



Paimpol, le 4 mai 2023

Mesdames et Messieurs les élus·es,

Quelques membres de l'association Pays d'Paimpol à Vélo ont assisté à une réunion de concertation sur le terrain concernant les usages de mobilités douces sur le site de l'Abbaye de Beauport, propriété du Conservatoire du Littoral située sur la commune de Paimpol. Un avant-projet sommaire du projet de cheminement cycliste au sein de l'abbaye leur a ainsi été transmis par voie électronique. Ce document, qui est encore un document de travail, contient de nombreux schémas descriptifs quant à l'intégration paysagère du projet.

Lors de cette phase de concertation, l'association de promotion de vélo au quotidien Pays d'Paimpol à vélo était encore en gestation, les membres qui ont participé à l'étude l'ont fait en leur nom propre. Aujourd'hui, l'existence de l'association étant officielle, nous vous soumettons un retour sur ce projet en tant qu'association.

Le constat

L'association partage des éléments d'introduction à l'étude, en particulier ceux faisant état :

- de l'augmentation de la fréquentation globale du site, y compris par les cyclistes.
- du non-respect par les usagers cyclistes des règles de cheminement mises en place par le gestionnaire (800m à faire vélo à la main).
- de la nécessité de limiter les conflits d'usage, en particulier avec les piétons circulant autour de l'abbaye et sur le GR 34.

L'étude proposée nous semble répondre aux 3 constats énoncés lors de la commande par 3 objectifs à savoir :

- Prendre en compte l'affluence croissante des vélos par un nouveau parcours et aussi les différents besoins associés de stationnements, services, signalétique, aptes à assurer la cohabitation avec les autres modes de mobilité, objectif de satisfactions de besoins nouveaux.
- Améliorer la découverte du site par les piétons en évitant les conflits d'usage avec les





vélos par une circulation apaisée répondant ainsi à un objectif de qualité.

- Respecter les enjeux de biodiversité et de paysages, objectif de transition écologique.

Ces objectifs sont clairement destinés à redéfinir la place des vélos au sein du site : le vélo y est un moyen de déplacement pour accéder à l'abbaye ou/et ses environs. Nous nous réjouissons pour les touristes circulant sur la véloroute (vélo maritime et EV4) qui trouveront de quoi s'arrêter pour visiter l'abbaye de Beauport en toute sérénité (stationnement vélo sécurisé).

Le séquençage de l'étude proposée

Le document soumis à l'étude peut être détaillé en trois parties.

- Un premier tronçon du bas de la route de St Barbe jusqu'au premier parking à vélos.

La proposition d'aménagement est novatrice, respectueuse de l'environnement et des usages, nous y adhérons sans réserve.

- Un tronçon final entre le parking voitures et le retour vers la digue maritime, longeant les terrains de camping et de football.

L'étude aborde peu cette partie qui devra faire l'objet d'une réflexion et d'un aménagement urbain routier par la Ville de Paimpol. Notre association PPAV souhaite, dès à présent, être associée à la réflexion de cet aménagement.

- Un tronçon central entre les deux parkings à vélos pour lequel nous exprimons notre désaccord et proposons un aménagement alternatif.

Une divergence

Les objectifs sont bien insuffisants pour les cyclistes du quotidien qui ont besoin d'un cheminement efficace et sécurisé entre le village de Ste Barbe, les communes de Plouézec et de Pléhédél et le centre-ville de Paimpol. S'il reste en l'état, le projet de l'abbaye de Beauport ne répondra pas à cette demande (d'une part, car il faudra mettre pied à terre sur 200 m au niveau de l'abbaye, d'autre part car le tracé du cheminement sera très sinueux sur des chemins au revêtement grossier).

Cette mise « pied à terre » pour un vélo est un véritable frein au développement d'une mobilité douce au quotidien.





Les cyclistes empruntant la route départementale devant l'abbaye sont confrontés à une réelle insécurité à cet endroit : sinuosité de la route (donc peu de visibilité), vitesse excessive des automobilistes (entrée/sortie de ville), tracteurs ostréicoles, montée donc différentiel très important de vitesse avec les automobilistes dans le sens Paimpol-Plouézec, tourne à gauche dangereux vers la montée de Ste Barbe dans le sens Paimpol-Plouézec.

Les engagements

Nous appelons donc le Conseil Départemental des Côtes d'Armor, la ville de Paimpol, et toutes les collectivités territoriales à rester en accord avec :

- Le cahier des charges de la EV4 Kiev – Roscoff et d'une voie verte.
- La loi d'Orientation des Mobilités du 24/12/2019.
- Le Plan National Vélo 2018 : faire passer la part modale du vélo de 3 % à 9% en 2024.
- Le décret 2015- 808 relatif au partage de la voirie et au Plan national d'Actions Mobilités Actives PAMA.
- SRADDET de la Région Bretagne : atteindre une part modale de 15% des modes actifs dans les déplacements domicile-travail d'ici 2040 – développer 2000 km d'itinéraire vélo en Bretagne.
- Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes : Le département des Côtes d'Armor est propriétaire foncier, maître d'ouvrage et en charge de la gestion des itinéraires inscrits au schéma régional Véloroutes Voies Vertes dont EV4. La mise en cohérence entre les démarches communale et départementale est fondamentale.
- PCAET de GPA : fixe les objectifs en matière de réduction des émissions de GES : -28 % dans les transports vers des modes alternatifs à la voiture individuelle. Augmentation de la part modale des modes actifs : il y a seulement 1 % de part modal pour le vélo sur l'Agglomération en 2018, la moyenne nationale se situe actuellement à 3,5 % selon l'association « Vélo et Territoire » en 2022.
- SCOT GPA 2021 : perspectives de développement durable en matière de déplacements : Améliorer les aménagements et la sécurisation des itinéraires cyclables.





- PLUi GPA Objectif 6 « limiter les GES, en promouvant les modes de mobilité douce et décarbonnée » .

Objectif 9 « étoffer l'offre de voies adaptées aux circulations douces en lien avec le schéma régional Véloroute ».

Objectif 16 « offrir des services équitables et de qualité à l'ensemble des habitants du territoire ».

- PLU De Paimpol.

Les actes

1. Soit à proposer au Conservatoire du Littoral de revoir ce projet pour qu'il prenne davantage en compte les besoins de **tous** les cyclistes, sans mise **piéd à terre** mais en recommandant aux vélos un ROULER AU PAS.

Des solutions d'aménagement du site existent, ne remettant pas en cause le projet actuel, qui au contraire permettent de résoudre les conflits d'usage entre les sections 12 et 16 du projet (Voir document joint). Elles ont été déjà présentées mais abandonnées trop rapidement.

2. Soit à envisager un itinéraire sécurisé alternatif depuis le bas de la rue de St Barbe jusqu'au stade de Kérity (ce qui n'est pas envisagé pour l'instant dans les schémas directeurs des modes actifs de la ville de Paimpol et du Département 22).

Les retombées négatives

Laisser la situation de la traversée de Beauport en l'état peut conduire à des effets dommageables.

- Contraindre les cyclistes du quotidien à reprendre leur voiture et tourner le dos à vos engagements pris en matière de réduction des GES.
- Déplorer l'abandon du circuit paimpolais par la EV4, parce-que déjà alertée par ses usagers, véritables experts et influenceurs, sur le passage très dangereux du pont de Lézardrieux, y ajouter le point noir de la traversée de l'abbaye de Beauport conduira à préférer pour ceux-ci un circuit plus facile et plus sécurisé (ex. Pontrieux – La Roche-





Jagu) avec des conséquences touristiques et économiques importantes, préjudiciables pour le Pays de Paimpol.

Les enjeux

- Proposer aux habitants de Plouézec (et des communes situées plus au sud) de se déplacer à vélo sereinement vers Paimpol (et inversement) pour leur travail ou autres activités.
- Assurer aux touristes de la EV4 des conditions de déplacement sécurisées et accessibles aux familles.
- Inscrire les collectivités dès à présent dans une problématique d'augmentation considérable du trafic vélo. En effet, les situations économique, écologique, culturelle ont évolué très rapidement au profit des mobilités douces, particulièrement du vélo. Le plan national VELO 2027 est très ambitieux : passer de 57 000km en voies cyclables à 100 000km en 2030 avec des financements conséquents.
- Accompagner la pratique du vélo qui a augmenté de 33% en France où 17 millions de vélos ont été vendus depuis 2017
- Prendre conscience que ces investissements sont structurants pour les décennies à venir.

L'association Pays d'Paimpol à vélo reste à votre disposition pour échanger et co-construire avec vous ce dossier.

Je vous prie de recevoir, Mesdames et Messieurs les élus·es, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Michel Morvan, Président au nom du conseil d'administration de l'association





Proposition alternative pour la traversée de l'abbaye de Beauport entre les 2 parkings à vélos.

