



Crozon, le 22/06/2023

**BV PICAM**

Chez Gaëlle Vigouroux,

43 rue de la Chalotais

29160 CROZON

Tél : 06.64.72.30.50

gaelle.vigouroux@orange.fr

**OBJET : Analyse de la feuille de route Mobilités de la CCPCAM**

Observations et questionnements

Destinataires : Monsieur le Président Mickaël Kerneis, Monsieur le Vice-Président aux Transports Jean-Yves Gourves – Armelle Prigent-Le Metais, Directrice du Pôle Aménagement et Développement Durable – Hubert Le Brenn, Directeur.

**Travail réalisé avec un groupe de citoyens et d'élus réunis dans l'association BV PICAM - Bien Vivre en Presqu'île de Crozon Aulne Maritime dont :**

- Gaëlle Vigouroux élue à Crozon et élue communautaire
- Pascal Durand, élu à Crozon
- Christian Jacquot, élu à Crozon
- Gaëlle Dorée, élue à Crozon
- Laurent Guillon, élu à Lanvéoc et élu communautaire

À l'automne 2019, BV PICAM a conduit 8 réunions publiques sur 8 communes de la CCPCAM. 220 personnes ont participé à ces rencontres et la mobilité a été classée par ces habitants comme priorité numéro 1. L'analyse et les observations ci-dessous proviennent de la réunion du 22/06/23 (document projeté en interne et non transmis) et des échanges consignés en 2019. Pour bien comprendre le fonctionnement, les missions de BV PICAM et la méthode de collecte des besoins et priorités des habitants, se référer au document « Paroles d'Habitant.e.s » réalisé par l'association et joint au présent document.

L'association BV PICAM propose à la CCPCAM :

- de revoir à la hausse le cadre budgétaire alloué aux transports ;
- de reconsidérer les priorités de cette prise de compétence ;
- de retravailler cette feuille de route « Mobilités » afin que celle-ci réponde davantage aux besoins des habitants en termes d'accès aux droit au logement, à l'emploi, à l'éducation, à la santé et à la culture ;

- de prendre en compte les observations suivantes en amont de la présentation de la feuille de route aux habitants et si possible avant le comité des partenaires (5 juillet 2023) ;
- de préciser les modalités de présentation aux habitants, la période estivale n'étant pas propice à la consultation et l'étude de ces documents très techniques.

Même si nous comprenons que la prise de compétence « Mobilités » par la communauté de communes est récente, cette première feuille de route ne peut écarter des solutions essentielles : **LE TRANSPORT EST UN AXE STRATÉGIQUE EXPLICITÉ PAR LES ÉLUS ET LES HABITANTS POUR MAINTENIR LES ACTIFS SUR LE TERRITOIRE, PERMETTRE L'ACCÈS À L'EMPLOI ET LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE.**

### **Il s'agit ici non pas de contester mais de proposer**

Les consultations des citoyen.ne.s réalisées en amont de la production de cette feuille de route ont fait apparaître des manques : **le transport entre les communes, la liaison maritime vers Brest, le développement d'itinéraires sécurisés pour permettre de se déplacer à vélo en sécurité.**

Ces développements sont apparus prioritaires lors du Forum conduit par la CCPCAM en septembre dernier : Transport maritime (10), horaires des cars inadaptés (11), manque de transports à l'échelle de la Presqu'île (9).

Certaines priorités comme le développement de l'usage du vélo et les aménagements nécessaires en matière de sécurité, la sensibilisation des entreprises locales à la participation au transport de leurs salariés (Ehop) sont bien pris en compte dans la feuille de route.

Pour autant, **les transports collectifs intra-presqu'île et le soutien du coût du ticket pour la liaison maritime toute l'année doivent rester prioritaires.**

La **première ligne du Contrat de territoire annonce la volonté des élus de mettre en place des transports terrestres et maritimes pour les habitants** en Presqu'île de Crozon et en Aulne Maritime.

L'augmentation importante du nombre de véhicules qui entrent en Presqu'île chaque matin et pendant la saison estivale est **une des principales sources de production de gaz à effets de serre dans le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) du territoire.**

**Le tourisme s'est accru considérablement depuis le confinement** et reste une priorité de développement économique (voir convention avec la Région). **Même durable, il renforce l'attractivité du territoire et le nombre d'automobiles sur la route.**

La vitesse excessive et la densité du trafic routier dans les centres et à destination des espaces côtiers est dénoncée par les habitants

Le transport maritime vers Brest comme le déploiement de transports collectifs plus fréquents vers Châteaulin, Douarnenez ou Quimper représentent pour les Presqu'îliennes et les Presqu'îliens **la possibilité d'aller au lycée en externe, d'accéder à la formation professionnelle, d'accéder à un emploi pérenne, d'accéder aux soins (imageries, soins dentaires, soins d'urgence et médecine de spécialité), d'accéder à la culture.**

L'enclavement de la Presqu'île de Crozon et les embouteillages aux heures de pointe sur le Pont de l'Iroise à l'entrée de Brest ont renforcé les freins des employeurs à embaucher des Presqu'îliennes et des Presqu'îliens. Ces embouteillages et le temps consacré aux transports pendulaires décourage aussi les Presqu'îliens surtout quand ils sont parents d'enfants en bas âge et scolarisés d'aller travailler sur Brest.

**Le coût des internats, des logement étudiants provoque plus de décrochage scolaire en Presqu'île de Crozon qu'ailleurs en Bretagne** (taux parmi les plus importants de Bretagne – Chiffres de GREF) et **l'augmentation du coût du carburant pèse sur les actifs** travaillant sur le territoire de la Métropole, de Quimper, de Châteaulin ou de Douarnenez.

Il est aujourd'hui impossible de démarrer les cours à l'université ou au lycée à 8H ni d'accéder aux trains pour se rendre à Rennes en prenant le car, le matin.

Si le vélo peut être développé pour les trajets de moins de 2 km pour les jeunes et les adultes, **la part de la population en grand âge augmente et le vélo électrique ne peut être une solution pour cette partie de la population.**

L'utilisation des VSL pour aller se soigner ou faire des analyses à Brest, à Douarnenez ou à Quimper coûte très cher à la sécurité sociale tout en faisant le bonheur des sociétés de taxi. Ceci peut et doit être optimisé.

La faiblesse du cadre budgétaire prévu par la CCPCAM (200.000 € / an) malgré les cofinancements potentiels ne permettra pas à la CCPCAM de développer le transrade et les lignes intra-Presqu'île donc de répondre aux besoins en transport exprimés par les habitants.

La convention signée entre la CCPCAM et la Région ne prévoit pas de subventionnement des lignes intra-Presqu'île et de la ligne maritime ces 3 prochaines années.

Si, aujourd'hui, la CCPCAM renonce à afficher son ambition de mettre en place un véritable service public du transport, si elle confie au secteur privé la mise en œuvre de solutions sans encadrement de la collectivité, elle prend le risque de voir son offre de transport disparaître faute de rentabilité : nous n'avons aucune maîtrise de la liaison maritime, du

service de location de vélos électriques, du TAD.

La CCPCAM affaiblit ainsi sa capacité à convaincre et engager la Région et ses partenaires privilégiés, la Métropole brestoise, la Marine, l'Europe, de participer au financement de solutions pérennes collectives et durables destinées aux habitants.

Enfin, une orientation des solutions de transports vers « une clientèle touristique » comme ces « parcours nautiques » dont la CCPCAM co-finance les études dans le cadre de la destination Brest Terre Océane serait très mal perçue par les habitants vivant à l'année sur le territoire de la CCPCAM.

Notons que la CCPCAM renforce son équipe dédiée à la récolte de la taxe de séjour afin de passer de 700.000 €/an à 1 Million d'€. Ces fonds pourraient être affectés au développement des transports à l'année comme dans certaines stations de ski.

## **OBSERVATIONS ET QUESTIONS SUR LE DOCUMENT**

Cette feuille de route s'appuie sur le renforcement du TAD pour acheminer les habitants vers les cars, le rajout d'un horaire de bus vers Brest et Quimper, le déploiement du Vélo et l'information aux habitants.

### **LE TRANSRADE et les navettes inter-presqu'île écartées de la feuille de route.**

Dans le document présenté, le transrade est évoqué, en une simple ligne, comme une « solution privée » et non comme un service public du transport ou un service encadré par la puissance publique. Notre presqu'insularité nécessite une prise en compte différenciée, à l'instar des îles bretonnes. Le Transrade pourrait-il devenir un bateau Breizh'Go ? Inspirons-nous du réseau Mistral qui fait correspondre les bus, les bateaux et le TAD sur deux communautés de communes dans la Rade de Toulon et ce, pour tout le monde (civils et militaires).

La Presqu'île est à la fois très proche et très éloignée de la métropole brestoise : le trajet en bateau (11 kms) dure 1/2H quand le trajet en voiture (60kms) dure de 45 min à 2H, aux heures de pointe.

Le tarif de la liaison par la mer est, en été, de 8,5 € l'aller. Hors saison, le tarif affiché grimpe à 11,5 € l'aller, soit 23 €/jour pour aller travailler à Brest, sans compter le trajet en bus ou en tramway.

Un abonnement annuel est affiché à 300 €/mois sur le site de la compagnie projetant de développer la liaison maritime.

Un seul aller/retour quotidien est proposé.

Rien n'est couplé avec la Marine qui bénéficie d'un trajet à 100 % pris en charge par les pouvoirs publics. Ces navigations sont pourtant effectuées par des compagnies privées, sur Appel d'Offre.

Une proposition négociée avec l'État pourrait être de renforcer la gare maritime du Fret

pour qu'elle accueille le débarquement des militaires et des civils. Les militaires et les personnels travaillant pour la défense seraient alors acheminés via des navettes sur les bases. Des parkings, situés sur le parcours des navettes intra-presqu'île seraient créés au niveau du rond point du Poteau entre Crozon, Le Fret et Lanvéoc et les voyageurs seraient acheminés en navette jusqu'à l'embarcadère.

Depuis 2016, le projet de transrade s'inscrit dans les travaux du Pôle de Développement Métropolitain et du Conseil De Développement du Pays de Brest. Un appel d'offre a été conduit en 2019 par la métropole brestoise pour le développer.

Le service proposé était de 5 rotations/ Jour au tarif subventionné de 1,5€ le ticket, incluant l'accès à des navettes vers les communes de la Presqu'île de Crozon et la continuité des transports sur le Port de Brest vers la Gare, hub du réseau Bibus. Un ascenseur devait être construit par Brest pour faciliter la liaison pedestre entre la Gare et le Port de Commerce.

Nous avons pris des renseignements auprès de l'ancien opérateur « La Compagnie de la Rade » : **pour que ce transport maritime régulier fonctionne, le coût du ticket doit être subventionné par la CCPCAM et la Région Bretagne ET des liaisons de navettes collectives doivent être mises en place entre les communes de la Presqu'île et la gare maritime du Fret.**

En 2019, la mise en place du transrade a été conditionnée par Brest Métropole à l'intégration de la CCPCAM à Brest Métropole, ce que les élus ont, à juste titre, refusé.

La Région Bretagne n'était pas hostile au subventionnement de cette ligne maritime et attendait que le territoire s'en saisisse après les élections.

Le coût de la liaison maritime est estimé par l'opérateur à environ 450.000 € annuel. Il est évident que la CCPCAM ne peut le financer seule, sans s'organiser avec ses partenaires, la métropole brestoise, le Département (ce sont des routes en moins à entretenir !), la Région, l'Europe. La Région Bretagne a proposé aux territoires de se constituer en « Bassin mobilités ». Nous en sommes-nous saisis ? Un « GIP Rade de Brest », un syndicat mixte ou l'extension des prérogatives de BTO vers les transports à destination des habitants permettrait d'ancrer la gouvernance et le financement des futurs transports maritimes sur les deux rives de la Rade.

## **AUTRES OBSERVATIONS ET QUESTIONNEMENTS**

En prévision de la consultation des habitants et pour une meilleure compréhension par toutes et tous, **est-il possible de définir les expressions « offre de mobilité raisonnée » et « mobilité active » ?**

Expliciter les deux orientations : **« offre habitants toute l'année » et « offre estivale à vocation touristique »** pourrait clarifier la proposition.

Quelle est la distance entre **les deux solutions de rabattement vers les gares de Châteaulin et de Pont de Buis** ? Les habitants hormis les lycéens et les salariés des entreprises de Châteaulin (pour lesquels le transport scolaire et le co-voiturage peut fonctionner), vont-ils à Châteaulin ? Le besoin semble modéré en journée. Pourquoi prioriser cette destination ?

### **Affichage dynamique du taux d'occupation des transports scolaires**

Pour donner la possibilité aux habitants d'utiliser les transports scolaires non prioritairement, il est indispensable de **prévoir un affichage dynamique des flux**. L'application Intra-muros le permet-elle ? Les horaires des transports scolaires sont-ils adaptés au besoin de déplacement des habitants ?

### **Sur le Transport A la Demande (TAD)**

Disposons-nous de statistiques et d'indicateurs sur l'utilisation du TAD ? Qui gère la concession ? Quel est le coût actuel de ce service ?

Le TAD ne permet que le rabattement vers les lignes de bus vers Brest ou Quimper et vers Le Fret en saison estivale.

Il ne permet pas de se déplacer entre les communes de la Presqu'île de Crozon et de l'Aulne Maritime.

De plus, de nombreuses exclusions, non connues des utilisateurs, rendent, jusqu'ici le service peu efficient.

Le TAD est progressivement abandonné par les Communautés de Communes où il est peu utilisé par l'habitant. La Région suspendra son financement en 2026. Est-ce vraiment une solution à renforcer et à privilégier aux lignes régulières intra-presqu'île ?

### **Navettes de plages ou navettes inter-communales ?**

Les navettes de plage au départ du Pôle multimodal de Tal Ar Groas semblent intéressantes pour les visiteurs, à condition que Tal ar Groas soit doté en parkings. Les habitants de l'est de la Presqu'île et de l'Aulne maritime pourraient être acheminés en navette vers les plages notamment vers Telgruc : il existait auparavant une navette qui reliait l'été le Faou aux plages de Telgruc.

Pour autant, pour désengorger les accès aux plages et sites naturels déjà sur fréquentés, ne faut-il pas aller au-delà et se doter de lignes régulières intercommunales, desservant aussi les centres, les plages et les points d'intérêt comme les musées ?

Pour les Personnes âgées, les jeunes, les personnes porteuses d'un handicap et les personnes tout simplement non véhiculées, une Navette électrique à l'échelle des communes (notamment Crozon qui est très étendue) serait complémentaire au plan transport. Exemple de Carantec et plus largement du réseau de navettes estivales gratuites de Morlaix Communauté mises en place l'été.

### **Abandon d'Octopousse**

Nous trouvons dommage l'abandon du système d'auto-stop organisé et pensons que cette initiative peut être redéveloppée. BV PICAM se propose de constituer un groupe

d'habitants intéressé à remettre en place le service avec le soutien financier de la communauté de commune notamment pour l'information et l'intégration des habitants dans le service.

Une application prenant la forme d'un bla-bla car local est évaluée à 20.000 €

Merci de ne pas jeter les panneaux si une nouvelle initiative venait à réémerger.

### **Un Pôle vélo supplémentaire à MORGAT serait utile**

#### **Le nombre d'arceaux pour garer les vélos semble sous estimé**

Île de Ré > capacité de garer 200 vélos par site

**Les voies vertes sont à valoriser, signaler et à faire connaître (et à entretenir !)**

Il semble utile de **renforcer des solutions et aménagements pour les Personnes à Mobilité réduite** : tricycles / pousse-pousse urbains ou d'accès aux sites / navettes électriques en libre service (exemple à Gateway – Londres)

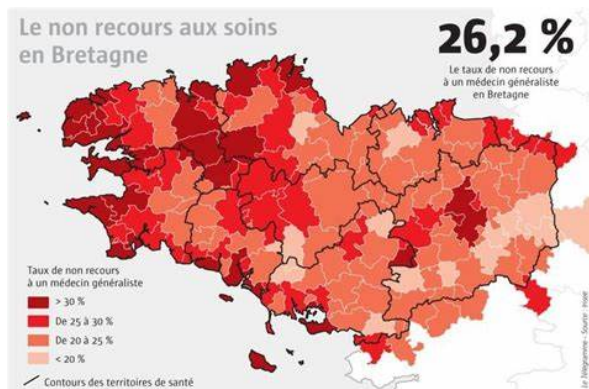


Le **financement d'un poste dédié au développement de l'information** n'est prioritaire que s'il y a une offre de transport nouvelle par rapport à l'existant.

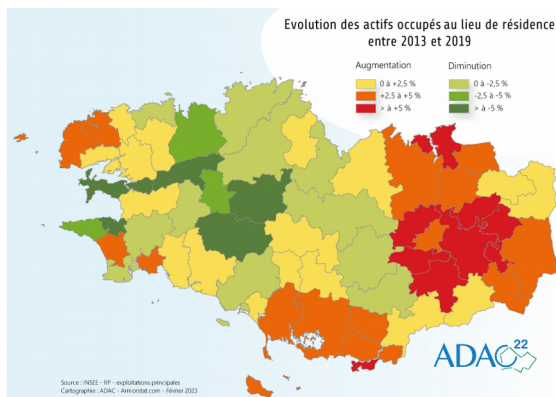
Les transports sont le levier principal pour maintenir des actifs à l'année sur le territoire et enrayer la dévitalisation amorcée.

## Quelques données annexes

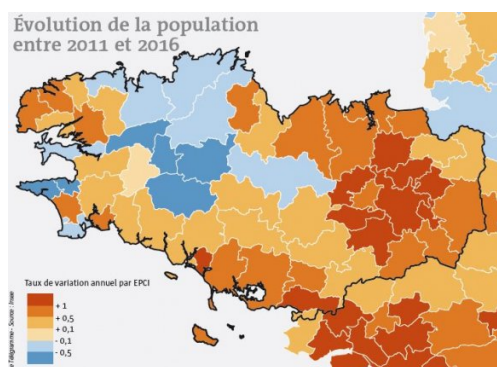
Le non recours au soins > à 30 %



Diminution > à 5 % des actifs occupés en lieu de résidence



Une chute de la population



Tourisme : - de 4 % de l'emploi total en Presqu'île de Crozon

