

Projet de voie verte Trans-Cornouaille

L'objectif de ce projet est d'aménager une voie de circulation douce (véloroute – voie verte) allant de Douarnenez à Penmarc'h, en utilisant les emprises des anciennes voies ferrées du « train youtar » (Douarnenez - Auderne), du « train carottes » (Pont-Croix – Pont-l'Abbé) et du « train birinik » (Pont-l'Abbé - Penmarc'h).

Cette véloroute – voie verte, majoritairement en site propre (c'est-à-dire réservée aux seuls usagers non motorisés), serait utilisable pour les déplacements utilitaires, pour les loisirs et pour le tourisme itinérant, dans des conditions idéales de sécurité par les piétons (et randonneurs), les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et/ou en fauteuils roulants, les pratiquants de la trottinette ou du skate-board, les patineurs (rollers), voire, dans certaines conditions, les cavaliers.

Une telle véloroute/voie verte présenterait donc de nombreux avantages et s'intégrerait parfaitement dans le cadre de la transition énergétique dans laquelle nous devons (nous le croyons...) nous engager collectivement, en cohérence avec les objectifs que la communauté internationale s'est fixés au travers de l'Accord de Paris (COP 21).

Intérêt pratique

Au plan utilitaire : cette voie verte offrirait la possibilité, pour les habitants des communes traversées ou proches de la voie, de rejoindre les communes voisines afin de se rendre à leur travail, à l'école ou au collège/lycée, d'y faire leurs courses, y accomplir des démarches administratives, participer à des activités sportives ou culturelles au sein des nombreuses associations locales, sans avoir à utiliser nécessairement sa voiture (souvent voiture en solo...). Voir note 1.

Pour les loisirs : les touristes étrangers, les Européens, les Français, les Bretons, sont de plus en plus nombreux à pratiquer le vélo pour leurs loisirs... quand ils trouvent des voies sécurisées pour y circuler en toute tranquillité, y emmener leurs enfants ou petits-enfants !
Par ailleurs, seules les voies vertes (ou autres voies en site propre) permettent d'apprendre le vélo, de faire de la trottinette, du roller, du skate, etc. sans danger. Elles sont également appréciées des promeneurs et des personnes à mobilité réduite, notamment celles circulant en fauteuil roulant. Partout où elles sont réalisées, ce type de voie est plébiscité par la population locale, et elles deviennent même alors parfois sur-fréquentées certains dimanches !!

Au plan touristique : un tel itinéraire renforcerait l'attrait touristique de l'Ouest Cornouaille, en faisant un argument supplémentaire pour la promotion de séjours de moyennes et longues durées. De plus, il amènerait un grand nombre de cyclistes itinérants à passer par chez nous, s'y arrêter pour quelques heures ou quelques nuits (voir ci-dessous les possibilités de boucles)... Voir note 2.

Au plan sportif : de nombreux cyclotouristes sportifs, mais aussi coureurs à pied, handi-sportifs pratiquant du handbike ou du fauteuil, patineurs (rollers) recherchent des parcours leur permettant de pratiquer leur discipline ou de s'entraîner dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

Au plan éducatif : de plus en plus d'enseignants proposent (ou souhaitent proposer) des sorties pédagogiques à vélo pour leurs élèves.
Ils ne peuvent généralement le faire qu'au prix d'un premier acheminement en voiture, autocar ou train, faute d'itinéraire sécurisé passant à proximité de leur établissement.

Au plan patrimonial : l'aménagement d'une voie verte sur les délaissés ferroviaires permet de préserver le patrimoine historique et industriel que constituent les anciennes voies ferrées.

Impact économique

- Un touriste à vélo dépense en moyenne entre 60 et 70 € par jour (65 € en Bretagne), soit bien plus que la moyenne des touristes français (35 € en Bretagne). (Cf. site France Vélo Tourisme / Economie du Tourisme à vélo).
- Ce sont d'ailleurs ces usagers qui permettent de "rentabiliser" l'investissement d'une telle véloroute - voie verte, et de créer des emplois, non délocalisables.

- Au niveau national, chaque kilomètre aménagé engendre annuellement 60.000 à 100.000 € de retombées touristiques (directes et indirectes). (Cf. site France Vélo Tourisme / Economie du Tourisme à vélo)
- En Bretagne, 4,1 millions d'usagers et 24,6 millions d'€uros de retombées économiques directes par an sur 9 itinéraires VVV étudiés, soit 15.000 € par kilomètre. (Voir étude de 2013 : Véloroutes, Voies Vertes et Canaux / Fréquentation et retombées économiques en Bretagne et Loire Atlantique)
- En Bourgogne, 1 € investi sur les itinérances douces génère 1 € de retombées économiques locales chaque année. (Cf. site France Vélo Tourisme / Economie du Tourisme à vélo)

Il existe en fait très très peu de domaines dans lesquels le retour sur investissement est aussi rapide.

- Exemples d'impact économique local, avec l'ouverture en juin 2016 de la voie verte menant jusqu'à Concarneau depuis Roscoff et Carhaix. (Cf. article Ouest France)
 - Un hébergeur / loueur de vélos à Rosporden : « Les réservations sont complètes actuellement » ; « Nous sommes passés de 5 à une trentaine de vélos depuis l'arrivée de la voie verte ». « C'est en plein essor, on reçoit des touristes étrangers durant la saison, et cette année, nous avons même loué nos vélos à des scolaires ».
 - Un vélociste à Concarneau : Il y a déjà un impact sur mon activité, entre les gens qui ressortent le vieux coucou du grenier et qu'il faut parfois réparer, ou ceux qui veulent acheter un vélo. Je sais que certaines ventes de vélo électrique et VTC sont en partie liées à la voie verte ».
- Exemple d'offre pour développer le commerce local : sur le canal de Nantes à Brest, le SMATAH a installé des "Gwasked Beloioù" (abri à vélos), permettant aux touristes à vélos d'entreposer leurs vélos et leurs bagages le long du canal, et d'aller plus facilement à la ville la plus proche (Carhaix, Châteauneuf-du-Faou,...) pour déjeuner ou faire leurs courses. A Carhaix, ils peuvent doubler cette offre d'une possibilité de transport à la demande en minibus jusqu'au centre ville.

Note 1 (intérêt utilitaire)

- Il est, par exemple, impossible aujourd'hui de se rendre à vélo de Tréogat à Plonéour-Lanvern (ou à Pouldreuzic), sans emprunter la RD2, ou sans faire un long détour par Tréguennec (ou Plovan), en empruntant quand même la "route du vent solaire", route parfois fort circulée et présentant de nombreuses déclivités).
- Il en est de même (déclivités à part) pour se rendre de Penmarc'h, Plobannalec ou Plonéour-Lanvern jusque Pont l'Abbé, ou pour aller d'Audierne, de Pont-Croix, ou de Poullan-sur-Mer jusque Douarnenez.
- Il est actuellement impossible pour les collégiens et lycéens de Cornouaille de se rendre à vélo dans leur établissement scolaire, alors que 20 collèges et lycées sont situés à proximité immédiate de ces anciennes voies ferrées : 2 collèges + 3 lycées à Douarnenez, 1 collège à Pont-Croix, 2 collèges et 1 lycée à Audierne, 1 collège à Plozévet, 1 collège à Pouldreuzic, 4 lycées et 2 collèges à Pont l'Abbé, 2 collèges au Guilvinec et 1 lycée à Tréfiagat-Léchiagat.

Note 2 (intérêt économique)

- Economie du vélo : <http://www.francevelotourisme-partenaires.com/leconomie-du-tourisme-a-velo.html>
- Etude sur La Loire à vélo : <http://www.tourisme-pro-centre.fr/observatoire/etudes-thematiques/etude-la-loire-a-velo>
- Etude sur les VVV de Bretagne : <http://acteurs.tourismebretagne.com/presentation/nouveautes/le-point-comm/4-1-millions-d-usagers-par-an-sur-les-veloroutes-et-voies-vertes-de-bretagne>
- Enquête sur le Tour de Bourgogne à vélo : http://www.bourgogne-du-sud.com/images/pdf/pros/tourdebourgognevelo_frequentation_impact.pdf
- Enquête sur la VV Trans-Ardenne : <http://www.af3v.org/-Revue-de-presse-.html>
- Etude sur le retombées économiques des EuroVelo-routes en Alsace : <http://www.clicalsace.com/fr/thematique/offre-et-frequentation/etude-de-frequentation-et-de-retombees-economiques-des-euro-velo>
- Etude complète sur l'économie du vélo : <http://www.veloscenie.com/contenus/espace-pro/rapport-economie-du-velo-altermodal.pdf>
- Gwasked beloioù du SMATAH : <http://www.smatah.fr/tourisme-et-loisirs/randonnees>
- Article Ouest-France : <http://www.ouest-france.fr/bretagne/concarneau-29900/voie-verte-rosporden-concarneau-quel-impact-sur-leconomie-4389733>

Le tracé de la Véloroute – Voie Verte Trans-Cornouaille

Il apparaît qu'une bonne partie de l'emprise de ces anciennes voies ferrées est d'ores et déjà utilisée ou utilisable, notamment :

- Pour le « youtar » : entre Douarnenez et Poullan-sur-Mer, et entre le nord de Pont-Croix et Audierne,
- Pour le « train carottes » entre Pont-Croix, Plouhinec, Plozévet et Pouldreuzic, puis sur le territoire de la commune de Plonéour-Lanvern, de sa limite avec Tréogat jusqu'à l'Étang du Moulin Neuf
- Pour le « train birinik », entre Pont-l'Abbé et Plobannalec-Lesconil, et entre Le Guilvinec et Penmarc'h.

Dans la partie sud de Pouldreuzic, l'emprise de la voie ferrée semble majoritairement toujours faire partie du domaine public, jusqu'au pont de Plovan (sur le Kergalan), toujours en bon état.

Les plus grosses difficultés apparaissent :

- Pour le « Youtar » : sur les communes de Poullan-sur-Mer et de Beuzec-Cap-Sizun,
- Pour le « train-carottes » sur les communes de Peumerit, de Tréogat et au sud de Plonéour-Lanvern,
- Pour le « train birinik » sur la commune de Plobannalec-Lesconil,

...communes où il faudra probablement rechercher des accords amiables pour l'acquisition de bandes de terrain (pour récupérer l'emprise ferroviaire ou pour passer en bordures de champs) ou pour l'utilisation de chemins d'exploitation afin de rejoindre la voirie communale, et/ou pour aménager une voie verte le long de la voirie départementale.

Dans la plupart des cas, un itinéraire provisoire (?) par de petites routes est possible :

- Pour la liaison entre Plonéour-Lanvern et Pont-l'Abbé en passant entre la RD2 et l'étang du Moulin Neuf, par le lieu-dit Moitié Route et la route de Bonne Nouvelle menant à St-Julien,
- Pour la traversée de Plobannalec-Lesconil par de petites voies communales.

Bref, si quelques passages nécessitent un travail de terrain en vue d'acquisition ou de conventions d'usages, il semble que l'objectif soit tout à fait « à portée de main »...

Financement :

Si un tel itinéraire était inscrit au schéma départemental vélo du Finistère (ce que nous savons être possible à condition que les collectivités concernées le demandent), cette véloroute – voie verte serait finançable à 50 % par le Département (voire 80% s'il était considéré comme structurant ou prioritaire).

Pour voir l'état de ces voies ferrées, consulter cette carte : http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/train-carottes_55067#11/47.9759/-4.3743

Pour le "train youtar", entre Douarnenez et Audierne (19,4 km), la situation est la suivante :

- **13,2 km toujours praticables** (sentier le long du Goyen, chemins d'exploitations carrossables ou petites routes bitumées), **soit 68%** !
- **6,2 km disparus**, principalement entre le nord de Pont-Croix, Coat Pin (commune de Beuzec) et Poullan-sur-Mer, dont 2,9 km facilement contournables par petites routes très proches.

Le projet de liaison entre Douarnenez et Poullan-sur-Mer s'appuie déjà sur cette ancienne voie ferrée.

Pour le "train carottes", entre Pont-Croix et Pont-l'Abbé (34,2 km), on a :

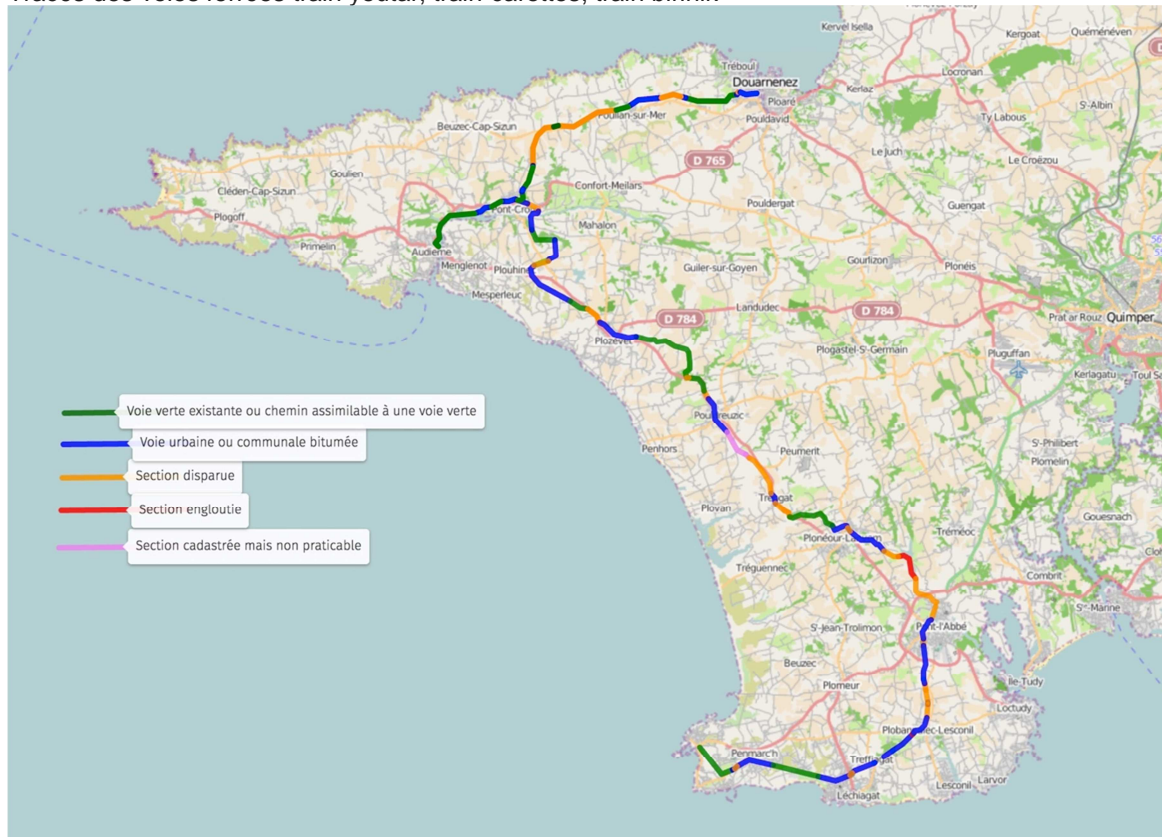
- **22,7 km toujours praticables** (chemins d'exploitation carrossables ou petites routes bitumées) **soit 66%** !
- **1,6 km non praticables mais toujours cadastrés** comme chemin communal (sur la commune de Plovan).
- **8,3 km « disparus »** (pour lesquels il faudra créer quelque chose, sur le domaine public ou privé, via convention, ou achat amiable ou DUP...).
- **1,6 km engloutis** par l'étang du Moulin Neuf entre le sud de Plonéour-Lanvern et Pont l'Abbé, facilement contournables par petites routes très proches, peu circulées.

Cette voie verte serait une bonne alternative à la liaison V45 actuelle (véloroute de la Baie d'Audierne, section de la véloroute « La Littorale ») qui emprunte la route du vent solaire, itinéraire touristique automobile, donc fort circulé et de plus avec de fortes déclivités !!

Pour le "train birinik", entre Pont l'Abbé et St-Guérolé (16,4 km), c'est encore mieux :

- **12,2 km toujours praticables** (piste cyclable ou petites routes bitumées...), **soit 75 %** !
- **4,2 km « disparus »** mais facilement contournables par petites routes ou emprises foncières récupérables.

Tracés des voies ferrées train youtar, train-carottes, train birinik



Un potentiel pour créer de nombreuses boucles pour la randonnée :

Avec la voie verte Quimper - Pont l'Abbé et la voie verte Douarnenez – Quimper, cette Voie Verte Trans-Cornouaille permettra d'effectuer une boucle passant par Quimper, presque entièrement sur voie verte.

Avec la véloroute V45 / V5 « La Littorale », entre La Pointe du Raz, Audierne et Penmarc'h, une boucle associant la Voie Verte Trans-Cornouaille et cette véloroute constituera également un produit touristique intéressant.



De petites boucles sont également possibles, notamment avec les liaisons bourgs-plages de la Communauté de communes du Haut Pays Bigouden
 Voir infos sur http://www.cchpb.bzh/wp-content/uploads/2016/04/Ganeoch27_internet.pdf en page 14