



---

Plan local d'urbanisme

---

**Commune de Plouhinec**

---

**Rapport de Présentation - tome 1**

---

# **Annexe 10 – Transports et mobilité**

---

Juin 2024



---

# Sommaire

---

1-	Les constats à l'échelle de l'Ouest Cornouaille	3
2-	La voiture, un moyen de transport encore largement privilégié par les plouhinecois	5
3-	La desserte routière	6
4-	La desserte en bus et car	8
5-	Les aires de covoiturages	9
6-	Les autres types de desserte à Plouhinec	10
7-	Les modes doux	11
8-	La synthèse de l'analyse des transports et de la mobilité	14



# 1- Les constats à l'échelle de l'Ouest Cornouaille

Source : SCoT de l'Ouest Cornouaille

Les dynamiques de l'Ouest Cornouaille observées avant 2015 (date d'approbation du SCoT) sont les suivantes :

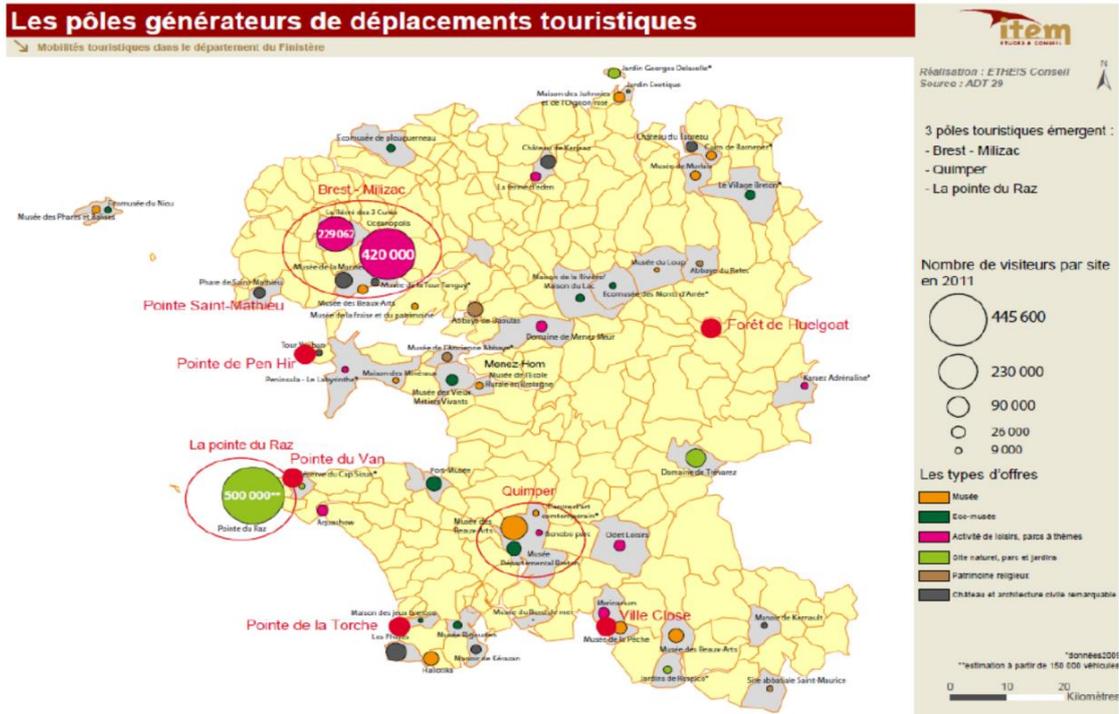
- **La voiture mode de déplacement principal** : il ressort de l'enquête ménages déplacements (EMD) réalisée par l'Agence Quimper Cornouaille Développement entre octobre 2012 et février 2013, que la mobilité est plus faible dans les zones plus rurales (Cap Sizun, Pays de Douarnenez...) et que 75% des déplacements sont effectués en voiture. En revanche, les modes actifs (marche, vélo) relaient un peu plus la voiture dans les zones rurales susmentionnées (19% des déplacements). Les modes doux concernent davantage les plus de 65 ans. Le maillage du ramasse scolaire suffisamment dense permet aux collégiens/lycéens d'utiliser les transports en commun.
- **L'accès au territoire**. En raison de son positionnement périphérique et de ses infrastructures l'Ouest Cornouaille souffre d'une accessibilité difficile, notamment dans les secteurs les plus excentrés (Cap Sizun, Baie d'Audierne, secteur de Penmarc'h). Le territoire est à l'écart des grands axes finistériens et ne dispose pas de desserte ferroviaire locale. Néanmoins 2 infrastructures de transports sont à ses portes : l'aéroport de Quimper-Cornouaille à Pluguffan et la gare de Quimper.
- **Les infrastructures de déplacements internes**. L'Ouest Cornouaille possède un maillage dense de routes communales et départementales, convergentes vers Quimper. Malgré un trafic plutôt fluide, ces infrastructures ne permettent pas de relier rapidement Quimper à Douarnenez et au Cap-Sizun. L'accès à Quimper est primordial pour accéder aux pôles d'emplois et de services ainsi qu'au réseau de transport finistérien. Des projets d'aménagement routiers sont prévus (à court et moyen terme) pour poursuivre la sécurisation et l'amélioration de la desserte du territoire.
- **Une offre de transports collectifs qui tend à s'adapter**. Le recours aux TC est relativement faible dans l'Ouest Cornouaille. En effet, son caractère rural, l'implantation diffuse de l'habitat compliquent la couverture du territoire. L'Ouest Cornouaille compte 9 lignes régulières qui sont pour la majorité à destination de Quimper. Le réseau ne couvre pas tout le territoire. Depuis 2010, les lignes scolaires sont ouvertes à l'ensemble de la population. Seule la commune de Douarnenez possède son propre réseau de transport urbain.
  - Covoiturage : L'Ouest Cornouaille compte 3 aires de covoiturations officielles (Confort-Meilars, Pouldergat, Combrit-Sainte Marine) et voit se développer des aires de covoiturage « spontanées », démontrant la nécessité et les besoins en la matière.
  - Transport à la demande (TAD) : pour pallier le faible niveau de desserte certains secteurs se sont dotés d'un service de TAD (le Cap-Sizun et le Haut Pays Bigouden en 2012 et le Pays Bigouden Sud en 2013).
  - Pôles d'échanges multimodaux (PEM) : plusieurs projets de PEM sont à l'étude (à Pont-l'Abbé, Douarnenez).
- **Les déplacements doux sont encore majoritairement réservés aux touristes**. 3 raisons à cette limitation : les distances à parcourir, le relief accidenté et la sécurité des parcours. Ainsi, ce type de déplacement reste cantonné à la sphère des loisirs. Néanmoins, l'Ouest Cornouaille a fortement développé son offre d'itinéraire à vélo avec la création d'un itinéraire vélo route littoral (Pointe du Raz – Combrit). Des itinéraires doux et des voies vertes ont aussi été aménagées sur le territoire. Il existe également des liaisons par bateau très locales et saisonnières (Douarnenez / l'Île de Tristan, Loctudy / Île Tudy).
- **Des sites très générateurs de déplacements touristiques**. La majorité des déplacements touristiques se font en voiture en Ouest Cornouaille, comme en Finistère, d'autant que l'offre de TC reste peu adaptée aux besoins en saison. Un certain nombre de sites sont générateurs de ces flux (Pointe du Raz en Cap Sizun, l'île de Sein à Esquibien, les équipements liés au patrimoine maritime au Sud...), ainsi qu'un certain nombre d'événements.
- **Déplacements et activités économiques**. La situation périphérique de l'Ouest Cornouaille pèse sur les entreprises pour l'approvisionnement comme les expéditions de marchandises. Le réseau doit être fluide, les déplacements étant effectués pour une grande part en poids lourds et en utilitaires (en Bretagne, 92% des flux de marchandises s'effectuent par la route en Bretagne).



## Le réseau de transport



Source : Atlas économique de Cornouaille, Chambre de commerce et d'industrie Quimper Cornouaille



(Source : SCoT de l'Ouest Cornouaille)

## 2- La voiture, un moyen de transport encore largement privilégié par les plouhinécois

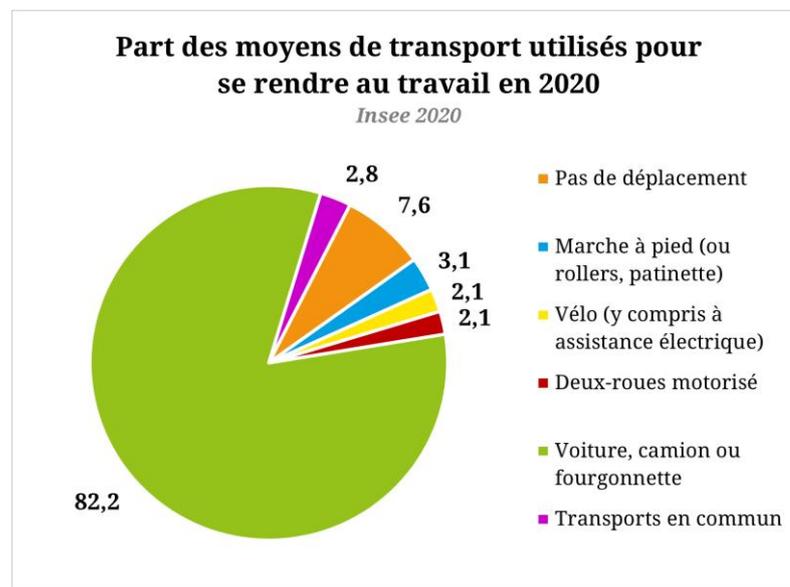
Source : Insee RP 2020

L'Insee a recensé en 2020, 1 357 actifs à Plouhinec, dont 1 217 actifs ayant un emploi. Ces actifs engendrent une multitude de flux automobiles quotidiens à la fois vers les lieux d'emplois de la commune mais également vers les bassins d'emplois voisins (Quimper...). Les actifs de Plouhinec allant travailler à l'extérieur sont d'ailleurs plus nombreux (69,4%), que ceux restant travailler sur la commune (30,6%).

Sur l'ensemble des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi, 82,2% d'entre eux utilisent leur voiture chaque jour, ce qui démontre une forte dépendance aux véhicules personnels. Cela peut s'expliquer par la superficie du territoire, un habitat diffus, les longues distances entre le domicile et le lieu de travail, ce qui n'incite pas forcément à l'utilisation des modes doux.

D'autre part, les actifs de Plouhinec empruntent seulement à hauteur de 2,8% les transports en communs. De la même manière, seuls 3,1% d'entre eux se rendent sur leur lieu de travail à pied et 2,1% à vélo. A noter également une proportion de 7,6% des actifs qui n'ont pas à se déplacer.

L'utilisation de la voiture (pour les déplacements domicile-travail) reste donc fortement majoritaire sur le territoire, un phénomène que l'on retrouve à l'échelon national mais pour lequel des réflexions, des études et des projets émergent sans cesse, afin de répondre aux enjeux environnementaux, aux besoins d'aujourd'hui et à ceux de demain



	2014	%	2020	%
<b>Ensemble</b>	<b>1248</b>	<b>100</b>	<b>1216</b>	<b>100</b>
Travaillent :				
dans la commune de résidence	405	32,5	372	30,6
dans une commune autre que la commune de résidence	843	67,5	844	69,4

Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone (Source : Insee RP 2020)

## 3- La desserte routière

Source : Département du Finistère ; Inforoute29

### Les déplacements routiers

Le territoire de Plouhinec est traversé par 2 axes majeurs, à savoir :

- La RD 784 qui traverse la commune d'Ouest en Est et relie Audierne à Quimper ;
- La RD 2 qui part de Pont-Croix au Nord et rejoint la RD 784 au Sud-Est.

La commune est également structurée par des voies secondaires qui se répartissent sur l'ensemble de son territoire. La RD 784 constitue l'épine dorsale d'où partent les voies artérielles les plus importantes.

### Trafic routier

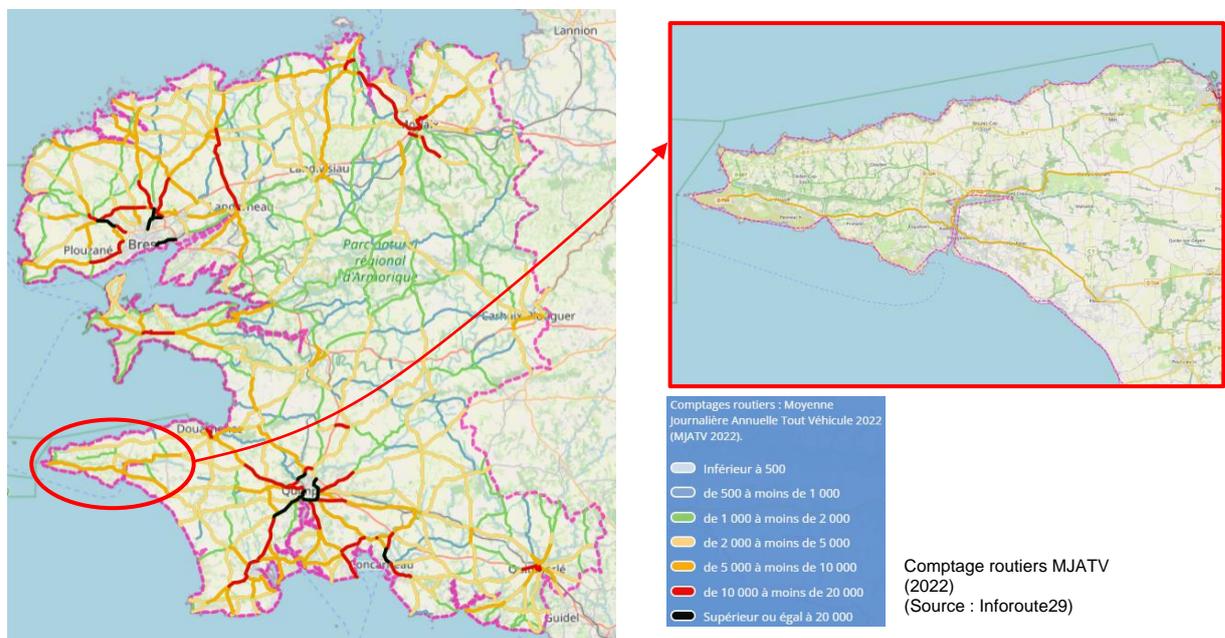
La RD 784 constitue le seul axe majeur permettant de rejoindre Audierne et la Pointe du Raz par le Sud du Cap Sizun. Ceci explique donc sa forte fréquentation. Selon les données d'Inforoute29, la moyenne journalière annuelle tout véhicule (MJATV) en 2022 était de 5 311 véhicules en 2022. Elle a néanmoins diminué de 3% par rapport à 2019. Concernant la RD 2, la MJATV était de 1 058 véhicules en 2022.

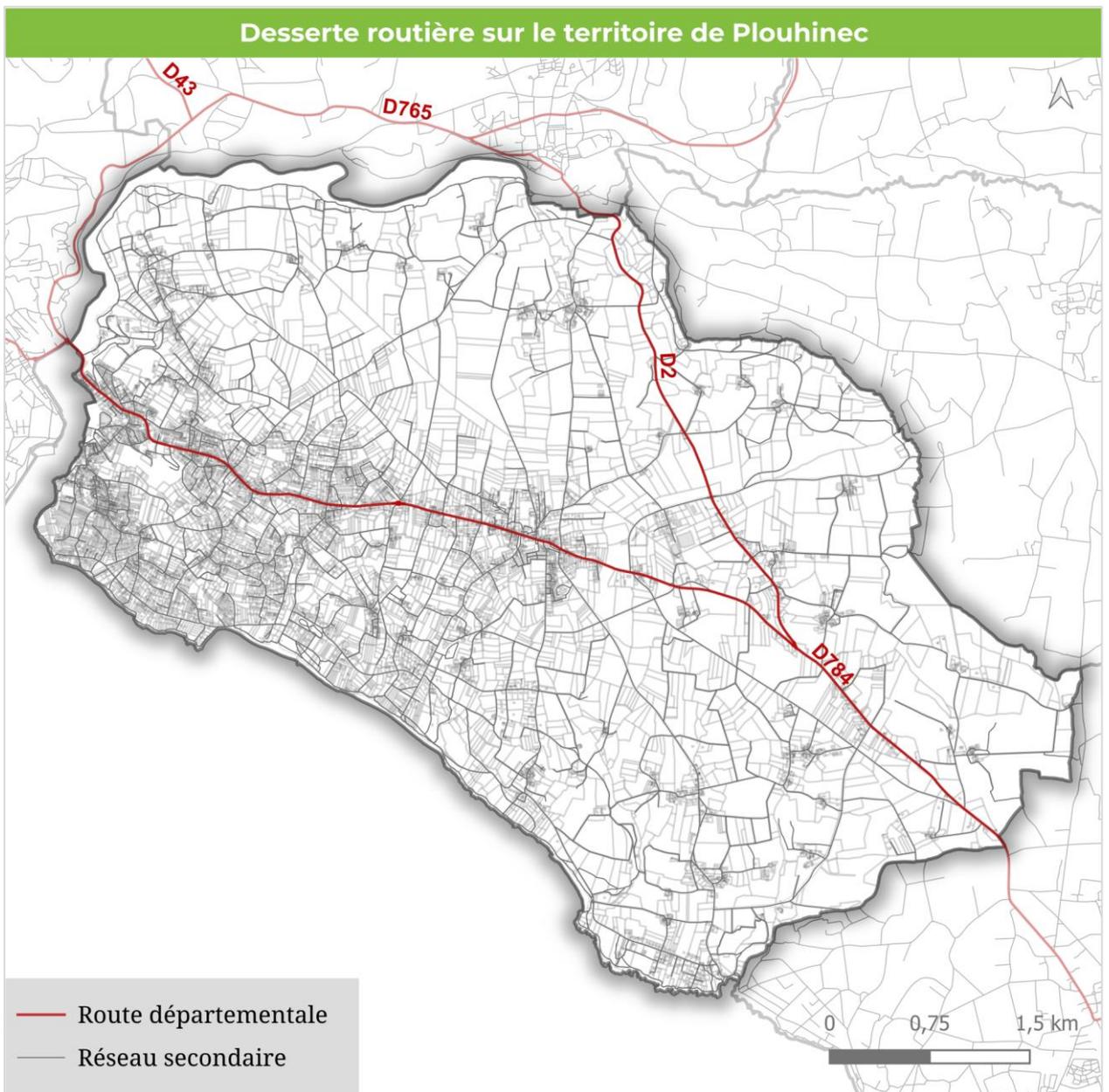
### Sécurité routière

Conformément aux dispositions de l'article L.101-2 4° du Code de l'Urbanisme, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre l'objectif de sécurité publique et en particulier la sécurité routière. En effet, les choix effectués pour le développement de l'urbanisation ont des conséquences directes sur les besoins de déplacements et ainsi sur les conditions de sécurité routière sur le territoire concerné.

Au-delà des caractéristiques des infrastructures, le document d'urbanisme peut ainsi influencer sur la sécurité routière, par le choix des zones de développement, par les modalités de déplacement offertes aux usagers, par la perception du danger en zone bâtie et par les conditions de fluidité du trafic.

Lors de l'élaboration du règlement graphique, le travail avec la commune permettra d'identifier les secteurs potentiellement accidentogènes





(Source : Territoire+)

## 4- La desserte en bus et car

Source : Breizh Go

Plouhinec est desservie comme tout le reste de la Bretagne par le réseau de transport en commun BreizhGo.

Une seule ligne de car interurbain dispose d'un arrêt sur la commune. Il s'agit de la *ligne 53 : Quimper – Audierne – Pointe du Raz*.

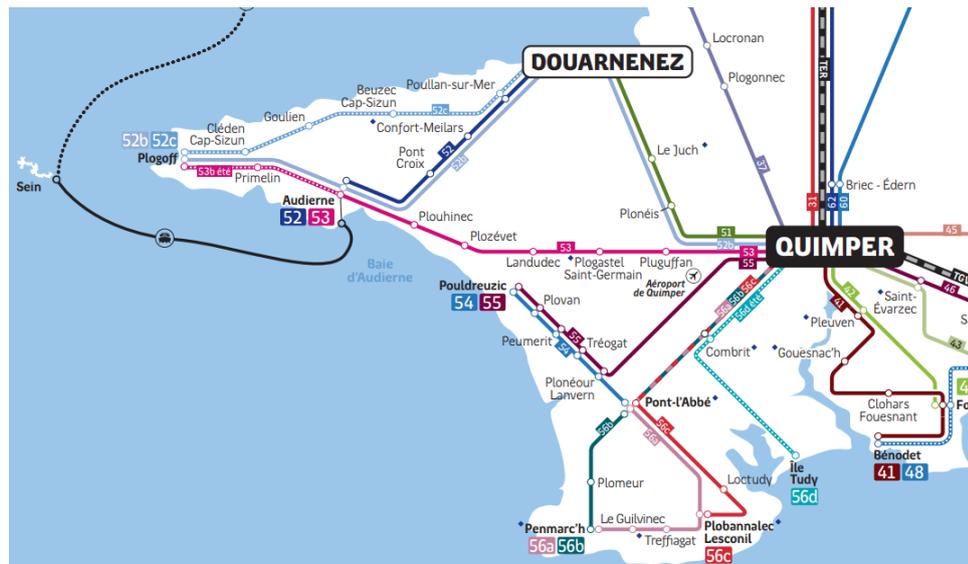
Le Cap Sizun est également desservi par 2 autres lignes de car dont le terminus est situé à Audierne :

- La ligne 52 Douarnenez – Audierne
- La ligne 52B Quimper - Pointe du Raz.

En revanche, la commune de Plouhinec ne dispose pas de service de transport à la demande (TAD) sur son territoire. Celui-ci n'est effectif que sur l'Ouest et le Nord du Cap Sizun.

La commune est également desservie par un réseau de car scolaire, dont la collectivité estime que leur nombre et leur fréquence est trop faible pour permettre d'assurer correctement les liaisons vers Quimper et Douarnenez. Les lignes scolaires passant sur le territoire sont les suivantes :

- 52/5201 : Douarnenez – Confort-Meilars – Pont-Croix // Plouhinec
- 5210 : Cléden-Cap-Sizun - Goulien // Plouhinec - Pont-Croix
- 5211/90 : Beuzec-Cap-Sizun // Plouhinec - Pont-Croix
- 5212 : Plogoff - Primelin // Plouhinec - Pont-Croix
- 5310/5311 : Plouhinec // Plouhinec - Pont-Croix
- 53/5301/5302/5303 : Quimper // Plogastel Saint Germain – Landudec – Plozévet – Plouhinec – Audierne



Extrait de la carte du réseau BreizhGo (Source : BreizhGo)





## 6- Les autres types de desserte à Plouhinec

Source : Google Maps ; BreizhGo ; Comité de suivi PDV (08/02/2024)

### La desserte ferroviaire

La gare la plus proche se situe à Quimper, à environ 33 km via la RD 784 (soit à environ 40 min). Le réseau SNCF depuis cette gare permet de desservir notamment les villes de Rennes, Nantes, Brest, Landerneau, Lorient et Paris.

Le projet Bretagne Grande Vitesse inauguré en 2017, permet aujourd'hui de rejoindre la capitale, au départ de Quimper, en 3h30 (45 minutes de moins qu'auparavant). L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) permet de rapprocher un peu plus le Finistère à l'espace national mais pose de nouvelles questions sur la connectivité et l'échange avec les communes environnantes comme Audierne, située à un peu moins d'une heure de Quimper. Les pratiques de mobilité et d'intermodalité (covoiturage, cars régionaux...) évoluent et le gain de temps de 45 minutes entre Quimper et Paris va venir intensifier les flux engendrant un impact positif pour les activités économiques et touristiques du territoire.

### La desserte aérienne

Les deux aéroports les plus proches de Plouhinec sont :

- L'aéroport Brest Bretagne (Guipavas), situé à 103 km (soit 1h15) et duquel décollent de nombreux vols réguliers.
- L'aéroport Quimper-Cornouaille (à Pluguffan), situé à 28 km (soit 28 min), duquel partent des liaisons directes vers Paris et Londres toutes l'année.

### La desserte maritime

La commune de Plouhinec dispose d'une façade maritime sur tout le Sud de son territoire. Elle dispose également d'un port en façade Ouest, situé à l'embouchure du Goyen et faisant face à celui d'Audierne.

Aucune liaison BreizhGo ne se fait depuis Plouhinec, en revanche, il existe une liaison entre Audierne et l'île de Sein.

A noter, dans le cadre de la convention « Petites Villes de Demain » signée par Audierne et Plouhinec, la mise en place d'une navette fluviale entre ces deux communes et celle de Pont-Croix a été ajoutée, début 2024, dans les actions inscrites au périmètre d'Opération de Revitalisation du Territoire (ORT).

>> Pour plus d'informations sur la convention PDV et les périmètres ORT, cf. Annexe 8 – « Fonctionnement urbain ».

## 7- Les modes doux

Source : FF Randonnée ; Schéma directeur vélo Ouest Cornouaille ; VEL-OC ; Plan guide commune de Plouhinec (24/07/2023)

Le Conseil Départemental œuvre également en la matière sur l'ensemble du territoire.

### Les déplacements piétons

Les modes actifs sont aujourd'hui de plus en plus employés, tant par les résidents des territoires que par les personnes en itinérance. Les communes sont ainsi appelées à devoir satisfaire une demande croissante de création d'itinéraires sécurisés pour les usagers (piétons, vélos...).

Plouhinec a débuté ce travail de tracé dans ses projets récents, notamment de requalification de la RD 784 et de son centre-bourg. Comme retranscrit dans son plan guide, la commune souhaite en effet développer un réseau de liaisons douces permettant de se déplacer du centre-bourg jusqu'à Poulgoazec, en connectant les liaisons nouvelles, aux liaisons déjà existantes.

Par ailleurs, la commune est traversée par 2 itinéraires de grande randonnée balisés, à savoir :

- Le GR34 – Sentier des Douaniers, qui longe tout de le long de la côte de la commune.
- Le GR 34G – Pays du Cap Sizun, qui fait le tour de la Pointe du Raz et du Cap Sizun.

Plouhinec compte également 4 sentiers de randonnées communales pédestres balisés :

- La boucle de la Vallée des Moulins
- La boucle de la Route des Chapelles
- Le circuit du Goyen
- Le circuit de Ménez Drégan



Parcours GR34 (Source : FF Randonnée)

## Les déplacements à vélo

Un **schéma directeur vélo** est en cours d'élaboration à l'échelle du SCoT Ouest Cornouaille par les quatre Communautés de Communes du territoire. Le rapport de présentation a été finalisé en 2019. La phase opérationnelle est en cours et sera quant à elle finalisé courant 2025.

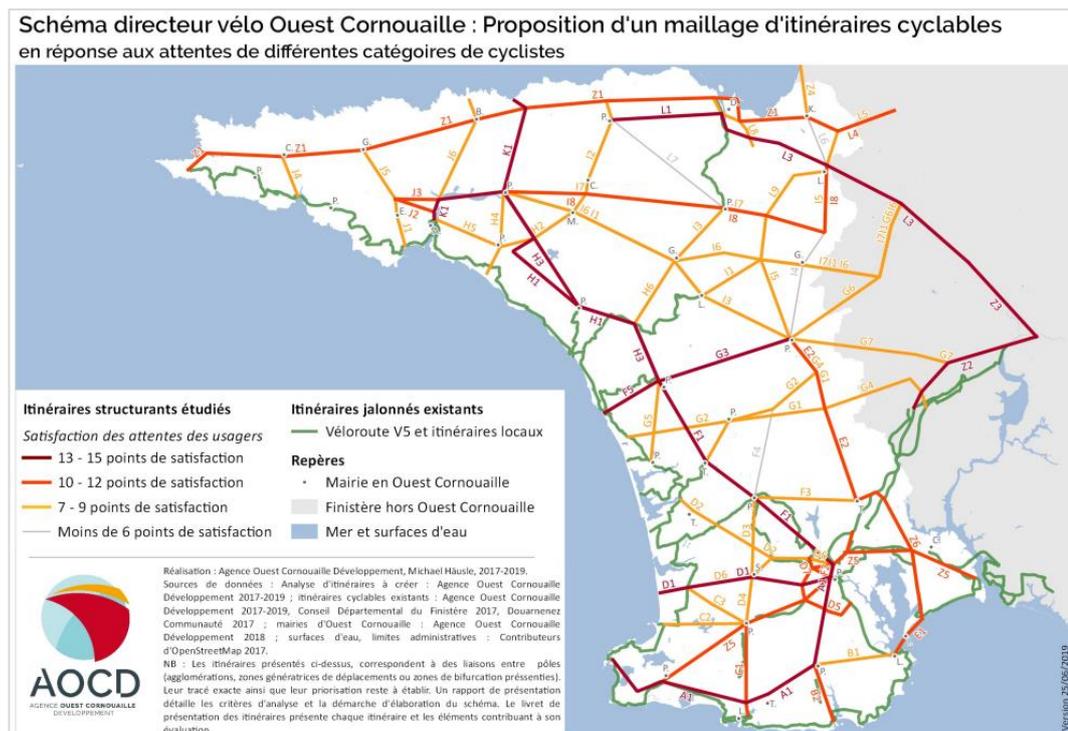
En parallèle, depuis mai 2019, le SIOCA porte le projet dénommé « **Vélo en Ouest Cornouaille** » (**VEL-OC**) pour accompagner la mise en œuvre du schéma directeur vélo et favoriser son appropriation par la population et les visiteurs du territoire et ainsi développer la pratique utilitaire et récréative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

L'objet de ce schéma directeur est de mettre en évidence le potentiel du territoire pour l'utilisation du vélo et d'identifier à la fois ses points forts et les axes de progressions.

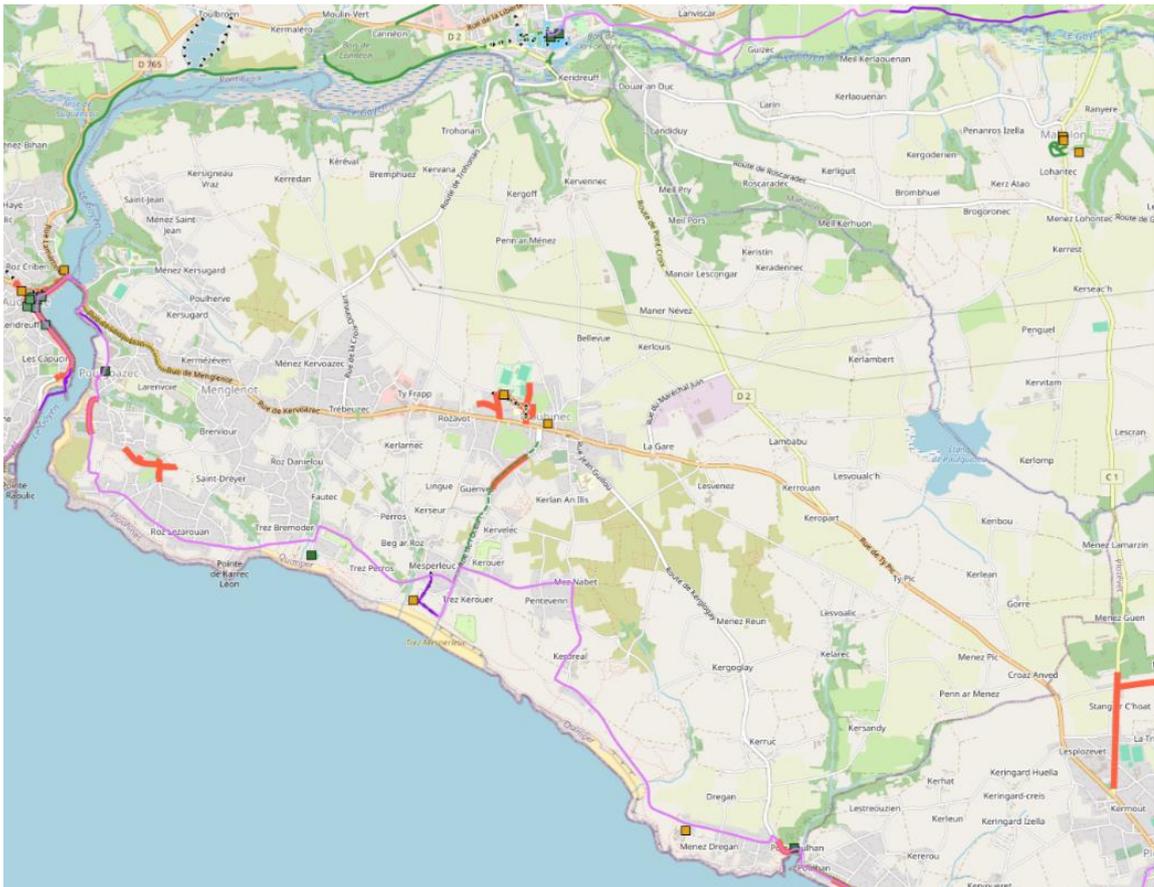
Le schéma directeur vélo met en exergue un élément de priorisation majeur : le futur réseau cyclable de l'Ouest Cornouaille doit répondre aux attentes des différentes catégories d'usagers : les déplacements utilitaires, scolaires, les déplacements de loisirs de proximité, ou avec jeunes enfants et les voyages en itinérance).

Plouhinec offre quelques aménagements cyclables sur sa commune, en particulier dans son centre-bourg à proximité des équipements sportifs. Une bande cyclable débutant depuis la Place Jean Cosquer, en face de la Mairie, au Sud de la RD 784, permet de rejoindre la Véloroute Littoral (n°5), qui parcourt le territoire communal d'Ouest en Est le long de sa côte, sur l'étape de Audierne à Pouldreuzic.

Par ailleurs, dans le cadre du programme PVD, la fiche-action n°3 consiste à réaliser une étude de faisabilité pour la création d'une passerelle sécurisée pour les modes doux entre Audierne et Plouhinec (YOUTAR). Cette action s'inscrit dans le cadre de la stratégie d'aménagement globale qui vise à terme à permettre des déplacements aisés et sécurisés entre le centre-ville d'Audierne, le quartier de Poulgoazec et celui du secteur Charles De Gaulle, qui feront tous deux l'objet de renouvellement urbain. L'étude de faisabilité a conduit à modifier le projet initial. Aussi, le projet devrait évoluer vers un réaménagement du profil en travers du pont pour sécuriser le franchissement du Goyen ainsi que le bas de Plouhinec, du pont jusqu'au passage de la V45 à travers la résidence Le Pince Bleu. Les travaux seraient reportés à 2028.



(Source : Rapport de présentation du schéma directeur vélo)



Extrait cartographique des aménagements cyclable à Plouhinec (Source : VEL-OC, Géobretagne)



---

## 8- La synthèse de l'analyse des transports et de la mobilité

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
Une composition sociale contrastée sur le territoire engendrant des besoins variés en matière de déplacements De nouveaux modes de déplacements émergeant	Des déplacements effectués essentiellement en voiture Un territoire isolé des grands axes de déplacement
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
Développer des alternatives à la voiture, en favorisant l'utilisation des transports en commun et des modes doux, notamment en créant de nouveaux aménagements adaptés et sécurisés (pistes cyclable)	L'omniprésence constante de la voiture



GIE Territoire+ – Conseil auprès des collectivités territoriales en urbanisme réglementaire et pré-opérationnel

Responsable Secteur Ouest : **Lisanne Wesseling**

06 49 34 36 88

[lisanne.wesseling@territoire-plus.fr](mailto:lisanne.wesseling@territoire-plus.fr)

[www.territoire-plus.fr](http://www.territoire-plus.fr)

Siège social : 15 avenue du Professeur Jean Rouxel 44470 Carquefou