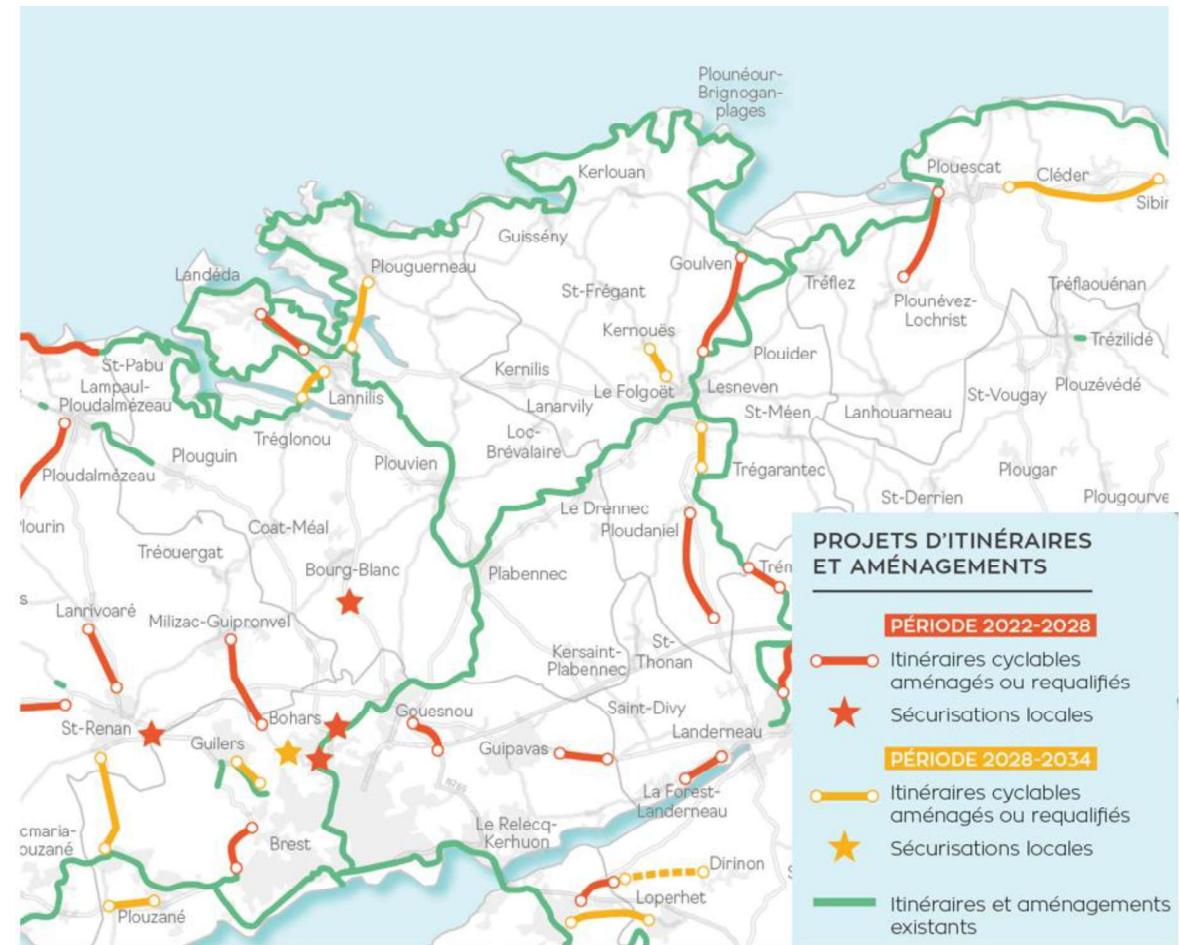
- Le territoire de la CLCL compte de nombreuses boucles touristiques basées sur des itinéraires jalonnés ; elles n'ont de fait pas la vocation d'être des aménagements pour les déplacements du quotidien mais sont une base notable.
  - Globalement ce maillage **d'itinéraires locaux est assez dense**, notamment par des aménagements mixtes
  - On constate **peu d'aménagements propres en dehors des aménagements situés autour de Lesneven**
  - Le secteur sud de la CLCL et notamment la commune de Ploudaniel, est très peu doté d'aménagements ou d'itinéraires cyclables mais un itinéraire permet de faire le lien entre le centre bourg et Mescoden.



# Modes actifs

## Aménagements et équipements

- En matière de planification, le territoire bénéficie de **2 grands documents stratégiques pour le développement du vélo**
  - Plusieurs itinéraires et liaisons cyclables sont inscrits dans le **Plan Vélo du département** du Finistère permettant de conforter le maillage du territoire, notamment depuis Lesneven.
  - La **CLCL a initié un Schéma Directeur Cyclable en 2020, qui fixe les objectifs pour la période 2020-2026**. Des premiers axes d'actions ont été définis :
    - Aménager un réseau cyclable communautaire sécurisé
    - Développer l'offre de service autour de la pratique du vélo
    - Communiquer et faire de la pédagogie auprès des habitants du territoire
  - Le Schéma Directeur Cyclable de la CLCL est en cours d'actualisation.**



# Synthèse de l'offre

## Analyse AFOM



### ATOUTS

- Une offre régulière interurbaine structurée, pensée pour répondre aux besoins des actifs et scolaires
- Une politique cyclable engagée par la CLCL



### OPPORTUNITES

- Un travail sur le développement de la pratique du covoiturage avec le Pays de Brest et des projets d'aires aménagées complémentaires
- S'appuyer sur le Pays de Brest comme coordinateur d'une politique commune
- Un développement des services vélo également engagés
- Des flux routiers qui confortent l'idée d'un travail partenarial avec les voisins



### FAIBLESSES

- Une offre régulière interurbaine en étoile, réduisant les connexions entre communes et les réponses pour des besoins du quotidien
- Des aménagements cyclables à conforter et à sécuriser pour des besoins quotidiens



### MENACES

(ou difficultés)

- Des temps de trajet en transport en commun non concurrentiel à la voiture personnelle
- Une dépendance à la région pour l'évolution du transport collectif

# Rappel des enjeux

## *Analyse AFOM et synthèse du diagnostic*



### ATOUTS

- Une situation géographique pertinente et attractive entre de grandes agglomérations
- Un territoire engagé en faveur des mobilités alternatives
- Un réseau de lignes régulières régionales identifié et fréquenté



### FAIBLESSES

- Dispersion importante de l'habitat
- Organisation des lignes régulières en étoile vers la centralité avec des communes non-desservies
- Peu de connexion possible entre les communes sans passer par le pôle urbain
- Peu d'alternatives à la voiture hors du pôle urbain



### OPPORTUNITÉS

- Des initiatives locales fortes en faveur d'alternatives à autosolisme
- Une forte demande pour une offre collective
- Une forte attente sur le développement d'aménagements cyclables sécurisés
- Des politiques de mobilité supra communautaire



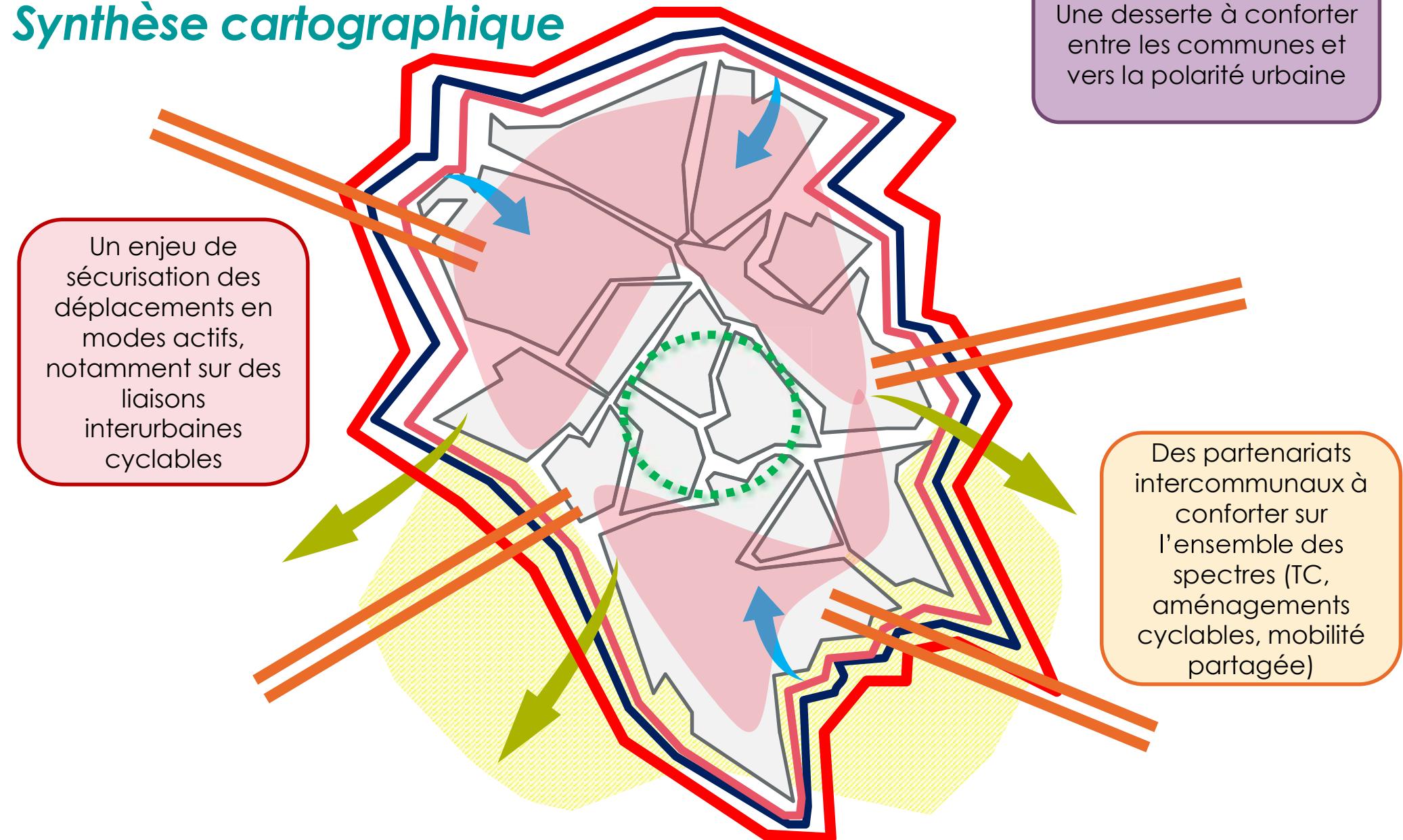
### MENACES

(ou difficultés)

- Un territoire vaste et étendu dans lequel il sera difficile de répondre à tous les besoins
- Un besoin d'information et de communication sur l'existant
- Un vieillissement de la population

# Synthèse des pratiques de mobilité

## Synthèse cartographique





# 4

## Les apports de la concertation

## Préambule

- Les éléments présentés ci-après sont constitués d'extraits des différentes phases de concertation qui se sont tenues pendant les phases de diagnostic et de stratégie élaborées par le bureau d'études Tecurbis entre septembre 2024 et mars 2025 (*une enquête en ligne, un questionnaire à destination des maires, des ateliers en phase 1 pour la complétude du diagnostic, des ateliers de concertation en phase 2 sur les services de mobilité à développement et la stratégie, un atelier d'approfondissement de la thématique mobilité solidaire*).
- Il s'agit donc d'une présentation synthétique destinée à faciliter la compréhension du plan d'actions.
- Les analyses complètes de ces temps de concertation sont disponibles sur demande auprès des services de la CLCL.

# Concertation / Phase 1

## *Entretiens avec les partenaires*

Région Bretagne

Office du Tourisme

Pays de Brest

Bio Bleud

CC du Pays des  
Abers

Cars Bihan

AMADEUS

Collège St-Exupéry

Centre social

Collège St François

AFR Guissény

Centre hospitalier

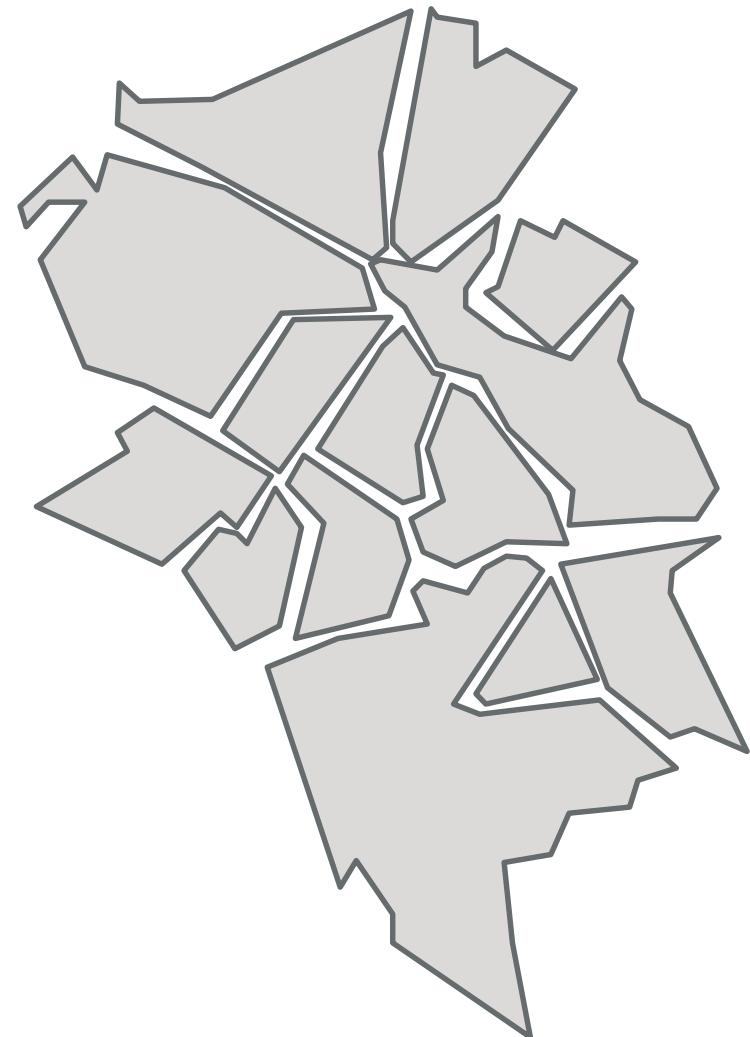
Questionnaire à  
destination des  
maires

# Concertation / Phase 1

## Synthèse des enjeux des partenaires

### Les problématiques locales

- **Organisation déséquilibrée du territoire**, induisant des mobilités importantes. **Manque de connexion entre les communes** au nord, à l'échelle des polarités locales et entre la polarité urbaine et le reste des communes. Les équipements manquent aussi de dessertes.
- **Modes actifs** : une offre principalement tournée vers le tourisme et peu sécurisante pour des déplacements du quotidien. **Conforter la démarche du développement du stationnement**
- **Transports collectifs** : Dualité entre une offre vers Brest efficiente et une partie des communes peu desservies en intra-CLCL. **L'offre sur le territoire n'est pas attractive pour du domicile-travail, ni adaptée aux besoins du quotidien.**
- **Transport à la demande** : Très peu de personnes connaissent le service.
- **Covoiturage** : **Les aires formelles sont pleines**, et il manque des points de rencontres au sein des centres bourgs
- **Des initiatives en faveur des mobilités actives et des souhaits de changement de comportement** ; projet triporteurs centre social/EPHAD, repaire café délocalisé, des actions portées par les employeurs (prime covoiturage, décarbonation des flottes etc)
- **Une grande attente sur la communication**



# Concertation / Phase 1

## Synthèse des enjeux et besoins communaux

	Trégarant c	St-Frégrant	Kerouës	Plounéour	Lanarvily	Lesneven	Le Folgoët	Ploudaniel	Kerlilis	Saint- Méen
Satisfait de l'offre de transport en commun / transport à la demande	X	X	X	X			X	X	X	X
Difficultés liées au stationnement		X			X	X	X	X	X	
Difficultés liées aux transports de marchandises										
Satisfait des conditions de circulation à vélo dans la commune	X	X	X				X	X	X	
Satisfait des conditions générales de mobilité	X	X	X		X	X	X	X	X	X

Questionnaire à destination des maires des 14 communes sur l'organisation de celles-ci et les enjeux de mobilité : 10 retours recensés.

De manière générale, les retours indiquent une insatisfaction des conditions générales de mobilité dans/depuis les communes. Les transports collectifs sont la principale attente émise, suivie par les conditions de déplacement en vélo, notamment sur les liaisons intercommunales. Peu de problématiques concernant le transport de marchandises.

Le sujet est traité

Difficultés recensées

Pas concerné/pas de difficultés

# Questionnaires à destination des communes

## *Retour sur les enjeux et besoins communaux*

### Transports publics

- 1/ Développer le nombre d'arrêts de transports collectifs dans les communes
- 2 / Proposer un service de navette interne, pour des besoins ponctuels
- 3 / Développer le transport à la demande

### Covoiturage

- 1/ Matérialiser des aires dans les centres-bourgs notamment sur des poches de stationnement existantes
- 2/ Communiquer sur l'existant, notamment sur les aires déjà présentes sur le territoire
- 3/ Accompagner les habitants des communes pour créer des équipages depuis les centres-bourgs
- 4/ Accompagner les entreprises au développement du covoiturage

# Questionnaires à destination des communes

## Retour sur les enjeux et besoins communaux

### Modes actifs

- 1/ Développer des itinéraires cyclables sécurisés
- 2/ Proposer une aide à l'achat ou proposer une expérimentation de prêt ou de location de vélo
- 3 / Proposer un service de vélo en libre-service dans les communes

### Commu-nication

- 1/ Communiquer sur l'existant, notamment sur les aires déjà présentes sur le territoire
- 2 / Sensibiliser les habitants et les usagers aux alternatives déjà existantes sur le territoire

### Enjeux complémentaires

- 1/ Porter une réflexion sur un service d'autopartage entre particulier
- 2 / Porter une réflexion sur un pôle multimodal structuré à Lesneven
- 3/ Installer des bornes de recharges pour les véhicules électriques
- 4/ Travailler sur le jalonnement (vélo, stationnement, piéton)

## Concertation / Phase 1

### *Enquête en ligne : Modalité de concertation et profil des répondants*



Enquête  
en ligne  
du 31 août  
au  
6 octobre  
2024

689  
réponses  
recueillies

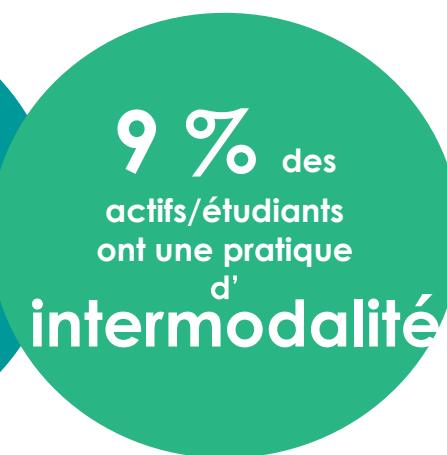
Les répondants  
sont  
majoritairement  
**actifs**  
Et âgés de 30 à  
59 ans

Près d'un tiers  
des répondants  
habitent à  
**Lesneven**

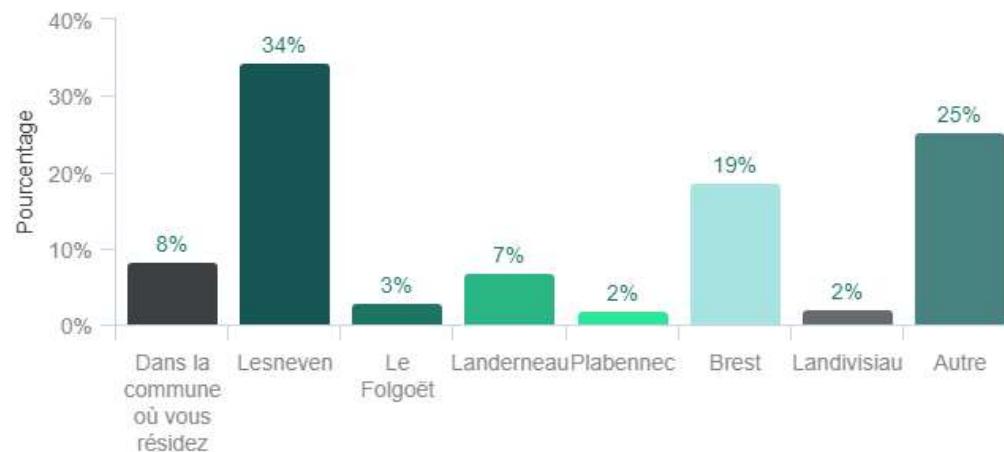
**91 %** des  
répondants  
sont des  
résidents du  
territoire de la  
CCSCC, soit  
**619**  
personnes

## Concertation / Phase 1

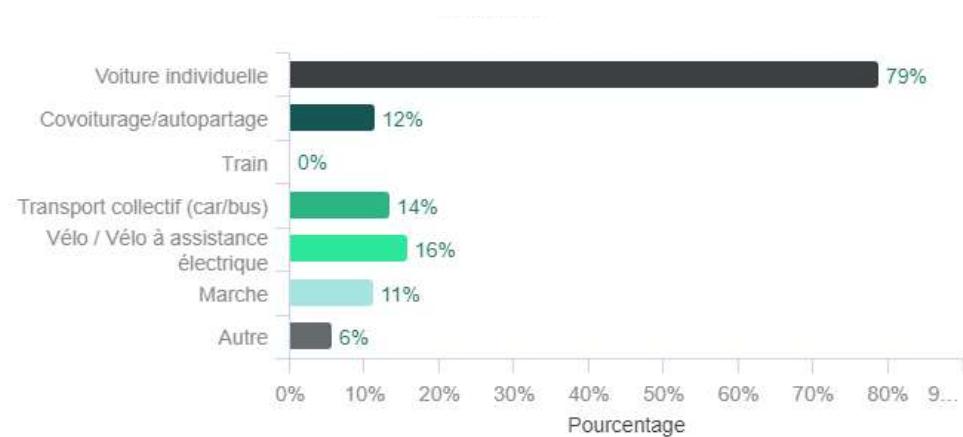
### Enquête en ligne : Les principales pratiques de mobilité



#### Dans quelle commune travaillez-vous ?



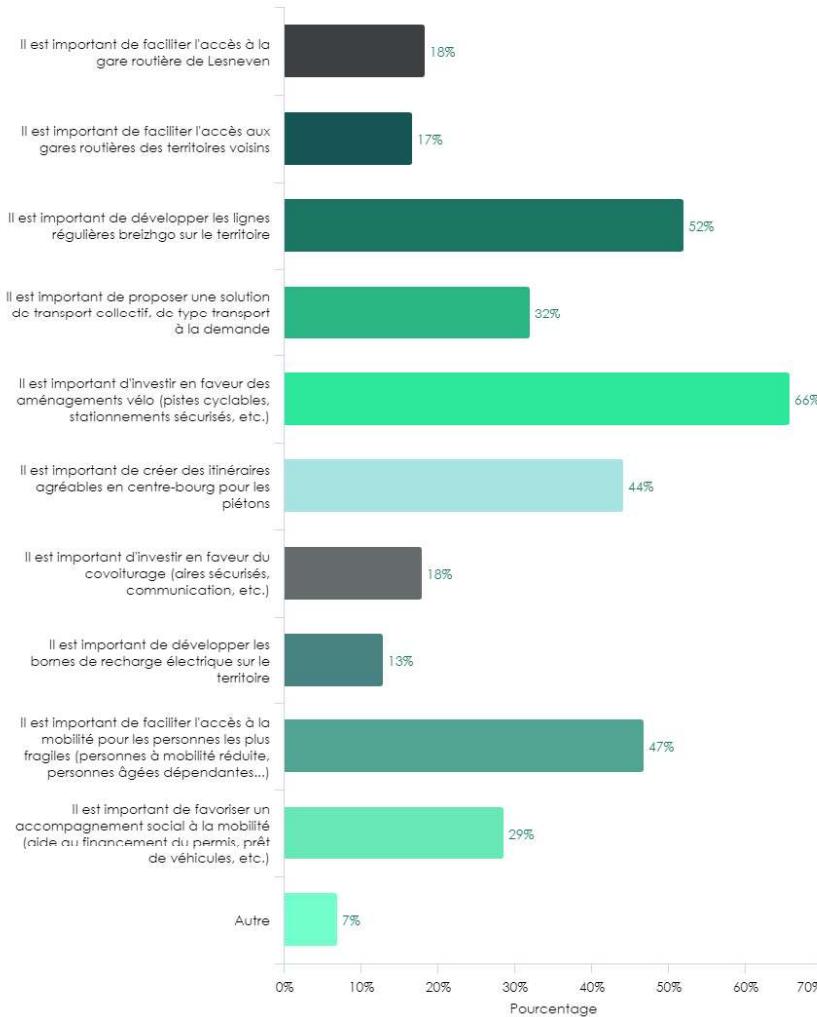
#### Comment vous rendez-vous sur votre lieu de travail / étude ?



# Concertation / Phase 1

## Enquête en ligne : Les principales attentes des répondants

Choisissez entre 1 et 5 affirmations qui vous semblent les plus importantes (5 réponses maximum, possibilité de ne cocher que 1,2,3 ou 4 réponses)

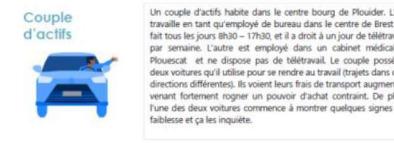


- Les attentes émises par les répondants sont axées principalement pour le développement :
- Des aménagements cyclables (66%)
- Des lignes régulières de car (52%)
- Des services de mobilité pour les personnes les plus fragiles (47%)
- Les conditions de circulation piétonne dans les centres bourgs se présentent également comme une attente prenante.

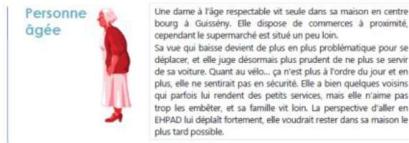
# Concertation / Phase 1

## *Rappel et synthèse des ateliers de diagnostic*

- Tenues des ateliers en novembre 2024 – travail sur des personnes et sur des fonds de cartes.
  - Concernant les transports publics, se pose la question de l'intermodalité avec le vélo, une efficience dans les dessertes communales, des fréquences et amplitudes horaires, ainsi que l'opportunité d'une offre complémentaire aux lignes régulières à destination des centres bourgs ;
  - La question du covoiturage a été abordée notamment sur le volet accompagnement à la création d'équipage de covoiturage et au développement de nouvelles aires en parallèle, d'une communication plus importante sur les aires existantes ;
  - Les attentes concernant les modes actifs sont liées à la sécurisation des itinéraires, la mise en œuvre de nouveaux aménagements et le confort du service vélo existant ;
  - Enfin, un enjeu autour de la communication s'est présenté notamment autour du service vélo et des aires de covoiturage.



Avec les conditions actuelles de mobilité sur le territoire, comment ce couple pourrait faire des économies et donner un peu d'air à son budget ?



Avec les conditions actuelles de mobilité sur le territoire, comment cette dame peut-elle se débrouiller ? Quels problèmes va-t-elle rencontrer ? Comment peut-elle continuer à être le plus autonome possible ?



# Concertation - ateliers

## *Synthèse des enjeux*

### Transports publics

- 1/ Travailler sur l'intermodalité avec le vélo
- 2/ Proposer des itinéraires plus efficents en matière de dessertes des communes
- 3/ Développer les fréquences et les amplitudes horaires
- 4/ Proposer une offre complémentaire aux lignes régulières pour desservir les centres-bourgs

### Covoitage

- 1/ Accompagner les usagers à la création d'équipage de covoitage
- 2/ Déployer de nouvelles aires de covoitage
- 3/ Communiquer sur les aires existantes
- 4/ Faire travailler les entreprises entre-elles pour de la mise en relation

# Concertation - ateliers

## *Synthèse des enjeux*

### Modes actifs

- 1 / Sécuriser les itinéraires existants
- 2 / Proposer de nouveaux aménagements pour desservir le territoire
- 3 / Conforter le service vélo existant

### Commu-nication

- 1 / Communiquer sur les aires de covoitage existantes
- 2 / Communiquer sur le service vélo existant

# Analyse AFOM



## ATOUTS

- Une situation géographique pertinente et attractive entre de grandes agglomérations
- Un territoire engagé en faveur des mobilités alternatives
- Un réseau de lignes régulières régionales identifié et fréquenté



## FAIBLESSES

- Dispersion importante de l'habitat
- Organisation des lignes régulières en étoile vers la centralité avec des communes non-desservies
- Peu de connexion possible entre les communes sans passer par le pôle urbain
- Peu d'alternatives à la voiture hors du pôle urbain



## OPPORTUNITES

- Des initiatives locales fortes en faveur d'alternatives à autosolisme
- Une forte demande pour une offre collective
- Une forte attente sur le développement d'aménagements cyclables sécurisés
- Des politiques de mobilité supra communautaire



## MENACES

(ou difficultés)

- Un territoire vaste et étendu dans lequel il sera difficile de répondre à tous les besoins
- Un besoin d'information et de communication sur l'existant
- Un vieillissement de la population

# Concertation / Phase 2

## Rappel et synthèse des ateliers de stratégie

- Tenues des ateliers en février 2025 – travail l'évaluation de l'impact d'actions possibles pour le développement de la mobilité sur le territoire et une intégration de la notion financière.
- 1<sup>er</sup> temps de travail sur la hiérarchisation des actions et la priorisation des mises en œuvre par thématique de mobilité – chaque groupe a travaillé sur une thématique
- 2<sup>ème</sup> temps de priorisation avec un travail autour d'un budget fictif et sur l'ensemble des actions proposées et présentées lors du 1<sup>er</sup> temps
- En synthèse, les ateliers ont mis en avant des attentes concernant :
  - Le fait de rendre les transports collectifs plus attractifs et accessibles
  - Une attente autour du vélo et de la marche à pied pour les déplacements du quotidien et de proximité
  - Une attente sur les offres et les services de mobilité partagée
  - Soutenir les mises en œuvre locales à vocation solidaire et sociale
  - Accompagner les changements de comportements
  - Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

<b>Transport collectif</b>	Proposer une ligne de transport régulier au sein de la CLCI pour desservir toutes les communes	0 400 0 0
	Prévoir un système de navettes sur réservation en heure creuse pour des motifs ponctuels (achats, santé, démarches administratives)	100 0 100 0
	Créer une navette estivale à destination des communes littorales	100 0 0 0
	Proposer un service urbain entre Lesneven et Le Folgoet	10 0 0 0
<b>Action complémentaire : liaison Landerneau &lt;&gt; Lesneven</b>		50
<b>Modes actifs</b>	Proposer un service de vélo en libre service	100 100 0 0
	Créer une nouvelle piste cyclable (1km)	0 0 270 60
	Déclasser des voiries locales/chemins ruraux	0 50 50 200
	Aménager des box vélos dans toutes les communes	100 0 0 0
<b>Mobilité partagée</b>	Aménagement des arceaux vélos dans toutes les communes	0 20 0 0
	Travailler sur l'apaisement des centres-bourgs avec des plans de circulation et des cheminements sécurisés	0 20 20 0
	Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des équipements publics, commerces et lieux de santé	0 10 20 0
	Travailler sur l'accessibilité piétonne et cyclable des établissements scolaires	0 20 0 0
<b>Mobilité solidaire</b>	Matérialiser une aire de covoiturage de 5 à 10 places dans chaque commune	100 10 50 0
	Matérialiser une aire de covoiturage de 5 à 10 places par bassin de vie (nord, est, ouest, sud, pôles urbains, zones d'activité)	0 0 0 100
	Soutenir les mises en œuvre de service d'autopartage entre particuliers	0 0 20 0
	Soutenir les mises en œuvre d'autostop organisé sur le territoire	0 0 0 60
<b>Actions transversales</b>	Favoriser la démobilité en accompagnant la mobilité itinéraire des services et des commerces	0 0 10 0
	Soutenir un service de transport solidaire (solution de déplacement portée par des bénévoles)	0 0 50 50
	Soutenir le partage intergénérationnel de véhicule (prêt de véhicule contre service rendu)	0 10 10 30
	Proposer une flotte de deux roues motorisés et/ou de voitures sans permis pour les publics non motorisés/sans permis/en insertion	0 0 0 100
	Mettre en œuvre 1 à 3 événements sur la mobilité par an	0 20 0 0
	Accompagner financièrement et méthodologiquement les entreprises dans la réalisation de PDE/PDIE	10 0 0 0
	Accompagner financièrement et méthodologiquement les établissements scolaires dans la réalisation de PDES	0 10 0 0
	Savoir rouler à vélo	0 0 10 0
	Porter la démarche pour les entreprises dans la réalisation de PDE/PDIE	0 0 10 0
	Porter la démarche pour les établissements scolaires dans la réalisation de PDES	0 0 10 0
	Inciter à la formation de vélobus/pédibus	0 0 10 0
	Proposer des sessions personnalisées sur la mobilité	0 0 20 0

# Définition de la stratégie

## Enjeux par public-cible



### Les jeunes

**Garantir l'autonomie des jeunes notamment par des équipements et infrastructures modes actifs sécurisés**

**Proposer une offre complémentaire aux lignes régulières**

**Assurer une mobilité scolaire plus durable à travers une offre de mobilité complète**



### Les actifs

**Accompagner les salariés et les entreprises vers du report modal**

**Développer des services et des offres de mobilités spécifiques et plus compétitive à la voiture personnelle**

**Accompagner les nouvelles pratiques de travail (dont télétravail)**



### Publics fragiles

**Proposer une offre complémentaire à l'offre régulière pour limiter l'isolement des publics fragiles**

**Proposer une offre de mobilité adaptée et faciliter l'accès à l'emploi et/ou une formation**

**Soutenir et développer les services de mobilité solidaire sur le territoire**

**Proposer un service d'accompagnement vers de nouvelles solutions de mobilités alternatives à la voiture**



### Les personnes âgées

**Améliorer leur autonomie au travers de transports adaptés aux besoins**

**Proposer une offre de mobilité plus flexible**

**Proposer une offre de mobilité au regard de l'organisation territoriale et des bassins de vie**

# Rappel des enjeux

## Définition des enjeux et des orientations

### Les enjeux

- E1** Rendre les transports collectifs plus attractifs et accessibles
- E2** Promouvoir le vélo et la marche à pied dans les déplacements de proximité et du quotidien
- E3** Développer les offres et les services de mobilités partagées
- E4** Soutenir les mises en œuvre locales à vocation solidaire et sociale
- E5** Accompagner et suivre les changements de comportement dans la durée
- E6** Proposer une politique de mobilité cohérente avec le fonctionnement territorial et les enjeux démographiques

### Les axes

-  **Axe 1 : Une offre de transports publics intermodale et renforcée**
-  **Axe 2 : Une pratique du vélo et de la marche sécurisée et plus accessible**
-  **Axe 3 : Une offre de mobilité partagée en complémentarité de l'offre de transport**
-  **Axe 4 : Une mobilité solidaire et territorialement optimisée**
-  **Axe 5 : Promouvoir et accompagner la pratique des nouvelles mobilités**

# #ENTREZDANSLALÉGENDE



**Communauté Lesneven Côte des Légendes  
Kumuniezh Lesneven Aod ar Mojennou**

12, boulevard des Frères Lumière 29260 Lesneven  
02 98 21 11 77 • [contact@clcl.bzh](mailto:contact@clcl.bzh)

[clcl.bzh](http://clcl.bzh) •