

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DU PAYS DE LANDIVISIAU

  
**Pays de  
Landivisiau**  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DÉCISION DU PRÉSIDENT  
N° 2026-37

**Objet : Décision afférent à l'exercice du droit de priorité – Décision d'acquérir une partie de la parcelle BZ 169 à Landivisiau**

**Le Président de la CCPL,**

**Vu** le code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** le code de l'urbanisme et notamment les articles L.211-1, L.240-1 à L.240-3 et L.300-1 du code de l'urbanisme,

**Vu** le code des transports,

**Vu** la délibération n°2020-12-105 du conseil communautaire du 15 décembre 2020 portant transfert de la compétence en matière de plan local d'urbanisme, de document d'urbanisme en tenant lieu et de carte communale à la communauté de communes entraînant de plein droit sa compétence en matière d'exercice du droit de priorité,

**Vu** l'arrêté préfectoral du 30 juin 2021 portant modification des statuts de la communauté de communes du pays de Landivisiau,

**Vu** la délibération n°2026-04-044 du 7 avril 2026 accordant délégation de l'exercice du droit de priorité au Président en application de l'article L2122-22 du Code Général des Collectivités Territoriales,

**Vu** le courrier de l'Etude Chevreux reçu le 20 avril 2026 au siège de la communauté de communes du pays de Landivisiau, portant notification du droit de priorité dans le cadre de la cession par la Société Nationale d'Actifs de Transition (SNAT) d'une partie de la parcelle cadastrale BZ 169 située à Landivisiau pour une surface prévisionnelle de 9200 m<sup>2</sup>,

**Vu** l'avis des domaines de la direction départementale des finances publiques du Finistère en date 7 novembre 2025 joint au courrier ci-dessus mentionné,

**Vu** la convention conclue entre la région Bretagne et la communauté de communes du Pays de Landivisiau par une délibération du conseil communautaire en date du 17/11/2025 concernant le projet BreizhGo.

**Considérant que :**

- le nombre de voyageurs en gare de Landivisiau progresse de façon significative depuis 2019 (151 351 voyageurs en 2019, 253 305 voyageurs en 2024, soit une augmentation de 67 %),
- cette augmentation pose d'ores et déjà des difficultés de stationnement et de circulation des véhicules dans le site de la gare (insuffisance des capacités de stationnement selon les horaires d'arrivée et de départ des trains, stationnement « sauvage », difficile

cohabitation entre les modes de déplacements liés aux mouvements de dépose-reprise des passagers, avec notamment un empiètement sur les espaces normalement réservés à la navette,...),

- l'offre de desserte de la gare de Landivisiau par les TER sera réhaussée (15 arrêts supplémentaires par jour en gare de Landivisiau) à compter du 1er septembre 2027 dans le cadre du projet BreizhGo Express Nord porté par la région Bretagne en partenariat avec les EPCI concernés,
- ce partenariat a donné lieu à une convention conclue entre la région Bretagne et la communauté de communes du pays de Landivisiau par une délibération du conseil communautaire en date du 17/11/2025,
- l'augmentation de la desserte de la gare de Landivisiau aura des effets sur le nombre de voyageurs et que pour mesurer ces effets, une étude a été menée en partenariat avec la SNCF et la région Bretagne à l'automne 2025 (annexée à la présente décision),
- cette étude montre que :
  - o le nombre de passagers en gare de Landivisiau devrait progresser à un rythme au moins équivalent à celui observé ces dernières années,
  - o les capacités de stationnement actuelles (tous véhicules confondus) seront donc insuffisantes pour accueillir dans de bonnes conditions l'ensemble des usagers de la gare, ce qui renforcera les dysfonctionnements déjà observés actuellement sur le site,
- dans ces conditions, la communauté de communes du pays de Landivisiau a pour ambition d'améliorer les conditions d'accueil en gare, avec l'idée de créer un pôle d'échanges multimodal (stationnement des véhicules motorisés, stationnement des deux-roues, accès au site, desserte de la gare par les transports en commun : navette et cars Breizhgo, circulation au sein du site, dépose minute, services en gare à destination des usagers,...),
- ce projet suppose d'étendre les emprises foncières réservées aux fonctions ci-dessus mentionnées,
- dans ces circonstances, le terrain d'une emprise prévisionnelle de 9 200 m<sup>2</sup> objet du présent droit de priorité est indispensable pour le déploiement du projet mentionné ci-dessus, sans compter que le terrain correspondant abrite d'ores et déjà une partie des aires de stationnement réservées aux usagers de la gare.

Le projet mené par la communauté de communes du pays de Landivisiau a pour objet de mettre en œuvre un projet urbain, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme ainsi que de réaliser des équipements collectifs.

L'action de la collectivité s'inscrit donc dans une démarche d'intérêt général et répond aux objectifs définis par l'article L.300-1 du code de l'urbanisme, justifiant le recours au droit de priorité.

## **DECIDE**

### **Article 1**

**D'exercer le droit de priorité prévu à l'article L.240-1 du code de l'urbanisme pour l'acquisition d'une partie de la parcelle cadastrale BZ 169 située à Landivisiau pour une surface prévisionnelle d'environ 9 200 m<sup>2</sup> et pour un prix de 5 euros hors taxes du m<sup>2</sup>, soit**

**pour un prix total prévisionnel de 46 000 euros hors taxes conformément à l'avis du domaine de la Direction départementale des finances publiques du Finistère.**

## **Article 2**

**De dire** que la présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet du Finistère.

## **Article 3**

**De dire** que la présente décision sera notifiée à l'étude Cheuvreux ainsi qu'à la Société Nationale d'Actifs de Transition (SNAT) et SNCF Immobilier.

## **Article 4**

**De dire** que la présente décision fera l'objet d'un affichage au siège de la communauté de communes du pays de Landivisiau, rue Robert Schuman, Zone de Kerven, Landivisiau.

## **Article 5**

**De dire** que la présente décision sera communiquée pour information au conseil communautaire.



Fait à Landivisiau, le 08/06/2026,

Le Président de la Communauté de Communes  
du Pays de Landivisiau,  
Henri BILLON

### **ANNEXES :**

- Pôle gare de Landivisiau, Etude d'intermodalité: Etat des lieux des usages actuels du pôle Gare

### **Délais et voies de recours**

**Le destinataire d'une décision administrative qui désire la contester peut saisir le Tribunal administratif compétent (Tribunal administratif de Rennes, 3 Contour de la Motte, 35044 RENNES CEDEX) d'un recours contentieux dans les DEUX MOIS à compter de la notification de la décision considérée. Le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).**

**Il peut également saisir d'un recours gracieux l'auteur de la décision dans les DEUX MOIS de la notification de la décision considérée. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les DEUX MOIS suivant la réponse (l'absence de réponse au recours gracieux au terme de deux mois vaut rejet implicite).**

**AREP**

# Pôle de gare de Landivisiau

Etude d'intermodalité

**Etat des lieux des usages actuels du pôle gare**

# Document d'étude

## Commanditaire

---

### Entité

SNCF Gares & Connexions  
DIRECTION REGIONALE DES GARES BRETAGNE - CENTRE VAL DE  
LOIRE & PAYS DE LA LOIRE

### Contacts

Benoit FORMSTECHE  
[benoit.formstecher@sncf.fr](mailto:benoit.formstecher@sncf.fr)  
Solène BOUTET  
[solene.boutet@sncf.fr](mailto:solene.boutet@sncf.fr)

## Version

---

Date	Indice	Contenu : Modifications	Rédaction	Verification	Approbation
01/12/2025	A	Création du document	Raphaël AHSSAINI <a href="mailto:raphael.ahssaini@arep.fr">raphael.ahssaini@arep.fr</a>	Arthur ALGIERI <a href="mailto:arthur.algieri@arep.fr">arthur.algieri@arep.fr</a>	
01/12/2025	B	Corrections suite échange SNCF Gares & Connexions	Raphaël AHSSAINI <a href="mailto:raphael.ahssaini@arep.fr">raphael.ahssaini@arep.fr</a>	Arthur ALGIERI <a href="mailto:arthur.algieri@arep.fr">arthur.algieri@arep.fr</a>	

## Sommaire

---

Préambule	p.3
Présentation de la gare et des données d'entrée	p.4
Analyses de la fréquentation actuelle de la gare	p.10
Analyse des enquêtes de stationnement	p.27
Synthèse des besoins en intermodalité actuels	p.34
Projections des besoins et préprogramme intermodalité	p.36

# Préambule

## Rappel des objectifs de la mission

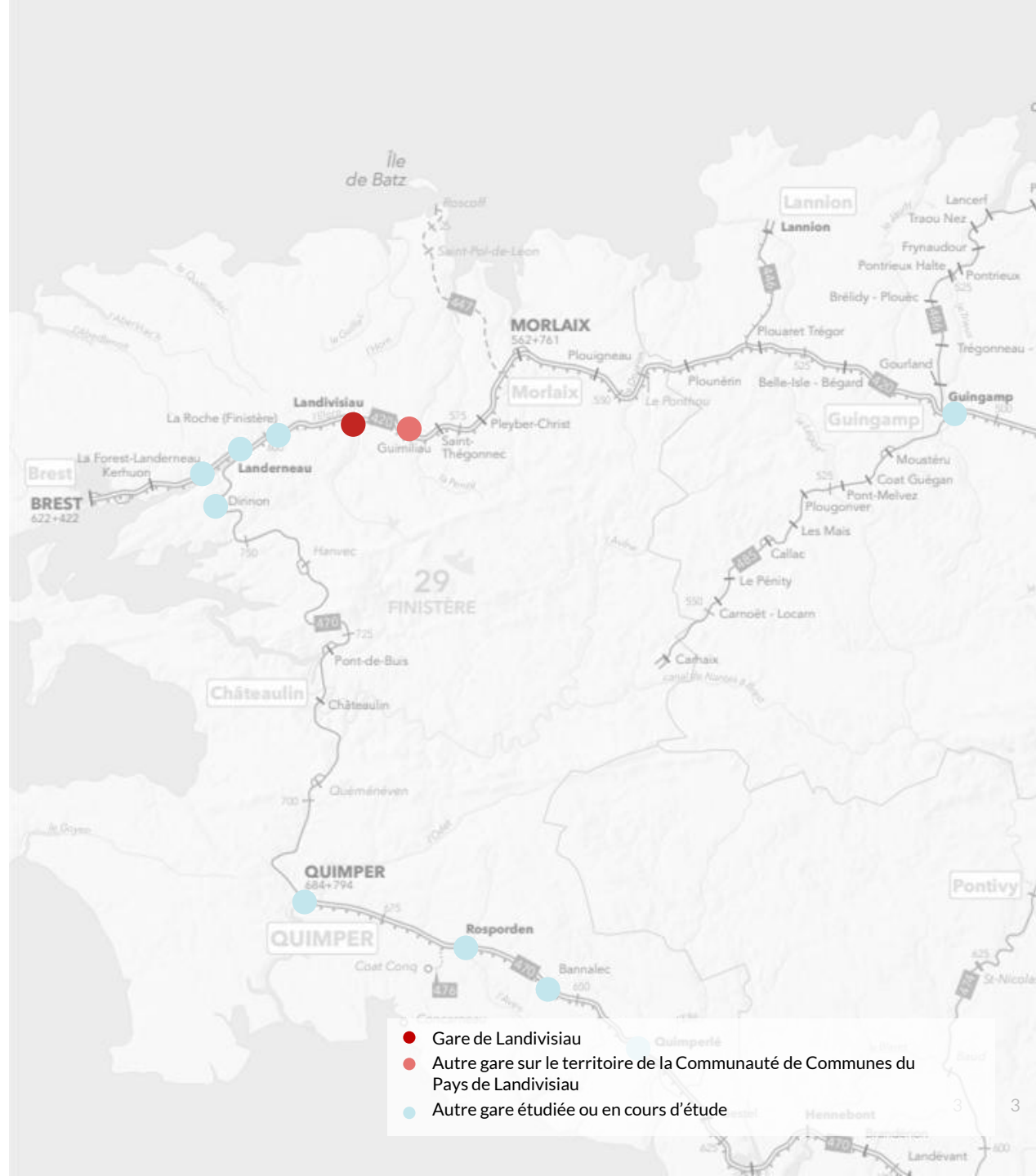
SNCF Gares & Connexions, Région Bretagne et Communauté de Communes du Pays de Landivisiau ont confié à AREP une mission d'étude d'intermodalité sur la gare de Landivisiau ainsi que sur la halte ferroviaire de Guimiliau.

Les **objectifs de cette mission** sont les suivants pour chaque gare/halte :

- Elaborer un diagnostic complet et actualisé du fonctionnement de la gare : quantifier et caractériser précisément sur un JOB la fréquentation et les usages actuels : temporalité, origines, distance parcourue et modes de rabattement, motif du déplacement...
- Qualifier le fonctionnement de l'intermodalité actuel et en projeter les besoins à court (2 ans) et long terme (15 ans)
- Elaborer des préconisations et un préprogramme intermodalité dimensionnant les besoins pour chaque mode à ces horizons en adoptant une logique d'axe.

L'étude devra ainsi fournir au MOA et à ses partenaires un diagnostic complet et un préprogramme intermodalité horizon 2040 pour chacune des gares étudiées.

Le présent rapport présente les résultats du diagnostic et les préconisations qui en découlent pour le **pôle gare de Landivisiau**.



## Présentation de la gare et des données d'entrée

---

# Configuration spatiale de la gare

## Les accès aux quais et les franchissements actuels

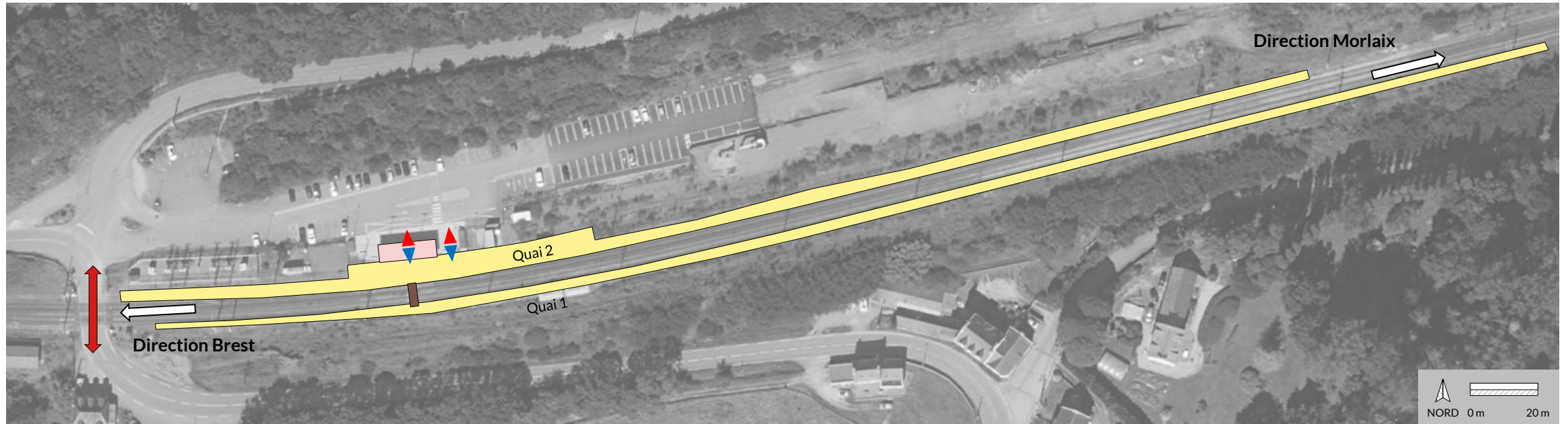


Photo aérienne : Géoportail








La gare de Landivisiau est une gare ouverte uniquement du côté nord du faisceau ferré. Elle est composée de deux quais :

- Le quai 2, au nord, accueille les TER en direction de Morlaix. Il est accessible depuis le parking via un très grand abri de quai disposant de billetterie, indiqué comme bâtiment voyageurs sur le schéma ci-dessus.
- Le quai 1, au sud, accueille les TER en direction de Brest. On y accède depuis le quai 1 grâce à un passage planchéié.

La gare n'est pas accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

NB : Un projet de passerelle est en réflexion pour sécuriser la traversée entre les deux quais.

### Légende du plan

 Bâtiment(s) voyageurs	 Escaliers fixes
 Quais	 Ascenseurs
 Souterrain SNCF	 Accès à la gare
 Passage planchéié	

# Configuration spatiale de la gare

## Les accès aux quais et les franchissements actuels

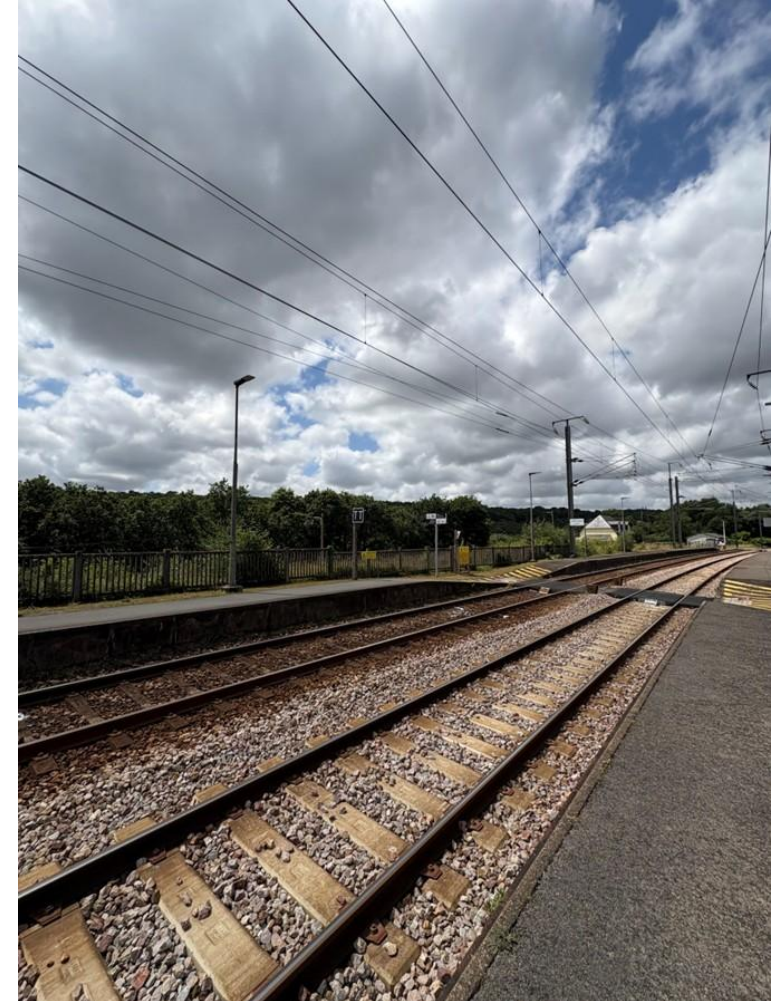
Quai 1 – TER en direction de Morlaix



Passage planchéié entre les deux quais



Quai 2 – TER en direction de Brest



# Configuration spatiale élargie du pôle gare

## Organisation de l'intermodalité

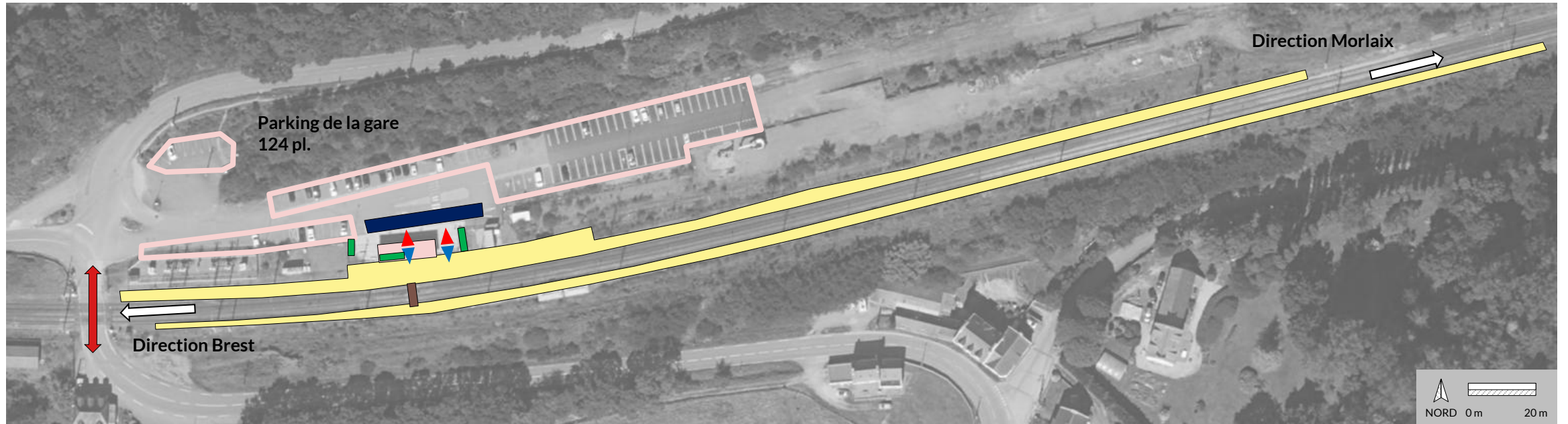


Photo aérienne : Géoportail

### Stationnement voiture :

- Parking de la gare : 124 places, dont 7 places réservées (PMR)





### Stationnement vélo :

- 10 places en box vélo (4 places à l'ouest du BV, 6 places à l'est)
- 12 places en arceaux sous l'abri-BV

### Transports en commun :

Navette ZI Vern – Gare routière – Centre-ville – Gare SNCF, 7AR par jour coordonnés avec les départs et arrivées de trains

### Légende du plan

-  Parking voitures
-  Dépose-minute
-  Parkings vélos
-  Gare routière / Arrêt bus

# Configuration spatiale de la gare

## Organisation de l'intermodalité

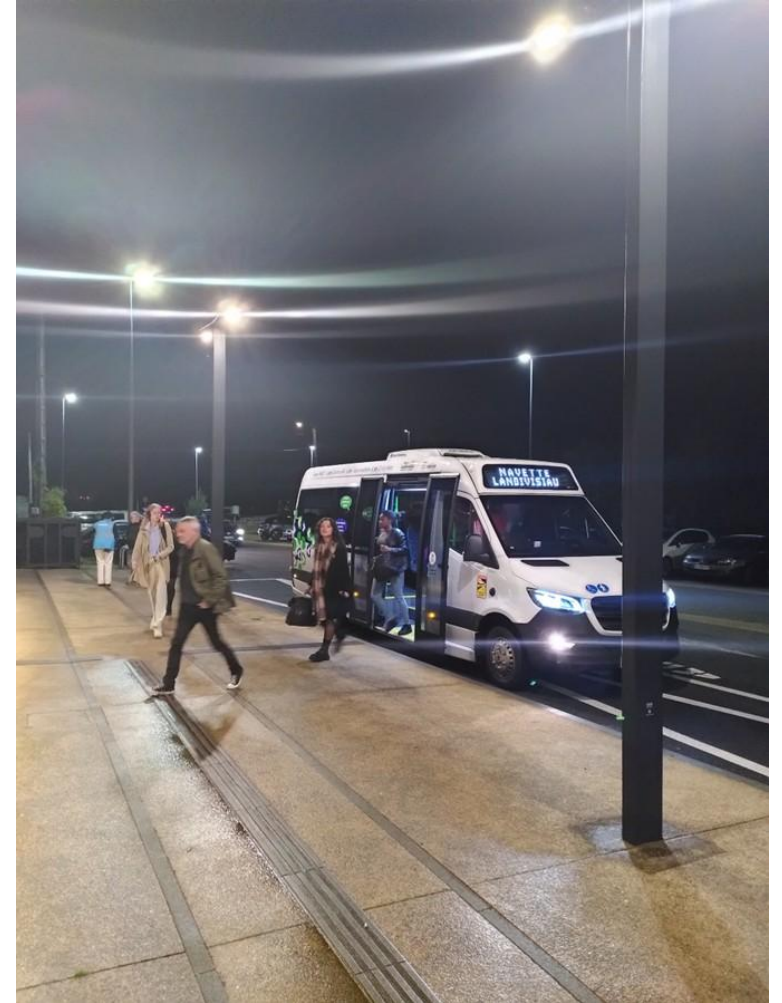
Parking de la gare



Abri vélo



Arrêt de la navette



# La desserte de la gare de Landivisiau

## Desserte actuelle sur un mardi hors vacances scolaires

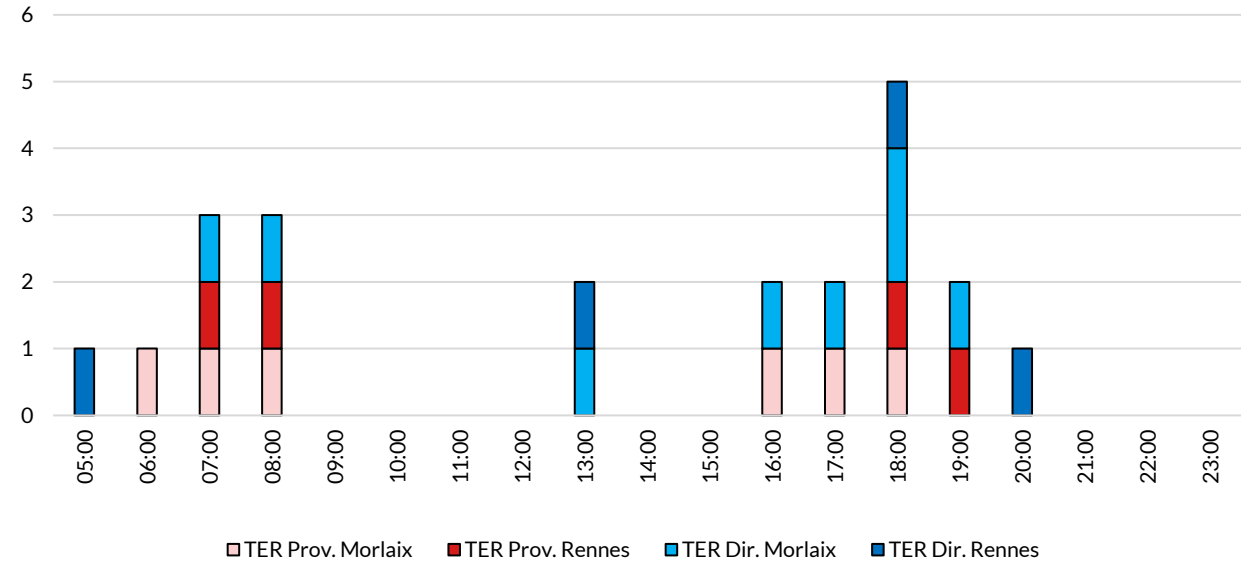
La gare de Landivisiau est desservie lors d'un Jour Ouvrable de Base (JOB) par 22 TER de la ligne Morlaix – Brest. En détail, on a :

- 10 TER en direction de Brest, dont 6 en provenance de Morlaix et 4 en provenance de Rennes.  
**L'offre en direction de Brest est plus conséquente le matin**, avec 5 TER sur 8 entre 5h et 9h.
- 12 TER en provenance de Brest, dont 8 en direction de Morlaix et 4 en direction de Rennes.  
**L'offre en direction de Morlaix est plus conséquente le soir**, avec 7 TER sur 12 entre 16h et 21h.

De plus, l'offre est concentrée avant 9h et après 16h, avec seulement deux trains en direction de Morlaix et Rennes en période creuse, entre 13h et 14h. On note tout de même que deux TER en direction de Brest, sur cette même période de 12h-14h, ne circulaient pas la semaine des relevés. En comptant ces deux TER, on obtient 24 TER en tout avec une symétrie en termes de direction.

Les TER en direction de Brest sont omnibus lorsqu'ils proviennent de Morlaix et semi-directs (arrêt à Landerneau) lorsqu'ils sont en provenance de Rennes.

### Nombre de trains en gare de Landivisiau - mardi (période scolaire)

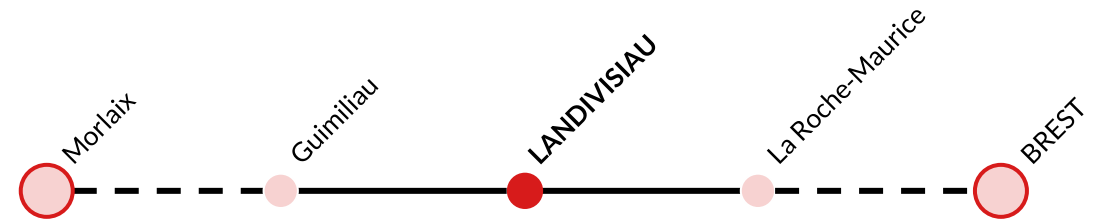


## À RETENIR

**22 TER** journalier (24 normalement)  
(10-12 dir. Brest – 12 dir. Morlaix/Rennes)

**62%** des trains direction Brest en PPM

**58%** direction Morlaix/Rennes en PPS



## **Analyses de la fréquentation actuelle de la gare**

---

# Analyses de la fréquentation actuelle de la gare

## Présentation du dispositif de collecte de données (1/2)

Dans le cadre de cette étude, le protocole de collecte de données de fréquentation de la gare se décomposait en trois volets complémentaires et simultanés se déroulant sur l'ensemble des gares d'une même ligne.

### 1 - Comptages directionnels (entrées/sorties) des flux piétons

Des comptages en entrées/sorties par quai ont été réalisés pas caméra, de 5h30 à 21h. Les données ont été recueillies au nord au point de comptage 1, pour tous les entrants et sortants de la gare, et au sud au point 2 pour connaître les entrants et sortants du quai 2.

Les données récoltées permettent de connaître le nombre d'usager entrants et sortants par train.

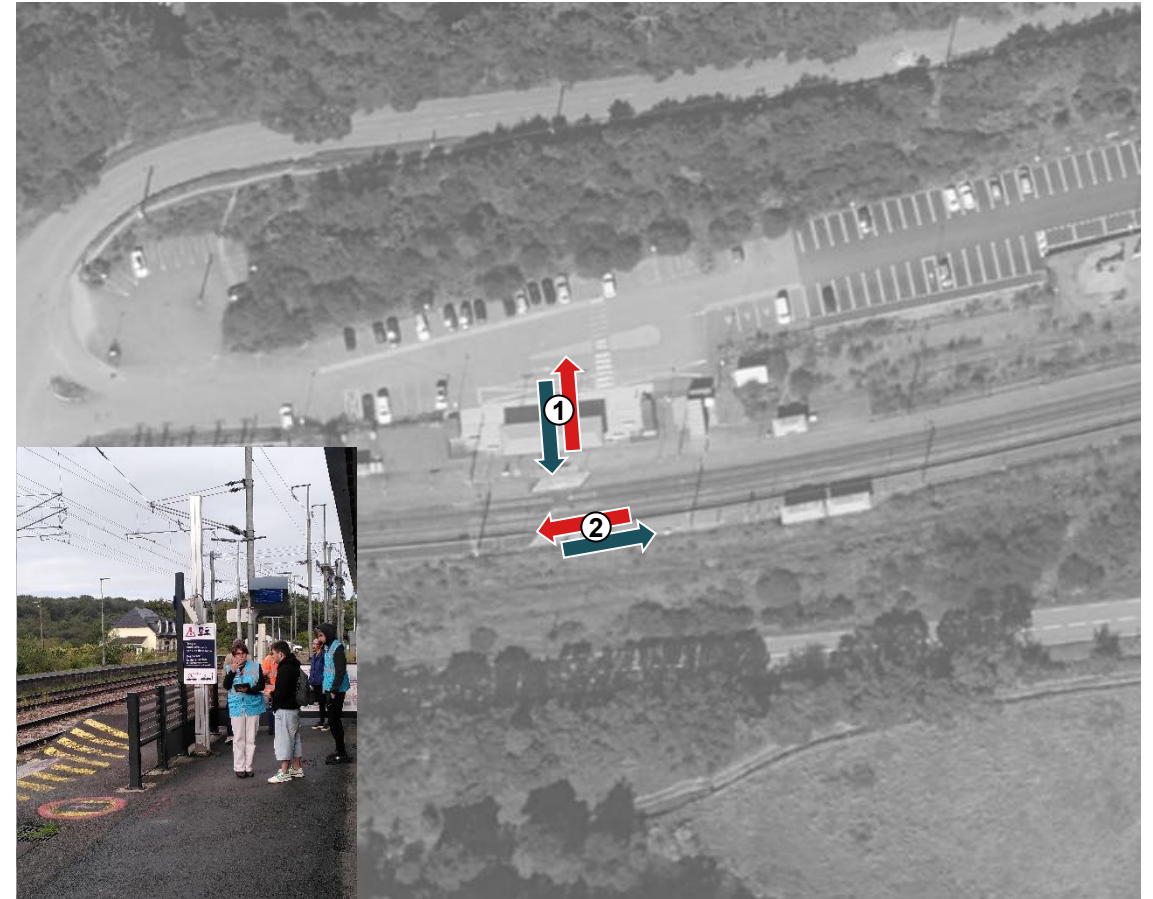
### 2 - Enquêtes par interview auprès des voyageurs

Pour compléter l'analyse et mieux connaître les usages de la gare, des enquêtes par interview ont été menées auprès des voyageurs montants ce même mardi 16 septembre 2025 en période de pointe du matin.

Seuls les usagers à la montée ont été interrogés car les descendants sont plus difficiles à capter.

Ces enquêtes ont été menées par des enquêteur.ices de la région formé.es par notre prestataire Alyce sur la base d'un questionnaire court.

Au total, pour la gare de Landivisiau, 195 questionnaires valides ont été récoltés auprès des voyageurs montants, ce qui représente 79% des montants de la période de pointe du matin (PPM) et 58% des montants de la journée.



Plan de comptage en gare de Landivisiau et illustration des enquêtes en gare (AREP, 2025)

# Analyses de la fréquentation actuelle de la gare

## Présentation du dispositif de collecte de données (2/2)

### 3 - Enquêtes de stationnement

L'objectif est d'objectiver la situation en mesurant l'adéquation entre les dispositions proposées pour le stationnement (nombre de places, positionnement, durée autorisée) et la nature de son usage.

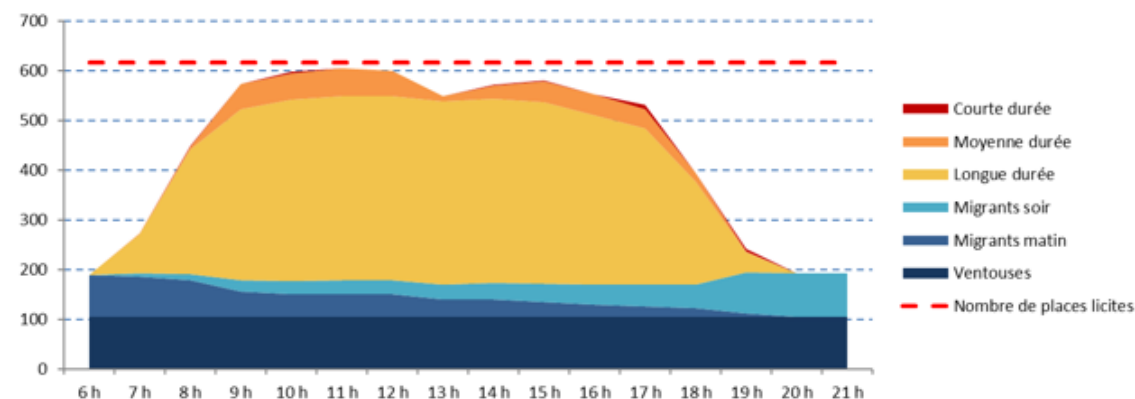
L'enquête de stationnement se déroulera en trois étapes :

1. **Recensement** du nombre, de la répartition et de la typologie des places de stationnement incluses dans le périmètre d'influence des gares et haltes (espaces de stationnement propres et voiries à proximité),
2. **Réalisation de l'enquête** : relevé partiel des plaques d'immatriculation sur chaque place enquêtée de 6h à 21h (un passage par heure),
3. **Traitement des données** pour estimer les différents besoins en stationnement dans le quartier de la gare et, en croisant ses résultats avec ceux de l'enquête voyageur, pour **estimer précisément le nombre de stationnements courte et longue durée en lien avec la gare.**

Ces enquêtes permettront donc d'évaluer précisément l'usage actuel de l'offre disponible à proximité des gares et haltes et, dans un second temps, de calibrer l'offre nécessaire pour l'usage projeté lié au rabattement VL en gare.

Indicateurs	5/10/2023
Nombre de places ouvertes au public	616 places (563 ouvertes au public + 53 réservées)
Taux d'occupation moyen	72%
Taux d'occupation maximum	98% (10h-12h)
Taux de rotation moyen	1,3
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	12 pl

Graphique d'occupation :



Exemple d'analyse des résultats d'une enquête de stationnement sur le parking Cœur de Ville au sud de la gare de Vitré (AREP, 2023)

# Exploitation des données de comptage

## Volumes et répartitions des montants/descendants

La fréquentation de la gare de Landivisiau a été déterminée à partir des comptages en entrée et en sortie de quais, recroisés avec les passages de TER pour obtenir les montants et descendants par train.

Au global, la gare accueille **330 montants** et **310 descendants**, soit **640 mouvements en tout au cours d'un JOB**, montrant une quasi-symétrie sur la journée.

Les périodes de pointe coïncident avec l'offre en TER, quasiment inexistante entre 9h et 16h :

- La période de pointe du matin, de 6h à 9h, concentre 78% des montées de la journée. L'heure de pointe, entre 7h et 8h, se distingue peu des autres tranches horaires.
- La période de pointe du soir, entre 17h et 19h, concentre 61% des descentes de la journée, avec une **heure de pointe du soir particulièrement importante, entre 18h et 19h, avec plus de 120 descentes**.

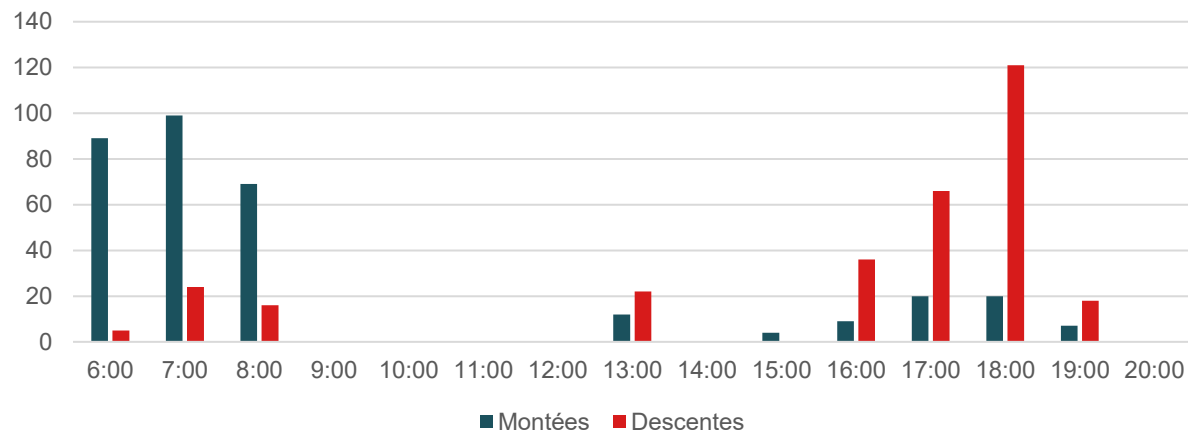
Les deux périodes de pointe concentrent 82% des mouvements d'un JOB.

Au regard des mouvements, **la gare de Landivisiau est principalement une gare de départ** (265 montées le matin), et **dans une moindre mesure une gare d'arrivée** (45 descentes le matin).

L'heure où la gare est la plus sollicitée est entre 18h et 19h avec plus de 140 mouvements en tout.

**Le train de pointe à la montée est le 7h05** en direction de Brest, avec 88 montants le mardi 16 septembre. **Le train de pointe à la descente est le 18:03** en provenance de Brest, avec 58 descendants.

**Gare de Landivisiau - Mardi 16 septembre**  
Répartition des montées/descentes par heure



### À RETENIR

**640** mouvements à la journée

**82%** des flux journalier concentrés sur les périodes de pointe

# Exploitation de l'enquête voyageurs

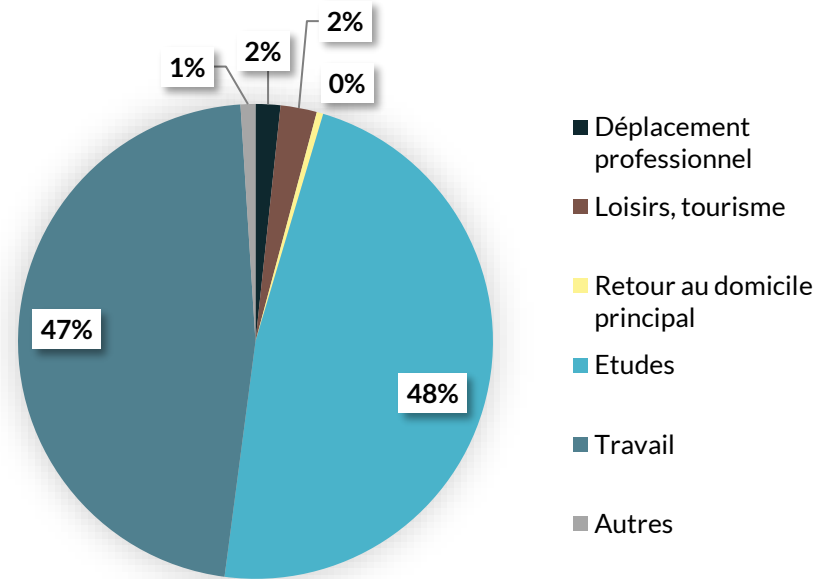
## Caractérisation de l'échantillon – Motifs de déplacement

Sur les 195 questionnaires récoltés lors de l'enquête réalisée le mardi 16 septembre :

Les usagers sont **équitablement répartis entre travailleurs** (49%, dont 2% de déplacements professionnels) **et étudiants** (47%). Seulement 4% des voyageurs se déplacent pour d'autres motifs (loisirs, motifs administratifs...).

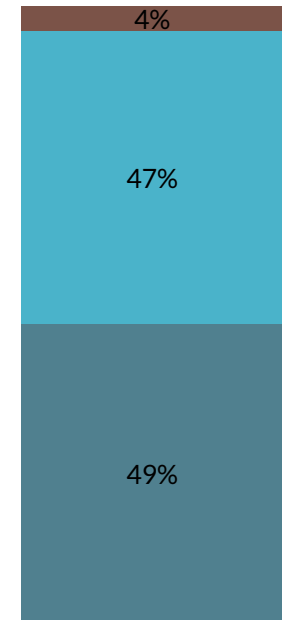
Ainsi, environ **94% des usagers sur la période de pointe du matin (travailleurs et étudiants) peuvent être considérés comme des usagers pendulaires** qui retourneront à leur domicile le soir.

### Motif du déplacement à la montée



### MOTIF DU DÉPLACEMENT SIMPLIFIÉ CONSOLIDÉ

■ Travail ■ Etudes ■ Personnel



### À RETENIR

**96%** des déplacements sont liés à l'activité professionnelle ou scolaire

# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Destinations des voyageurs à la montée

En matière de destination des voyageurs à la montée, quasiment **65% se rendent à Brest**, et **14% à Landerneau**. Ce sont donc au total **près de 80% des montants qui prennent un train en direction de Brest**. Dans l'autre direction, ce sont **17% des montants qui descendent en gare de Morlaix**, laissant quelques voyageurs se rendant en gare de Rennes, Guingamp, Paris ou St Brieuc.

Si l'on croise les données de destination avec les motifs on obtient les informations suivantes :

- Les montants se rendant en gare de **Morlaix ou Landerneau** sont très majoritairement des **étudiants**. Ces deux communes sont les deux pôles urbains de taille moyenne les plus proches de Landivisiau.
- Les montants en direction de Brest sont aux deux tiers des travailleurs et un tiers des étudiants.
- Enfin, la moitié des montants vers Rennes sont en déplacement professionnel.

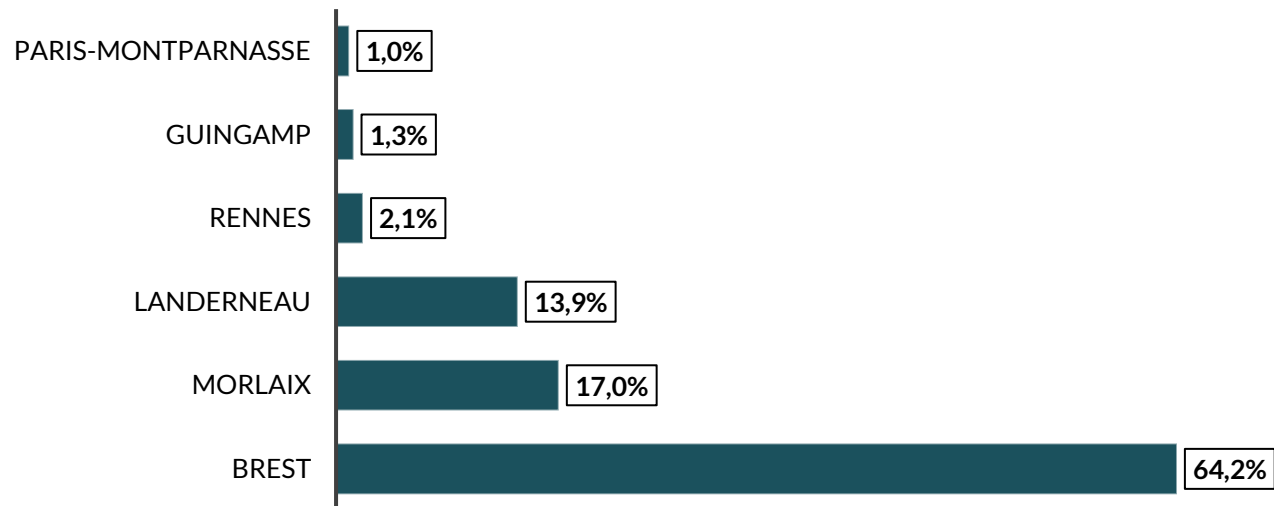


### À RETENIR

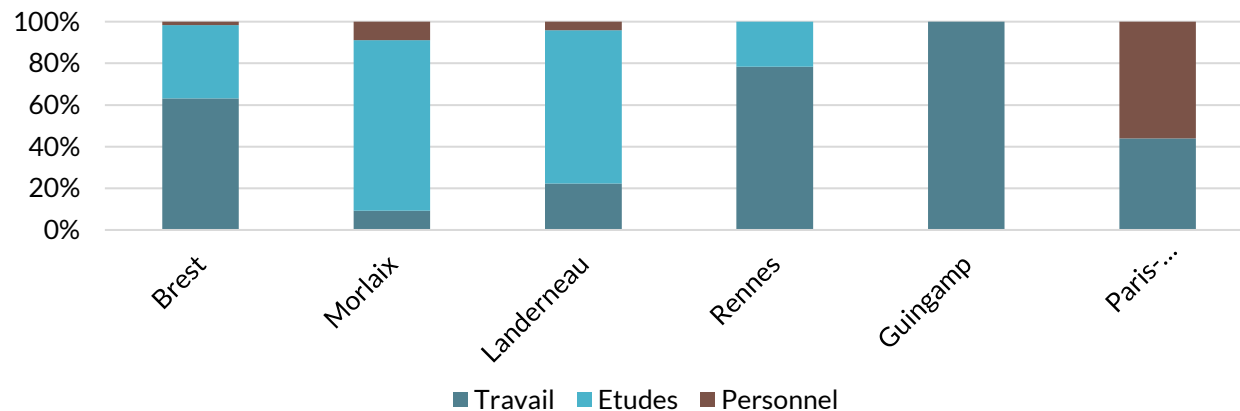
**65%** des usagers du matin se rendent à Brest

**31%** des usagers du matin se rendent à Landerneau ou Morlaix, et sont très majoritairement des étudiants

### Gares de destination des voyageurs à la montée (>1%)



### Répartition des motifs de déplacement par gare de descente



# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Aire de chalandise

L'aire de chalandise de la gare de Landivisiau est relativement polarisée autour de la ville de Landivisiau, ainsi que par les communes de le Communauté de Communes du Pays de Landivisiau : 94% des montants proviennent de la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau, et plus précisément 50% proviennent de la ville de Landivisiau. Cependant, la gare rayonne au-delà sur les territoires d'autres communes, les plus représentées étant Lampaul-Guimiliau (14%), Plougourvest (8%), Bodilis (6%). Les 22% restants proviennent de 23 communes différentes.

Tous les rabatants à pied proviennent du territoire communal. Les usagers accédant à la gare en vélo ou trottinette proviennent à 60% de Landivisiau et à 20% environ de Lampaul-Guimiliau, les autres cyclistes venant de communes relativement proches. Les voyageurs accédant à la gare en transport en commun proviennent eux tous de Landivisiau. Enfin, pour les modes motorisés, on note :

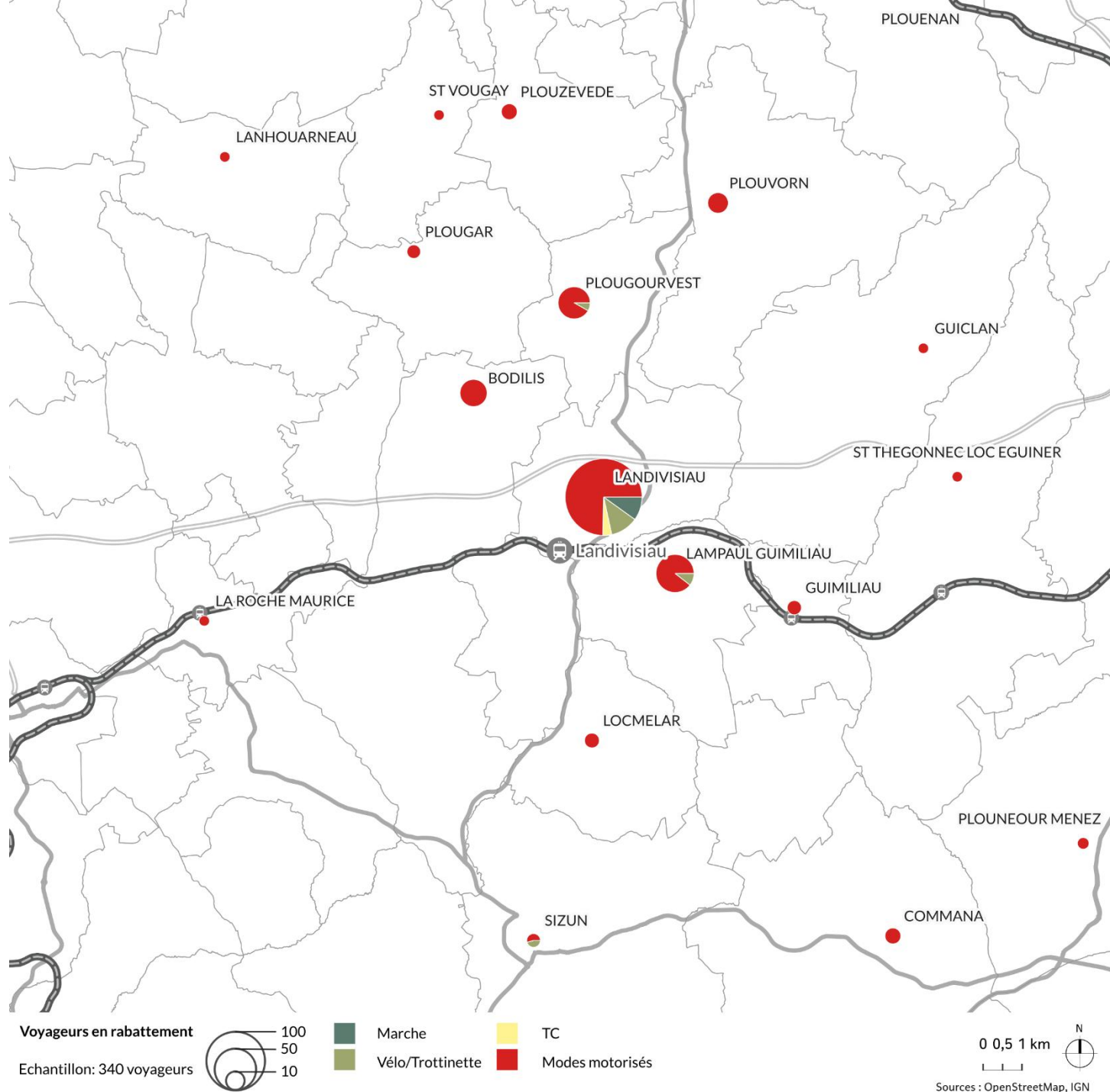
- Pour les passagers, la ville de Landivisiau reste la plus représentée (50%), avec Lampaul-Guimiliau et Plougourvest (15% chacune),
- La majorité des conducteurs proviennent aussi de la commune de Landerneau (34%), les origines étant ensuite plus diffuses

Les montants sont principalement en provenance du nord du faisceau ferré (plus de 90%). Cela peut s'expliquer car la majorité des montants proviennent de la commune de Landivisiau dont la ville se déploie principalement au nord de la gare, et car les principaux axes routiers desservent la gare au nord.

La distance moyenne de parcours tous modes confondus jusqu'à la gare est de 5,6 km. Celle-ci est plutôt équivalente :

- À pied, elle est de l'ordre de 1,6 km,
- À vélo, elle est de l'ordre de 6,20 km,
- En bus, elle est de l'ordre de 1,8 km,
- En voiture-conducteur, elle est de l'ordre de 7,5km.

Même si l'aire de chalandise de la gare est relativement localisée, les distances notamment à pied sont importante du fait du positionnement de la gare vis-à-vis du centre-ville. Cela implique une part modale importante des modes motorisés.



# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Aire de chalandise théorique et constatée

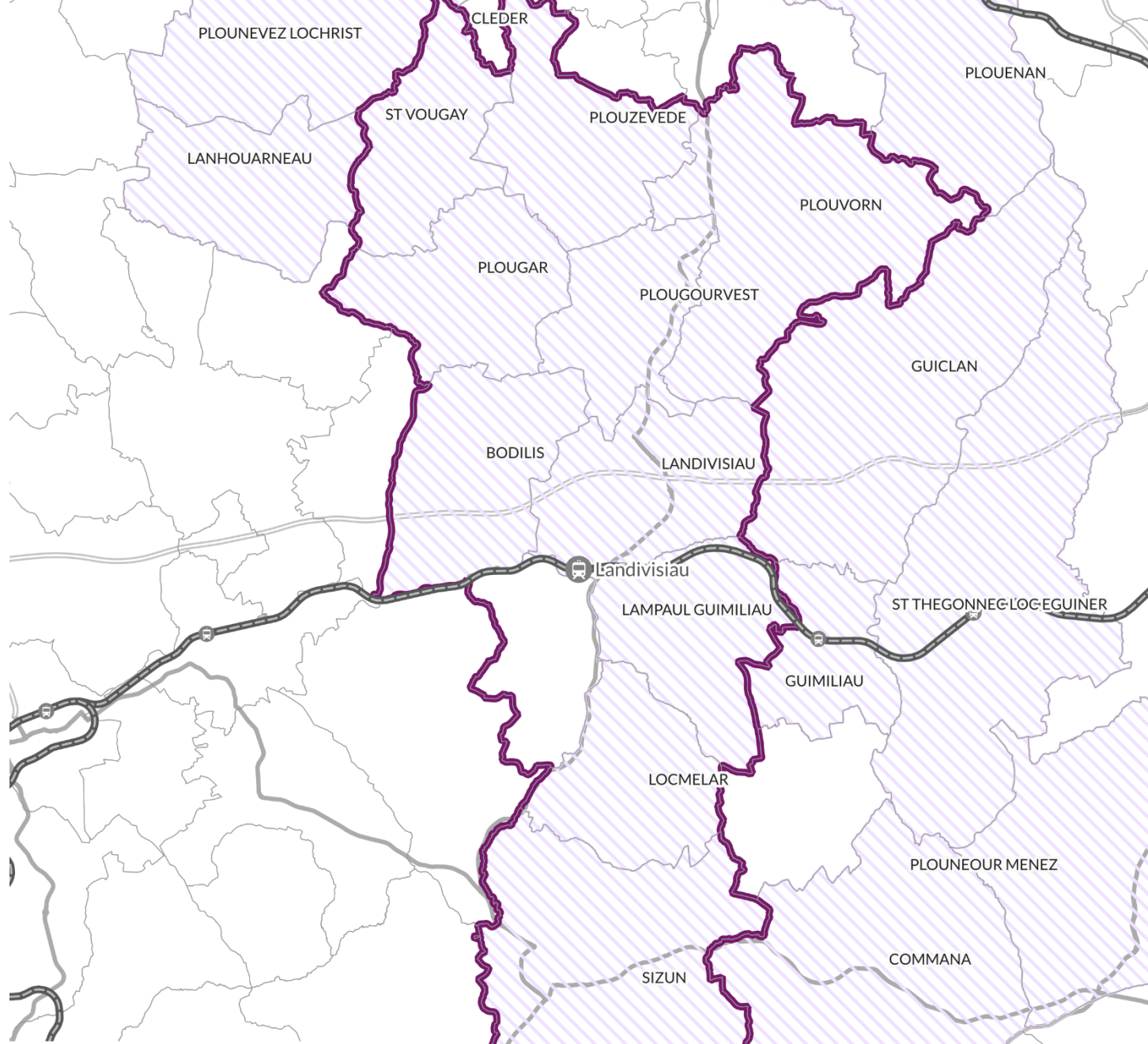
L'**aire de chalandise théorique** de la gare de Landivisiau englobe les communes pour lesquelles la gare la plus proche est celle de Landivisiau,

L'**aire de chalandise constatée** de la gare englobe les communes pour lesquelles 20% ou plus des voyageurs allant prendre le train choisissent cette gare (source : données d'enquêtes agrégées réalisées sur les périmètres de la Communauté d'Agglomération du Pays de Landerneau-Daoulas et de la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau)

NB : Des effets de bord sont observés : les gares de Morlaix Communauté n'ayant pas été étudiées, l'aire de chalandise constatée de Landivisiau englobe les communes de ces périmètres même si moins de 20% des voyageurs se rabattent dans cette gare.

Si l'on confronte les deux aires comme illustré sur la carte ci-contre, il apparaît que l'aire de chalandise constatée de la gare de Landivisiau dépasse l'aire théorique à l'est ainsi qu'au nord. Cela signifie que la gare attire des voyageurs de communes qui seraient normalement tournés vers d'autres gares\*. Cela peut être dû aux effets de bords (cf. NB) ou bien à un arbitrage en temps de parcours complet (desserte plus importante à Landivisiau que dans les haltes voisines de Guimiliau ou de La Roche-Maurice), ou par une meilleure accessibilité en fonction du mode de déplacement utilisé (parking pour voiture, aménagements dédiés pour vélos...). A noter que l'aire de chalandise est assez limitée à l'ouest, cette zone étant en effet polarisée vers Landerneau.

\* : critère du plus faible temps de parcours entre le centroïde de la commune et une autre gare



# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Aire de chalandise communale

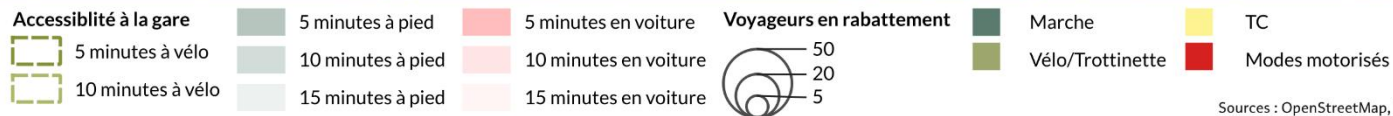
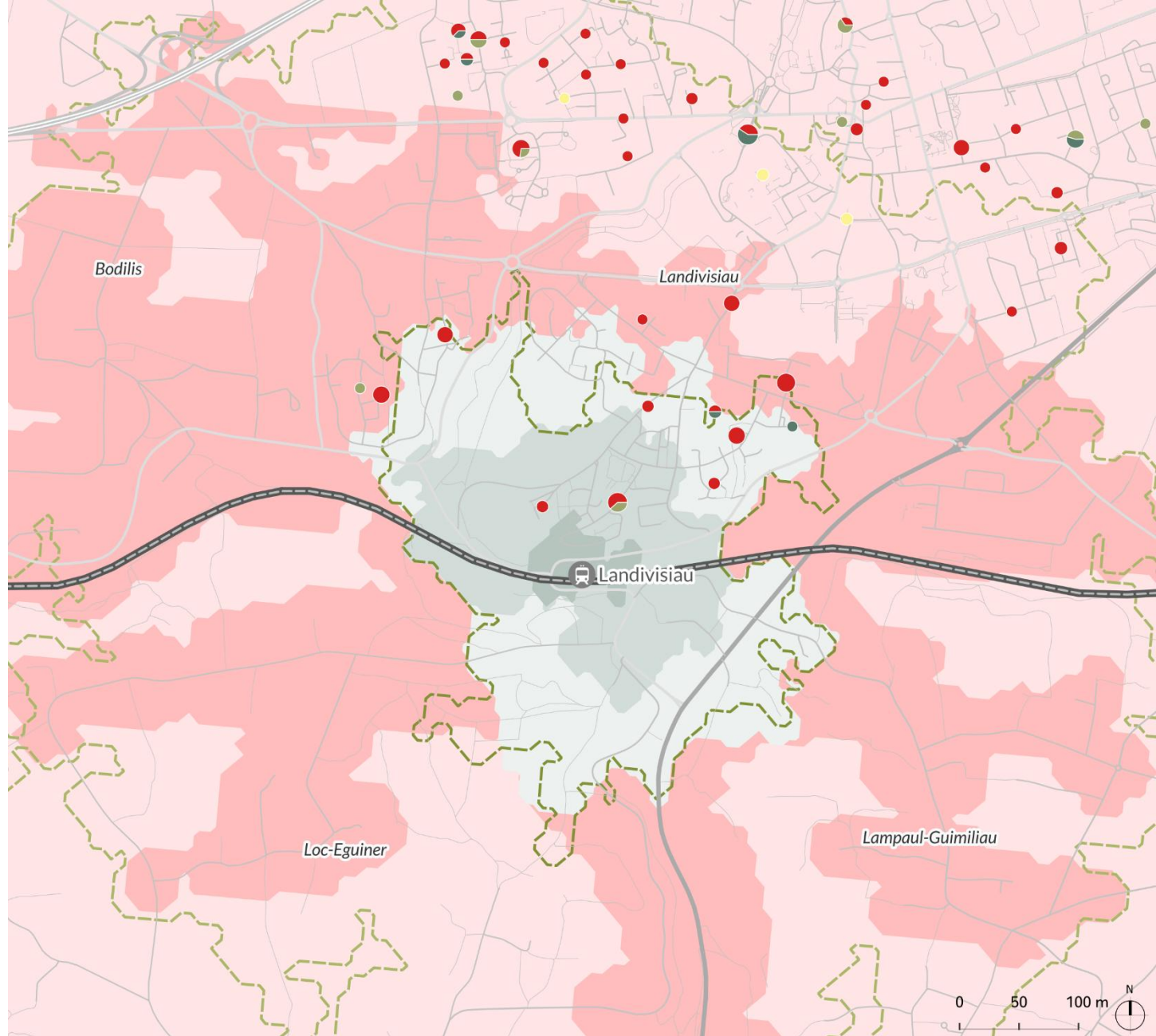
A l'échelle de la commune, les données d'enquête permettent de placer plus précisément l'origine des montants grâce au nom de rue.

L'analyse de ces données cartographiées ci-contre avec les isochrones piétons, vélos et voiture nous donnent les enseignements suivants :

- Comme observé sur la carte, la **totalité des voyageurs en provenance de Landivisiau proviennent du nord du faisceau ferré**, en cohérence avec l'urbanisation et la distribution de la population sur la commune,
- Etant donné le positionnement de la gare, la majorité des voyageurs proviennent du centre-ville,
- Sur des distances inférieures à 1km, **la voiture en tant que passager est majoritaire** (près de 65% des voyageurs transitant de la commune de Landivisiau déclarent s'être fait déposer en gare). Ces voyageurs sont en particulier des étudiants. Le deuxième mode le plus représenté est la marche à pied sur ce périmètre (15% environ),
- Les conclusions sont relativement équivalentes sur des distances inférieures à 3km, sauf pour la voiture en tant que conducteur qui devient le deuxième mode le plus utilisé (50% des voyageurs déclarent s'être fait déposer -80% d'étudiants-, et 20% environ s'être garé en gare).

**La gare de Landivisiau a donc un rôle de pôle de transport à l'échelle intercommunale, et joue aussi le rôle de gare de proximité pour les habitants de Landivisiau.**

Cependant, sa situation géographique à l'écart du centre-ville implique que le rabattement en modes motorisés reste majoritaire, même sur des distances qui pourraient théoriquement se parcourir à pied ou à vélo, et même si une navette existe pour relier la gare et le centre-ville.



# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Partes modales des voyageurs à la montée en gare

Les modes particuliers motorisés dominent très largement les modes de rabattement identifiés par l'enquête voyageurs : près de 85% des montants se rendent en voiture (conducteur ou passager) ou en deux-roues motorisés en gare.

Dans le détail, 50% se font déposer en gare, près de 32% viennent en tant que conducteur avec leur propre voiture, et près de 3% en deux-roues motorisé.

Les modes actifs concernent moins de 14% des montants. Le vélo est le plus pratiqué, avec la 7% de part modale, suivi de la marche à pied (5%) et enfin la trottinette (2%).

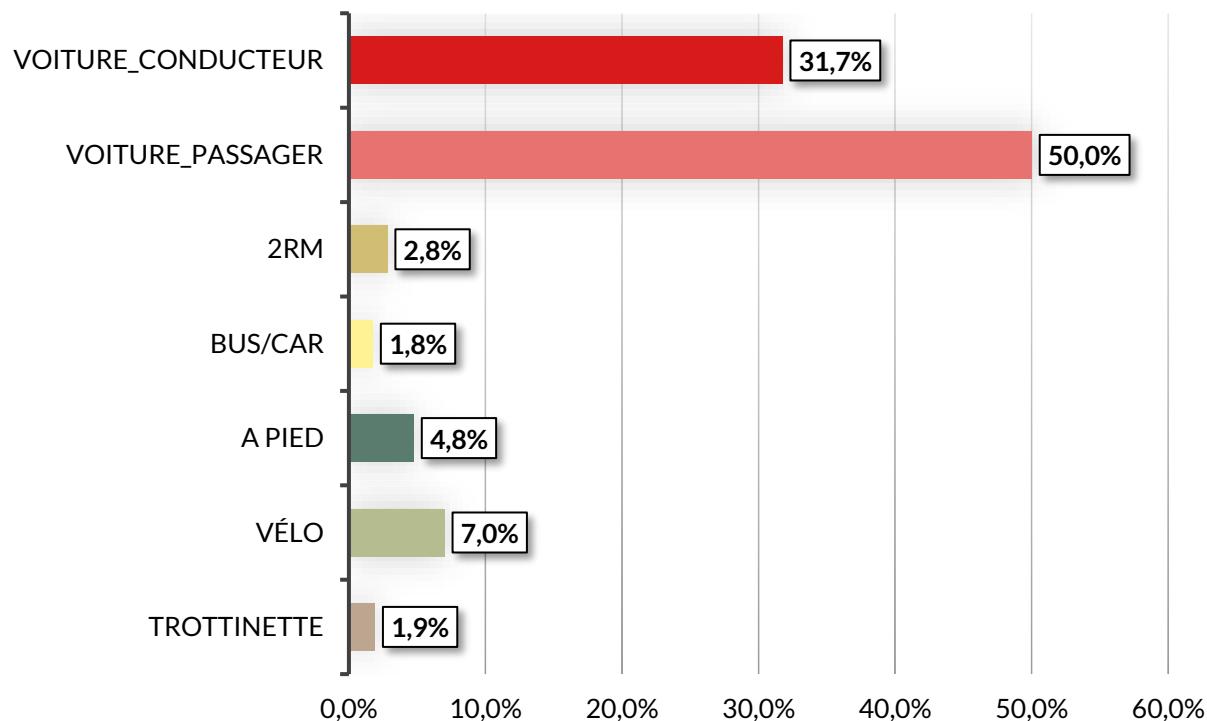
Enfin, moins de 2% des rabatnants déclare s'être rendu en gare grâce au système de navette entre le centre de Landivisiau et la gare.

Par rapport à des gares de tailles similaires, le rabattement à Landivisiau fortement organisé autour des modes motorisés. Cependant, cela est compréhensible au vu de la position de la gare, à la fois éloignée et en contrebas du centre-ville.

En croisant modes et motifs on observe que :

- 80% des étudiants se font déposer en gare. Une part très faible vient en mode actifs (8%).
- Les modes des travailleurs sont plus diversifiés : moins de 60% sont conducteurs, les 40% restants sont équitablement divisés entre modes actifs et dépose.

### Partes modales des voyageurs à la montée



Modes particuliers motorisés  
84,5%



Navette  
1,8%



Modes actifs  
13,7%



## À RETENIR

85% se rendent en gare en modes particuliers motorisés

80% des étudiants se font déposer en gare

# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Partes modales des voyageurs à la montée en gare - Modes motorisés

La part modale de la voiture en tant que conducteur est de près de 32%, ce qui représente environ **84 voitures stationnées sur le parking de la gare de Landivisiau** (l'ensemble de ces usagers se sont garés dans le parking de la gare).

Les conducteurs parcourent en moyenne 7,5km pour se rendre en gare. Sur ces 84 conducteurs, **24 déclarent provenir de moins de 3km de la gare**, et un unique usager a déclaré voyager sur une distance de moins d'un kilomètre pour se rendre en gare.

On note que **100% des conducteurs déclarent avoir un abonnement TER** dont moins de 4% un abonnement TER+Bus.

En gare de Landivisiau, la part modale de la voiture en tant que conducteur est élevée : elle atteint 50%, avec un **nombre de déposes qui s'élève à 130 personnes** environ. Parmi eux, **54 proviennent de moins de 3km et 11 de moins d'1km**. Cela peut s'expliquer par des chaînons de déplacement, par une insécurité de l'accès à la gare, notamment pour les plus jeunes, ou encore par la difficulté d'accès en modes actifs (dénivelé notamment).

On note que **100% des passagers déclarent avoir un abonnement TER** dont 11% un abonnement TER+Bus.

A noter par ailleurs que d'après les observations réalisées sur site, les volumes de dépose-reprise sont importants en période de pointe du soir, avec des véhicules stationnement sur les places libres du parking mais aussi en double-file et sur l'emplacement de la navette).



### À RETENIR

**100%** des conducteurs déclarent se stationner sur le parking de la gare.

**30%** environ des conducteurs provenant de moins de 3 km de la gare.



Parking gare à 17h30 (AREP, 2025)

# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Partis modales des voyageurs à la montée en gare – Vélos et trottinettes

Le nombre d'usagers s'étant rendu en gare à vélo ou en trottinette s'élève à 24 personnes.

La distance moyenne parcourue s'élève à 4km à vélo pour 1,5km en trottinette. Les cyclistes et trottinettes viennent de Landivisiau pour 60%, de Lampaul-Guimiliau pour 21% et pour le reste, de Plougourvest, Santec et Sizun dans les mêmes proportions. Ainsi, ils sont 10 à provenir de plus de 3km.

La question de la stratégie de stationnement n'a été posée qu'à seulement 10 des 16 usagers du vélo et de la trottinette (manque de temps pour poser la question à partir de 8h), ce qui ne permet pas d'avoir une connaissance parfaite des habitudes des usagers. En revanche, on peut observer que l'emport du vélo ou de la trottinette dans le train semble être la pratique la plus commune, par rapport au stationnement en gare (environ 70% des réponses non vides).

Dans le cas d'un stationnement en gare, les box sécurisés semblent être préférés aux arceaux sous l'abri-BV. Cela s'observe en pratique en gare : les box vélos sont en effet quasiment tous remplis dès 8h30. Les arceaux libre service, déjà occupés à 25% au début du relevé atteignent par ailleurs un taux de remplissage de près de 85%.

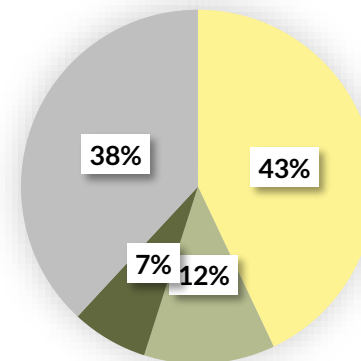


### À RETENIR

70% environ des usagers qui ont été questionnés transportent leur vélo dans le train

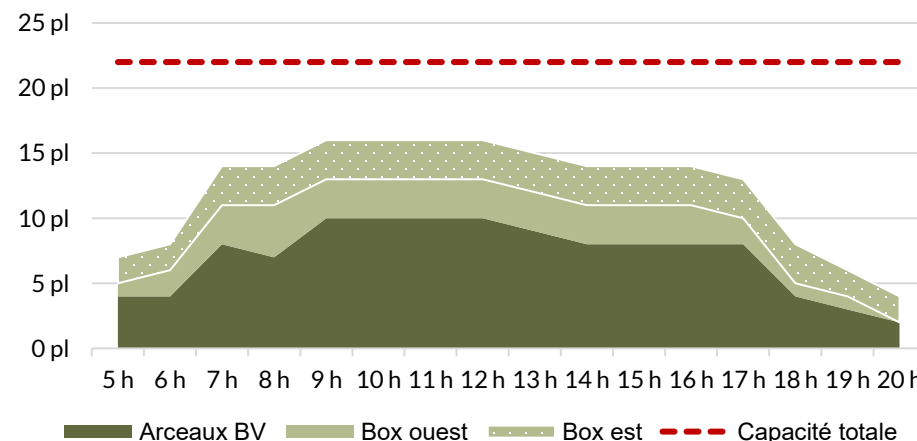
60% des cyclistes viennent de Landivisiau

## Stratégie de stationnement ou d'emport pour les usagers se rendant à la gare à vélo ou trottinette



- Transport dans le train
- Consigne sécurisée
- Arceaux libre-service
- (vide)

## Gare de Landivisiau - Mardi 16 septembre Répartition des montées/descentes par heure



# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Parts modales des voyageurs à la montée en gare – Marche à pied

Sur la totalité de la journée, les voyageurs ayant rejoint la gare à pied pour prendre un train sont environ 13, soit moins de 5% du total des voyageurs en rabattement sur la gare.

La totalité des voyageurs venus à pied à la gare proviennent de la ville de Landivisiau.

Ils parcourent en moyenne 1,6 km pour rejoindre la gare de Landivisiau ce qui est supérieur par rapport à la moyenne observée sur des gares comparables (< 1 km), mais cohérent avec l'emplacement de la gare. Ainsi, la part modale en rabattement de la marche à pied pour les montants provenant de moins de 3 km de la gare dépasse les 10%, et celle des modes actifs en général atteint le quart des usagers concernés.



### À RETENIR

5% des usagers se rabattent à pied

Ils parcourent en moyenne **1,6 km** depuis la commune de Landivisiau.



Accès gare au niveau de la ville haute (AREP, 2025)

# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Partis modales des voyageurs à la montée en gare – Bus (1/2)

Seulement 3 usagers ont témoigné avoir utilisé le système de navette pour se rendre en gare de Landivisiau, dont 2 à 8h20. Cela correspond à une part modale de moins de 2%. Ils viennent tous de la commune de Landivisiau, et 2 usagers sur les 3 sont étudiants, le dernier étant travailleur.

A noter que cette part modale est légèrement sous-représentée vis-à-vis des observations réalisées en gare : en effet, il a été observé 8 descentes et 10 montées dans les navettes de la période de pointe du matin.

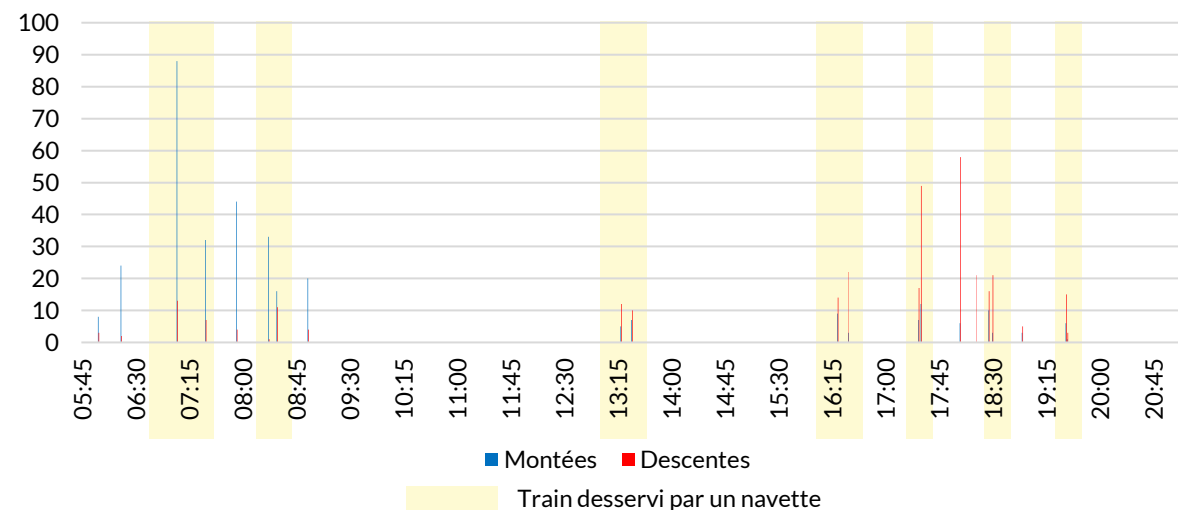
La navette reliant la gare et le centre-ville opère 7 courses aller-retour et permet de réaliser des correspondances avec 14 trains en gare de Landivisiau (à noter que certaines correspondances peuvent être relativement longues).

Au total, les horaires de celle-ci permettraient de capter environ 70% des montants et environ 70% des descendants de la gare, les trains de pointe étant couverts pour la plupart.

L'utilisation le matin reste cependant faible, les temps de parcours étant moins compétitifs notamment avec les modes motorisés (13 minutes de parcours par navette depuis la place Jeanne d'Arc –sans compter le temps d'attente entre l'arrivée de la navette et l'arrivée du train- contre 5 minutes environ en voiture). Cependant, la topographie du site en fait un moyen utile pour rejoindre le centre-ville depuis la gare ; les enquêtes ne permettent pas toutefois d'objectiver ce point.

A noter qu'il a été observé plusieurs conflits d'usage sur les zones dédiées à l'arrêt de la navette avec les véhicules venant déposer des voyageurs en gare.

Gare de Landivisiau - Mardi 16 septembre  
Montées/descentes par train



### À RETENIR

Environ **20** voyageurs en échange train-navette observés en période de pointe du matin

**70%** des montants et des descendants théoriquement captables par les navettes

# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Parts modales des voyageurs à la montée en gare – Bus (2/2)

Les données issues du Rapport du travail d'enquête « Ma Navette » permettent d'approfondir le sujet des correspondances avec la navette en gare de Landivisiau. Ce rapport a été réalisé par la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau (CCPL), en tant qu'autorité organisatrice des mobilités (AOM) par délégation de la Région Bretagne, qui a souhaité engager une réflexion approfondie sur les dynamiques de déplacement sur son territoire (source : CCPL, juillet 2025).

Les éléments de fréquentation au niveau de l'arrêt « Gare SNCF » permettent de visualiser l'impact des périodes de vacances scolaires sur la fréquentation de la navette : la fréquentation chute en effet au mois de février ainsi que pendant les mois d'été (à noter que le mois d'avril ne semble pas impacté par les baisses de fréquentation). **Les scolaires/étudiants semblent donc être une population fortement utilisatrice de la navette au niveau de la gare** (ainsi qu'à l'échelle du réseau).

A noter qu'on obtient une **moyenne de 20/25 montées par jour ouvré** sur les mois les plus chargés, et une moyenne inférieure à 10 montées dans les mois creux.

Les utilisateurs de la navette vers la gare déclarent aujourd'hui que cette dernière permet principalement de se rabattre sur la gare pour des trajets ferroviaires plus longs, ainsi qu'un rôle d'accès aux établissements scolaires.

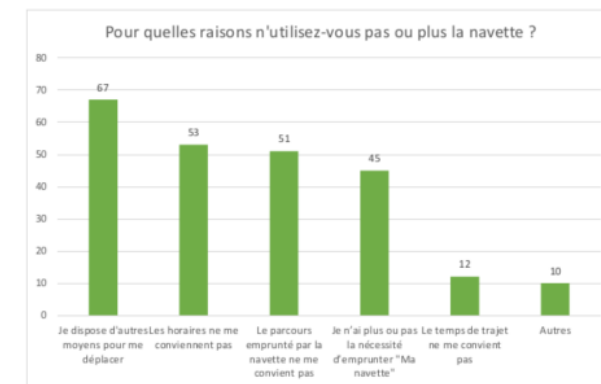
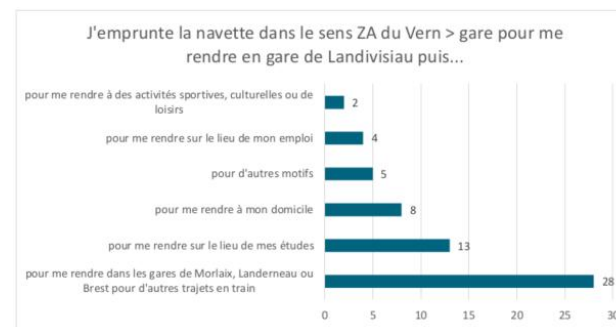
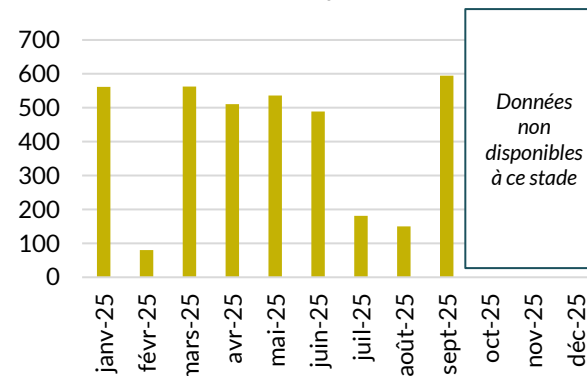
L'étude auprès des non-usagers permet par ailleurs de mieux comprendre les points d'amélioration possibles afin que la navette soit plus attractive en rabattement, notamment en comparaison avec les retours des usagers.

En effet, les points qui ressortent sont :

- La **pertinence des horaires**, en lien avec les horaires des trains notamment (attente parfois longue en gare),
- L'adéquation du tracé avec les besoins ; en particulier, **les non-usagers trouvent le trajet trop long ou inadapté**,
- La communication sur le service.

A noter qu'il est évoqué dans le rapport que « la fréquentation se concentre très nettement sur quelques points stratégiques, tandis qu'une partie du tracé reste faiblement utilisée. Ces résultats invitent à réfléchir à une hiérarchisation des arrêts ou à des ajustements de l'offre ». **La simplification du tracé vers la gare de manière à rendre la navette compétitive en matière de temps de parcours pourrait en effet permettre de la rendre plus attractif.**

### Arrêt « Gare SNCF » de la navette Fréquentation mensuelle en montée



Extrait du rapport d'étude « Rapport du travail d'enquête « Ma Navette » »  
(Communauté de Communes du Pays de Landivisiau, juillet 2025)

# Exploitation de l'enquête voyageurs

## Propositions d'amélioration et demandes spécifiques des voyageurs

Les voyageurs interrogés avaient l'occasion en fin de questionnaire d'évoquer des propositions d'amélioration ou des demandes spécifiques concernant la gare de Landivisiau. **Au total, environ 90 retours ont été formulés (soit 46% des voyageurs interrogés).** Pour les autres usagers interrogés (54%) : « RAS ! »

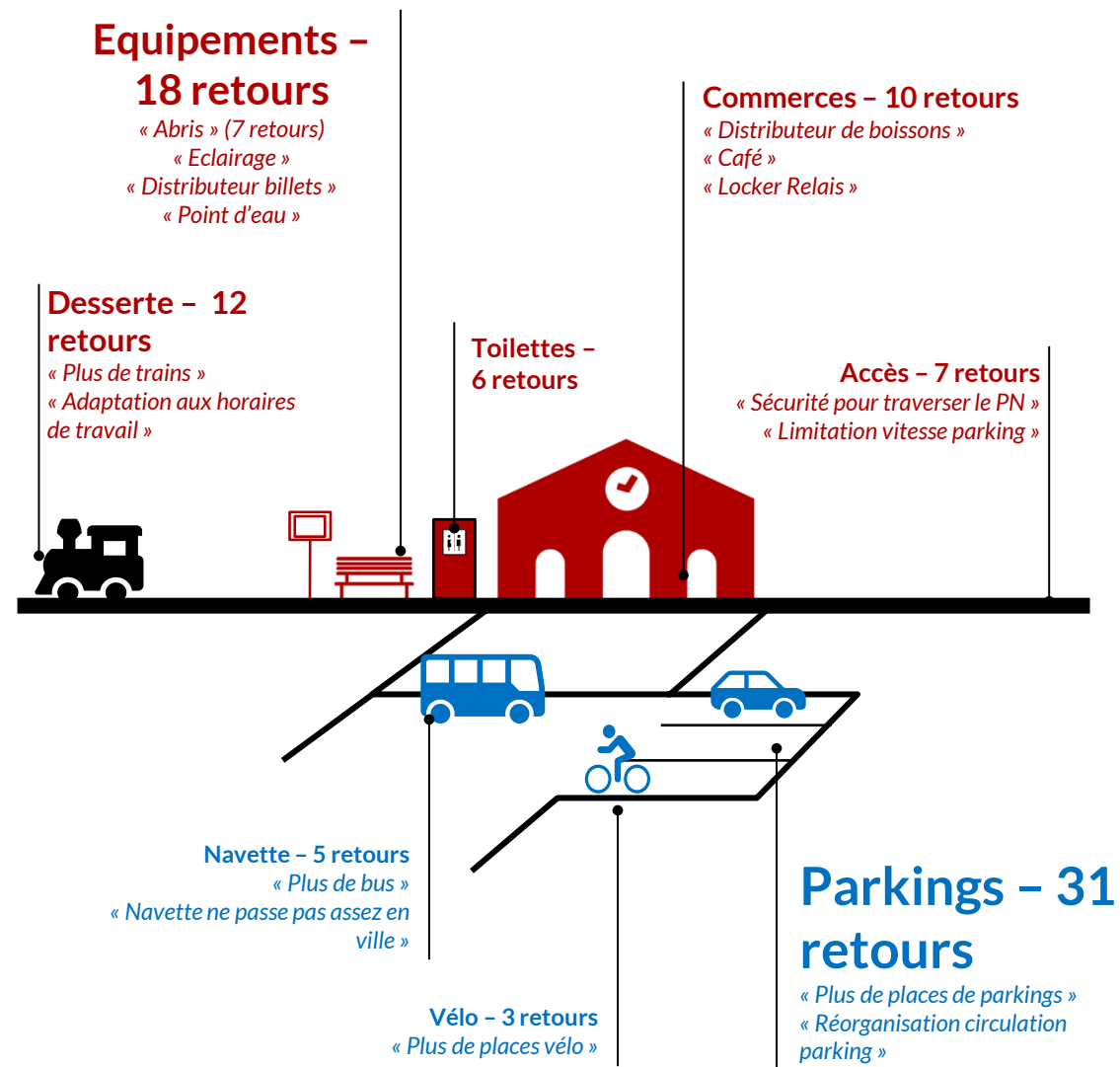
Les sujets clés ressortant de ces propositions sont ceux du **manque de places de stationnement** sur les parkings de la gare (31 retours), ainsi que, dans une moindre mesure, des **équipements en gare**, et en particulier des **abris** sur les quais (18 retours).

### Gare : accès, équipements et fonctionnement

Pour ce qui est des équipements en gare, les usagers relèvent un manque général de confort, notamment en hiver, avec un manque d'abri sur les quais, de toilettes, d'éclairage, ainsi qu'une taille de la gare et des quais restreinte. Ils demandent plus de services : distributeurs de billets mais aussi de boissons, café, ou relais colis. Le manque de desserte est un problème qui ressort fréquemment. Enfin, le manque de sécurité lié à la TVP est relevé.


### Intermodalité


Le problème clé, on l'a dit, est le nombre de places disponibles pour les véhicules dans les parkings de la gare, qui semblent saturés, selon les usagers, compliquant aussi de fait la circulation et l'accès à la gare, pour les conducteurs comme les piétons. Quelques retours enfin concernent la navette, avec un manque apparent de desserte, et le nombre de places vélo apparemment insuffisant, en gare comme dans les trains.





# Exploitation de l'enquête voyageurs


## Synthèse des usages intermodaux à l'échelle du pôle d'échanges

 **Caractérisation des usages ferroviaires**  
Gares de destination principales : Brest (65%)


 **Voiture - passager**  
Part modale : 50% des montants  
Catégorisation des utilisateurs : 50% en provenance de Landivisiau

 **Vélos/trottinette**  
Part modale : 9% des montants  
Stationnement des vélos : 70% transportent leur vélo dans le train  
Catégorisation des utilisateurs : 60% en provenance de Landivisiau

 **Voiture - conducteur**  
Part modale : 32% des montants  
Catégorisation des utilisateurs : 35% en provenance de Landivisiau  
Observation des utilisateurs : Plus de place de parking

 **Marche à pied**  
Part modale : 5% des montants  
Catégorisation des utilisateurs : 100% des usagers en provenance de Landivisiau

Si l'on considère seulement les usagers dont le point d'origine est à moins de 3km de la gare, la part modale voiture-conducteur pour le rabattement tombe à 21%.  
La part modale voiture-passager reste inchangée, à 50%.  
**Le potentiel de report modal vers les modes actifs est donc important, et non négligeable au vu des demandes relatives à la saturation des parkings.**

 **Navette**  
Part modale : 2% des montants  
Catégorisation des utilisateurs : 3 utilisateurs, tous de Landivisiau ; mais plus observés en pratique

## Analyse des enquêtes de stationnement

---

# Exploitation du relevé d'occupation de stationnement

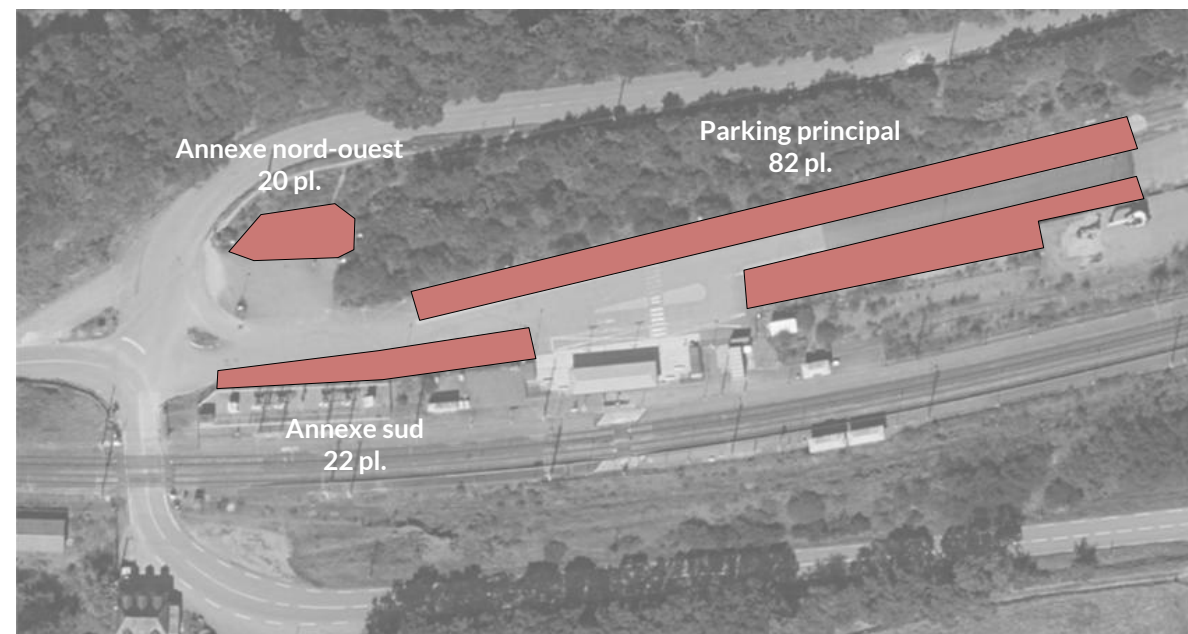
## Protocole et périmètre de l'analyse

Le périmètre retenu pour le relevé d'occupation de stationnement sur l'espace public autour de la gare de Landivisiau est le suivant :

Parking	Nb de places licites	Réglementation
Parking principal	82 pl.	77 places gratuites 5 places réservées (PMR)
Annexe Sud	22 pl.	20 places gratuites 2 places réservées (PMR)
Annexe Nord-Ouest	20 pl.	20 places gratuites

Additionnement, 8 places illicites ont été vigilées, 6 sur la section annexe sud (principalement des places réservées à la navette bus) et 2 sur l'annexe nord-ouest.

En totalité, **132 places ont donc été relevées** sur l'ensemble du périmètre pour du stationnement, dont 124 places matérialisées.



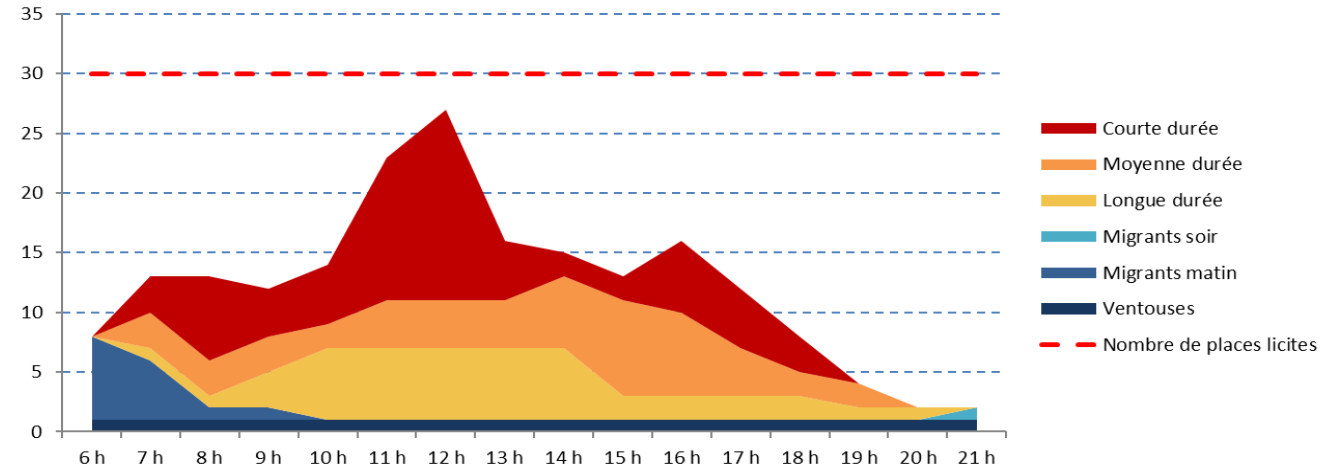
# Exploitation de l'enquête de stationnement

## Quelques définitions

Pour faciliter la lecture des résultats des enquêtes de rotation réalisées sur l'offre de stationnement autour de la gare de Landivisiau, voici ci-dessous la **définition des principaux principes et concepts** utilisés :

- **Taux d'occupation** : nombre de places occupées rapporté au nombre de places licites total d'un parking ou d'une rue donnée.
- **Taux de rotation** : nombre de voitures par jour et par place sur un secteur donné. Il donne une indication de l'usage qui est fait du stationnement.
- **Réserve de capacité** : nombre minimum de places licites laissées libres sur l'ensemble de la journée
- **Courtes durées** : aussi dit « occasionnels », ce sont les usagers qui restent stationnés moins de deux heures
- **Moyenne durée** : usagers qui restent stationnés entre 2 et 4 heures
- **Longue durée** : ce sont les usagers qui restent stationnés entre 4 et 12h mais qui ne sont là ni le matin ni le soir. Cette catégorie est essentiellement constituée des « pendulaires » qui viennent prendre le train ou travailler dans le quartier.
- **Migrants matin** : usagers qui sont stationnés le matin lors du début de l'enquête mais qui bougent au cours de la journée : pour la plupart des résidents qui partent travailler/étudier
- **Migrants soirs** ; usagers qui se stationnent en cours de journée et qui sont encore là à la fin de l'enquête à 21h : résidents qui reviennent du travail
- **« Ventouses »** : usagers qui sont restés stationnés tout au long de la journée (aucun mouvement). En grande majorité des (2nd) véhicules de résidents du quartier mais aussi quelques stationnement très longue durée liés à la gare

Exemple de graphique d'occupation d'un parking



## LECTURE GRAPHIQUE

**30 pl.** Capacité maximale – pointillé rouge

**90%** d'occupation maximale – 27 pl. / 30 pl. – Atteinte entre 12h et 13h – réserve de 3 pl.

**27** véhicules entre 12 et 13h → 16 courte durée (rouge) – 4 moyenne durée (orange) – 6 longue durée (jaune) – 1 véhicule ventouse (bleu foncé)

**7%** d'occupation à 21h – 2 véhicules stationnés (1 migrant soir et 1 ventouse)

# Exploitation de l'enquête de stationnement

## Parking principal

Cette zone du parking est occupée à environ 20% de sa capacité (17 places). Une part de ces usagers quittent progressivement les stationnements à partir de 8h du matin et sont remplacés par des véhicules stationnant à la journée en lien avec la gare.

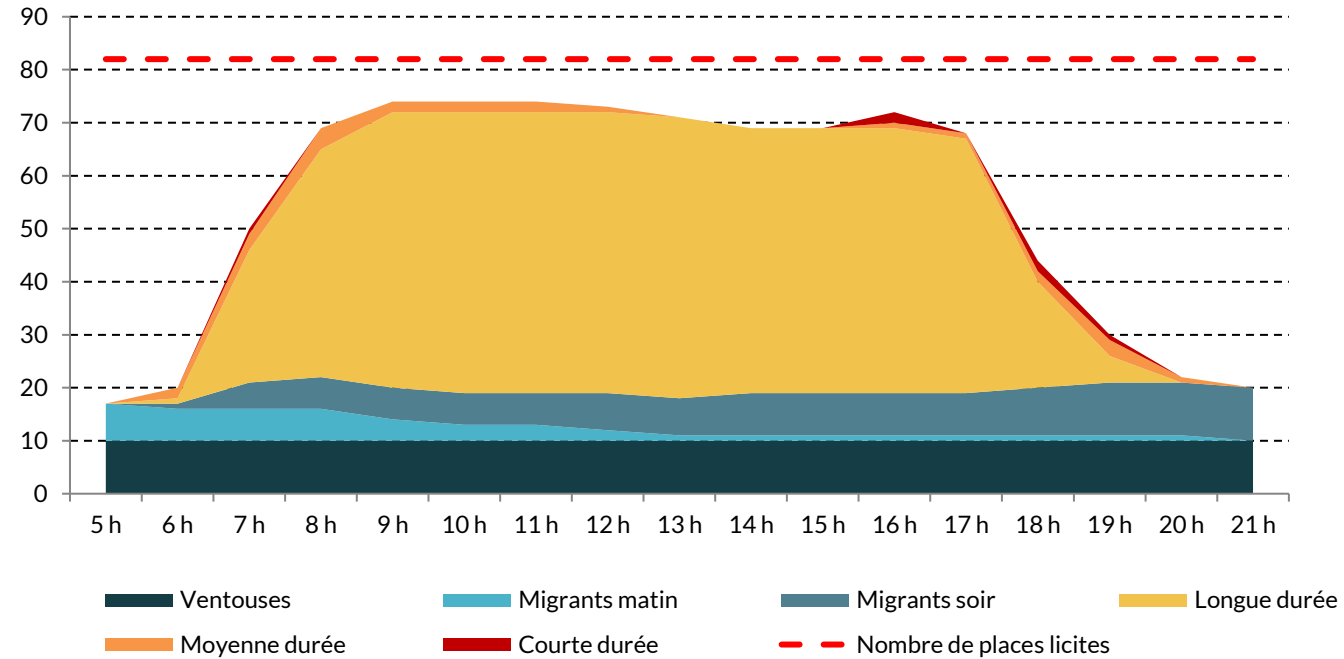
**Le parking se remplit et se vide très rapidement. Il arrive quasiment à saturation à 9h du matin**, avec 90% de places occupées dès 9h, principalement des usagers ayant vocation à rester entre 4 et 12h.

Enfin, **le parking se vide principalement à partir de 17h**, et termine de se vider à 21h avec l'arrivée du dernier TER, traduisant donc un fonctionnement à la journée et des usagers se stationnant pour prendre le TER.

On remarque un volume très faible de véhicules courte durée, notamment en période de pointe du soir à l'heure où s'organise la reprise.

Une dizaine de véhicules restent stationnés toute la journée (véhicules ventouses), soit car leur occupant est parti plusieurs jours, soit car ils sont riverains.

Graphique d'occupation du parking principal, le mardi 16 septembre



Parking gare - Section principale	Indicateurs
Nombre de places ouvertes au public	82 places gratuites dont 5 PMR
Taux d'occupation moyen	66%
Taux d'occupation maximum	90% entre 9h et 12h
Taux de rotation journalier moyen	1,15
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	8 places



### À RETENIR

**90%** des places occupées de 9h à 18h environ

# Exploitation de l'enquête de stationnement

## Parking annexe nord-ouest

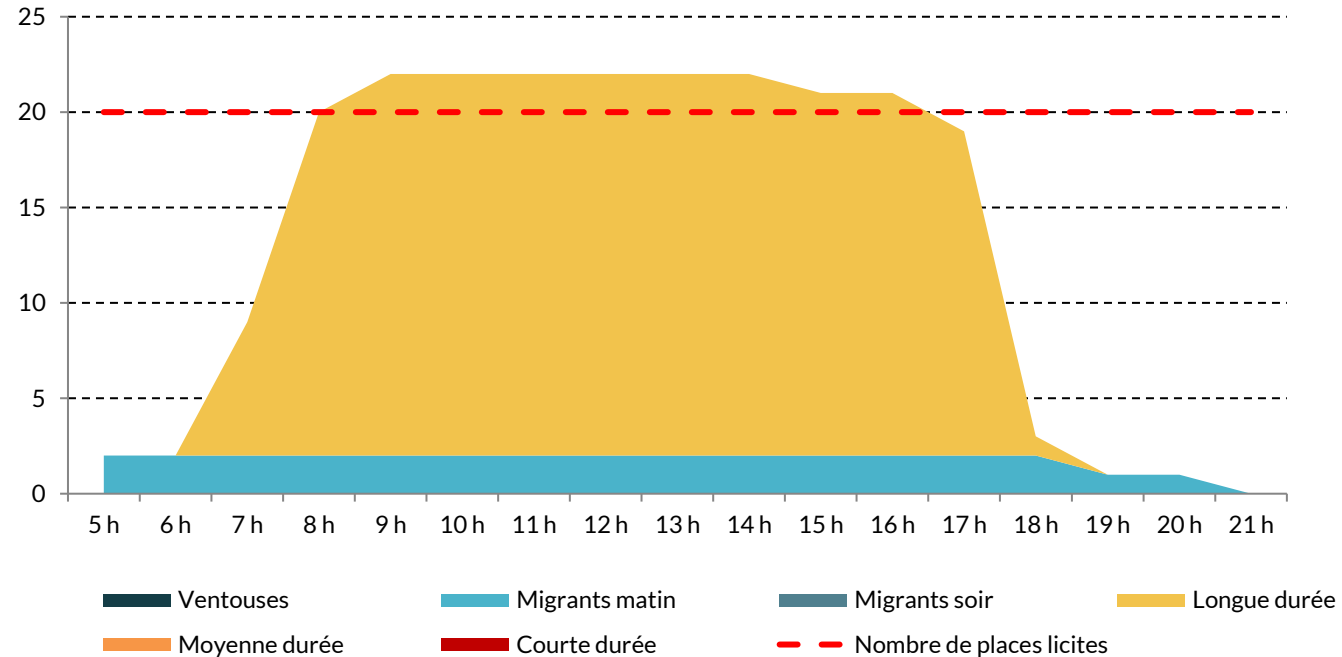
La zone dite « annexe nord-ouest » du parking correspond à la section du parking située directement à l'entrée du parking gare.

Cette zone a une fonction équivalente à la section principale du parking de la gare de Landivisiau : on y observe un remplissage très rapide dès 8h et composé de véhicules stationnant toute la journée.

**Le parking atteint sa capacité dès 8h, avec par ailleurs du stationnement illícite observé (environ 2 places).**

L'occupation de cette section du parking diminue ensuite rapidement entre 17h et 18h au retour des voyageurs en gare de Landivisiau.

Graphique d'occupation de la zone annexe nord-ouest, le mardi 16 septembre



Parking gare – Section annexe nord-ouest	Indicateurs
Nombre de places ouvertes au public	20 places gratuites
Taux d'occupation moyen	68%
Taux d'occupation maximum	110% entre 9h et 15h
Taux de rotation journalier moyen	1,10
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	0 place



### À RETENIR

**100%** des places occupées à partir de 8h

# Exploitation de l'enquête de stationnement

## Parking annexe sud

La zone dite « annexe sud » du parking correspond à la section du parking située le long du bâtiment voyageurs.

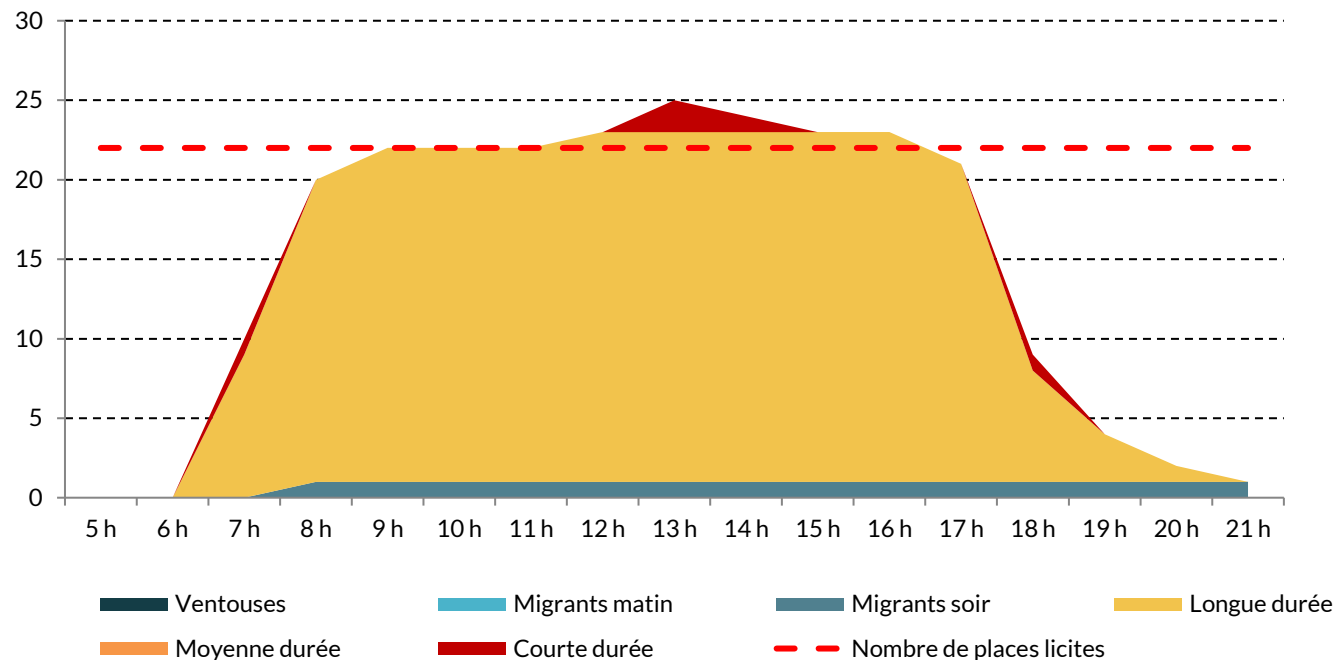
Cette zone a une fonction équivalente à la section principale du parking de la gare de Landivisiau : on y observe un remplissage très rapide dès 8h et composé de véhicules stationnant toute la journée.

On y observe par ailleurs du stationnement de courte durée le matin, ainsi que le midi et le soir. **Cette zone est en effet très prisée pour organiser la dépose-reprise des voyageurs en gare de Landivisiau étant donné sa proximité avec les espaces ferroviaires.**

On remarque par ailleurs que le taux de stationnement illicite est important sur cette zone : jusqu'à 4 véhicules en stationnement illicite sur des espaces réservés à la navette notamment pendant les périodes de pointe, principalement des véhicules en stationnement courte durée.

L'occupation de cette section du parking diminue ensuite rapidement entre 17h et 18h au retour des voyageurs en gare de Landivisiau.

Graphique d'occupation de l'annexe sud, le mardi 16 septembre



Parking gare – Section annexe sud	Indicateurs
Nombre de places ouvertes au public	22 places gratuites dont 2 PMR
Taux d'occupation moyen	67%
Taux d'occupation maximum	114% à 13h
Taux de rotation journalier moyen	1,27
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	0 place



## À RETENIR

**100%** des places occupées à partir de 9h

# Exploitation de l'enquête de stationnement

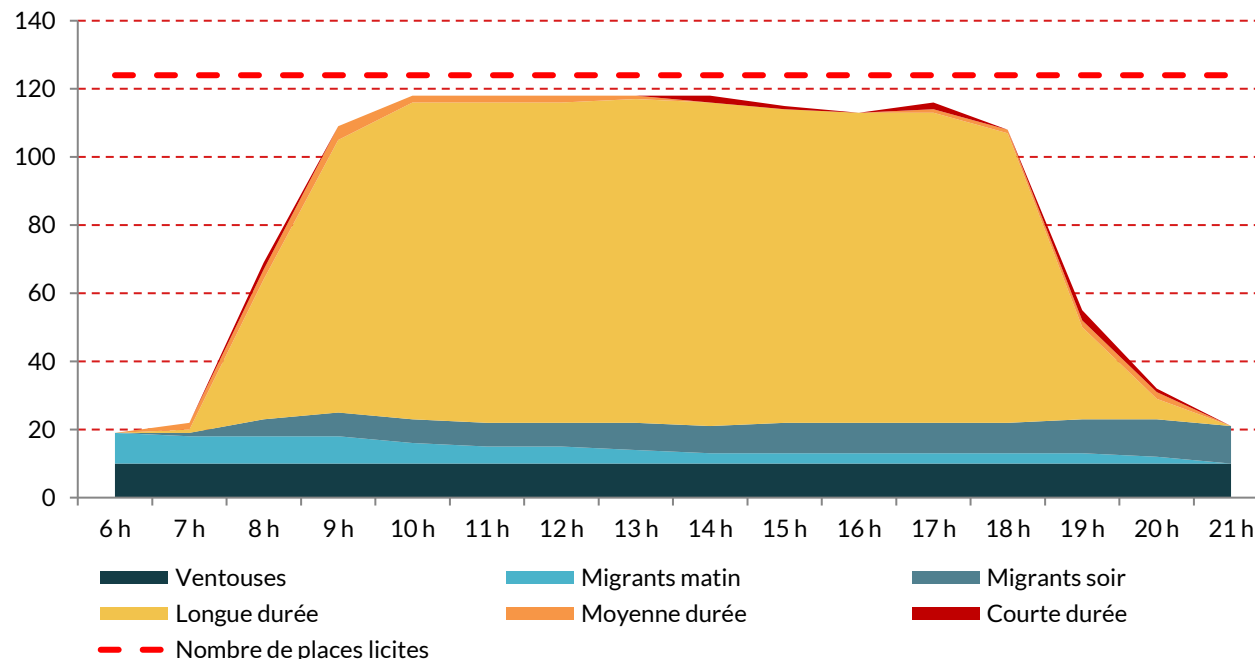
## Synthèse

Dans l'ensemble, le parking gare connaît une occupation globale équivalente à environ 95% de sa capacité, dès 9h et jusqu'à 16h environ.

Sur l'ensemble des véhicules, 95 correspondent à des stationnements longue durée ; à noter que l'enquête redressée estime environ 84 véhicules longue durée sur le parking gare sur la période de pointe du matin. Cette approximation peut être due à l'échantillonnage et au redressement.

**Dans l'ensemble, le parking gare connaît donc un fonctionnement globalement cohérent avec sa vocation puisqu'il accueille une majorité de stationnement à la journée de voyageurs en lien avec la gare.**

Graphique d'occupation du parking (global), le mardi 16 septembre



Parking gare – Section annexe sud	Indicateurs
Nombre de places ouvertes au public	124 places gratuites dont 7 PMR
Taux d'occupation moyen	69%
Taux d'occupation maximum	95% dès 9h
Taux de rotation journalier moyen	1,16
Réserve de capacité (nb de places disponibles)	6 places



### À RETENIR

**95%** des places occupées à partir de 9h

## **Synthèse des besoins en intermodalité actuels**

---

# Synthèse

## Synthèse des besoins en intermodalité actuels

---

La gare de Landivisiau est la principale gare de la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau et se situe sur la ligne Brest-Morlaix.

Son aire de chalandise est plutôt locale à l'échelle de la Communauté de Communes, avec une majorité de voyageurs en provenance de la commune de Landivisiau (environ 50%) et plus généralement du territoire intercommunal (94% des montants proviennent de la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau).

### Stationnement voiture longue durée

Au global sur la gare **l'offre de stationnement longue durée proposée (124 places) est très proche de la saturation en gare de Landivisiau** (besoins : environ 90 voyageurs estimés en période de pointe du matin) notamment car certaines places de stationnement sont utilisées par des véhicules « ventouse » qui correspondent soit à des voyageurs partis sur plusieurs jours, soit à d'autres usages (stationnement d'un deuxième véhicule). **Cela diminue la capacité pouvant être dédiée aux voyageurs sur le parking de la gare.**

On note que **22% des habitants de Landivisiau se rendent en modes motorisés en gare, ce qui correspond à 30 véhicules stationnés en gare.** Ces usagers sont susceptibles d'être concernés par une incitation au report modal.

### Stationnement voiture courte durée

La dépose-reprise de voyageur est le mode de rabattement majoritaire en gare de Landivisiau : près de 50% des flux de rabattement.

Les volumes de dépose-reprise sont importants en période de pointe du soir, avec des véhicules stationnement sur les places libres du parking mais aussi en double-file et sur l'emplacement de la navette). **Le besoin maximal s'élève à 7 véhicules en dépose ou en reprise au départ et à l'arrivée des trains de pointe.**

### Stationnement vélo

En nombre de places, l'offre de stationnement vélo (22 places) est suffisante pour accommoder les besoins actuels. Les box sont par ailleurs nettement plus utilisés que les arceaux en libre-service (ils atteignent leur capacité vers 8h environ, notamment les box à l'ouest du bâtiment). Toutefois, si le nombre total d'usagers venant en vélo/trottinette devait se stationner en gare (environ 24 voyageurs), **l'offre de stationnement atteindrait sa limite de capacité.**

### Navette bus

La part modale de la navette bus estimée est relativement faible (moins de 5 personnes). En période de pointe du matin, il a été observé 8 descentes et 10 montées dans les navettes de la période de pointe du matin, ce qui permet de redresser légèrement les données collectées. **Les temps de parcours sont moins compétitifs notamment avec les modes motorisés, mais la topographie en pente de la ville en fait toutefois un mode de transport particulièrement utile, même sur de courtes distances** (non objectivable sur la base des résultats de l'enquête).

**NB** : l'accès à la gare est aujourd'hui fortement orienté vers le nord (environ 95%). Ainsi, l'ouverture de la gare au sud via le franchissement créé aura peu d'impact sur les rabattements en gare.

## Projections des besoins et préprogramme intermodalité

---

# Projection des besoins intermodaux

## Evolution de la fréquentation - Hypothèses de cadrage

Le dimensionnement de l'intermodalité doit répondre aux besoins projetés à l'horizon 2040, en prenant en compte le saut d'offre prévu à l'horizon 2026 en gare de Landivisiau. Pour ce faire, une estimation de la fréquentation projetée est réalisée à cet horizon (NB : la fréquentation annuelle 2015-2024 est connue via l'opendata SNCF).

Les hypothèses retenues pour estimer l'évolution de la fréquentation sur les gares du périmètre de la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau sont les suivantes :

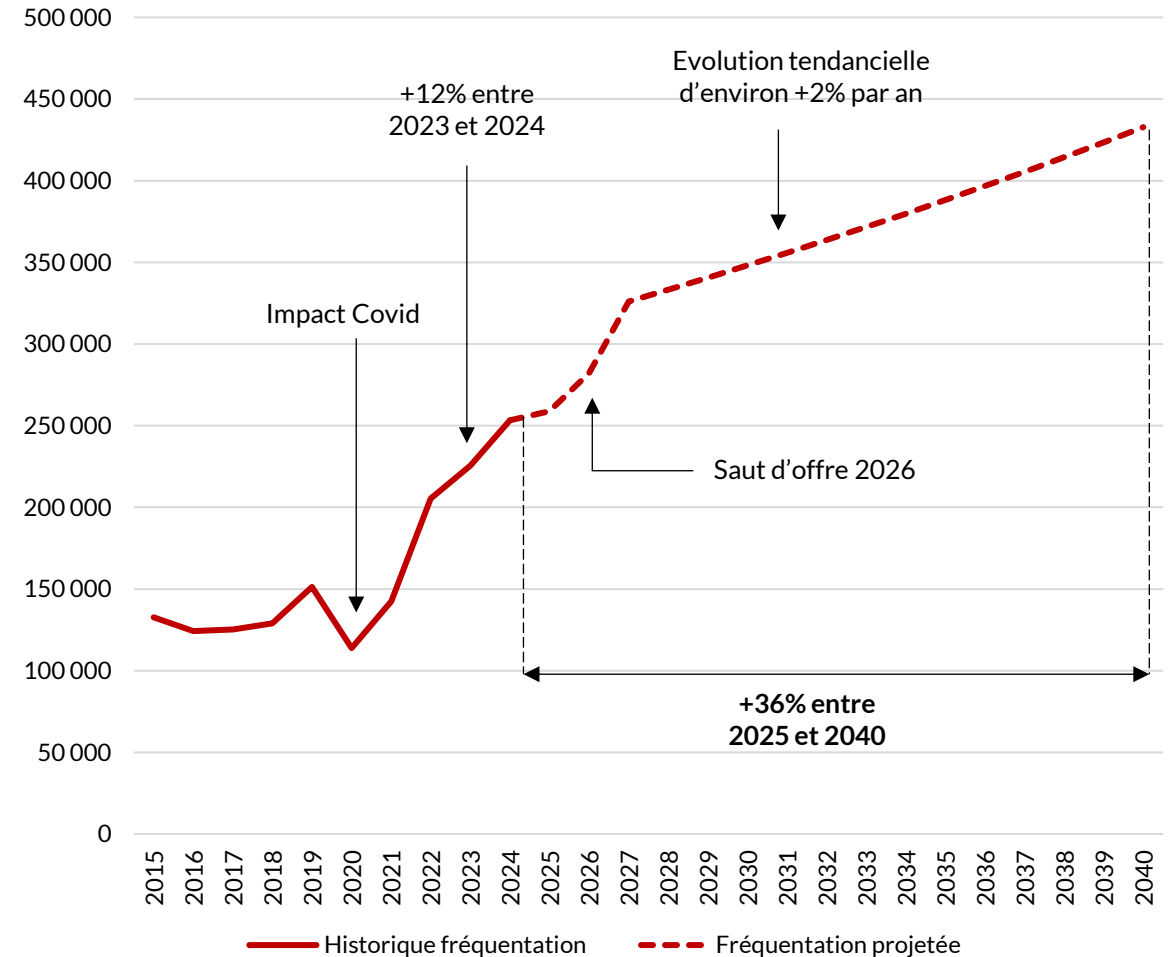
- Un **effet démographique**, lié notamment à la programmation de nouveaux logements (*données PLH de la Communauté de Communes du Pays de Landivisiau*) sur les communes de l'aire de chalandise des gares : **0,2% par an**,
- Un **effet « offre »**, lié au saut d'offre ferroviaire prévu pour 2026, dont l'effet sur la fréquentation se prolongera sur 2027,
- Un **effet « train »**, qui prend en compte l'attractivité croissante que connaît ce mode de transport toutes choses égales par ailleurs. Nous prenons l'hypothèse d'une évolution annuelle moyenne de **2% par an**.

La fréquentation de la gare de Guimiliau a été impactée par le Covid. Depuis 2021, on observe une augmentation de la fréquentation conséquente en gare.

Les deux horizons choisis pour la simulation sont:

- 2027 : à 2 ans après « saut d'offre » sur la ligne TER axe Nord (+17 dessertes en gare de Landivisiau sur un JOB soit une augmentation de l'offre de +77% à partir de septembre 2026),
- 2040 : horizon long terme, pertinent pour penser les investissements « lourds » en intermodalité.

### Evolution de la fréquentation en gare de Landivisiau



# Projection des besoins intermodaux à horizon 2027

## Evolution des parts modales – 2 scénarios

Pour l'évolution des parts modales à l'horizon 2027, et donc des volumes de rabattements par mode sur un JOB à cet horizon, on propose de considérer 2 scénarios :

- **Scénario 1 « fil de l'eau »** : les parts modales restent les mêmes qu'en 2025 indépendamment des capacités disponibles pour le stationnement des voitures et vélos
- **Scénario 2** : les usagers venant en voiture (conducteurs) en gare sont incités au report modal vers des modes actifs ou partagés. Une distinction est faite :
  - On considère un **report modal de 100% pour les conducteurs provenant de moins d'1km, avec un report sur la marche à pied et sur le vélo,**
  - On considère un **report modal de 60% pour les conducteurs provenant d'entre 1 et 3km, avec un report sur le vélo et la navette gare<>centre-ville, et, à la marge, sur la marche à pied.**
  - On considère un **report modal de 5% vers le covoiturage pour les conducteurs provenant de plus de 3km.**

Ainsi, à horizon 2027, en fonction du scénario considéré, **le besoin en places de stationnement serait de 90 places dans le cas le plus favorable** (scénario 2 avec report modal – équivalent aux besoins actuels) et de **113 places dans le scénario fil de l'eau**. La capacité du parking resterait suffisante pour accommoder le besoin maximal, sous réserve de durcir les conditions d'accès au parking pour éviter les usages très longue durée et connexe (payant sur longue durée, barriérage pour le parking, ...).

Parts modales 2027	Scénario 1 <i>Fil de l'eau</i>	Scénario 2
A pied	5%	6%
Bus/car	2%	4%
Taxi/VTC	0%	0%
Train (correspondance)	0%	0%
Vélo + Trottinette	9%	11%
Voiture conducteur	32%	25%
Voiture passager	52%	50%
Covoiturage	0%	0%
2 RM	3%	3%

# Projection des besoins intermodaux à horizon 2040

## Evolution des parts modales – 2 scénarios

Pour l'évolution des parts modales à l'horizon 2040, et donc des volumes de rabattements par mode sur un JOB à cet horizon, on propose de considérer les 2 mêmes scénarios d'évolution des parts modales :

- **Scénario 1 « fil de l'eau »** : les parts modales restent les mêmes qu'en 2025 indépendamment des capacités disponibles pour le stationnement des voitures et vélos
- **Scénario 2** : les usagers venant en voiture (conducteurs) en gare sont incités au report modal vers des modes actifs ou partagés. Une distinction est faite :
  - On considère un **report modal de 100% pour les conducteurs provenant de moins d'1km, avec un report sur la marche à pied et sur le vélo,**
  - On considère un **report modal de 60% pour les conducteurs provenant d'entre 1 et 3km, avec un report sur le vélo, et, à la marge, sur la marche à pied.**
  - On considère un **report modal de 5% vers le covoiturage pour les conducteurs provenant de plus de 3km.**Les parts modales sont équivalentes à celles évaluées à l'horizon 2027.

Ainsi, à horizon 2040, en fonction du scénario considéré, **le besoin en places de stationnement serait de 110 places dans le cas le plus favorable** (scénario 2 avec report modal) et de **140 places dans le scénario fil de l'eau**.

Le scénario sur lequel s'appuyer se situe probablement entre le scénario fil de l'eau et le scénario 2 pour encourager au report modal sans pour autant pénaliser trop lourdement l'accessibilité voiture de la gare de Landivisiau, qui reste relativement éloignée du centre-ville. Une **cible réaliste serait de viser une part modale voiture ramenée à 28% environ et une augmentation corrélative de la part modale vélo, de la marche et du bus**. Le parking actuel dispose d'une offre suffisante pour répondre aux besoins dans ce scénario alternatif (environ 120 à 130 places), sous réserve que le stationnement sur le parking soit réservé aux usages gare en limitant notamment les usages très longue durée et connexes.

Parts modales 2027	Scénario 1 <i>Fil de l'eau</i>	Scénario 2
A pied	5%	6%
Bus/car	2%	4%
Taxi/VTC	0%	0%
Train (correspondance)	0%	0%
Vélo + Trottinette	9%	11%
Voiture conducteur	32%	25%
Voiture passager	52%	50%
Covoiturage	0%	0%
2 RM	3%	3%

---

Ainsi, les besoins intermodaux seraient les suivants :

	2027 – court terme	2040 – long terme
<b>Stationnement voiture</b>		
<i>Longue durée</i>	100 pl <i>(De 90 pl pour le sc2 à 110 pl pour le sc1)</i>	120 pl à 130 pl <i>(De 110 pl pour le sc2 à 140 pl pour le sc1)</i>
<i>Courte durée (dépose-minute)</i>	9 pl	12 pl
<b>Stationnement vélo et Trottinette</b>	40 pl <i>20 en infrastructure sécurisée et 20 en arceaux abrités</i>	50 pl <i>20 en infrastructure sécurisée et 30 en arceaux abrités</i>

Hypothèses :

- Stationnement courte durée : estimé en prenant comme hypothèse un foisonnement sur 30 minutes et un temps moyen de dépose de 5 minutes.
- Stationnement vélo et trottinette : estimé en partant du principe que tous les usagers doivent pouvoir stationner leur 2 roues en gare s'ils le désirent, sachant que plus de la moitié le transporte dans le train aujourd'hui.

# Projection des besoins intermodaux

## Synthèse et préconisations

---

### Stationnement voiture

**L'offre de stationnement proposée autour de la gare de Landivisiau** (environ 120 places sur le parking gare) **atteint aujourd'hui la limite de sa capacité, notamment du fait des usages connexes à la gare.**

A court terme (2027) ainsi qu'à long terme (2040), les besoins pourraient être cohérents avec la capacité actuelle du parking dans le cas où des mesures d'incitation au report modal étaient déjà mises en place. A ce titre, il pourrait être intéressant d'ajuster la réglementation pour réguler les usages très longue durée ou connexes sur les parkings de la gare.

A noter que la part modale de la voiture en tant que passager est relativement importante en gare de Landivisiau, avec des pics d'usage notamment le matin et le soir. De ce fait, le besoin est estimé à une dizaine de places à l'horizon 2040. A ce titre, il pourrait être intéressant de réorganiser la zone devant le bâtiment voyageurs pour matérialiser une zone d'arrêt propre à la navette et en dédiant le reste du stationnement aux usages plus courte durée.

### Stationnement vélo

Les espaces de stationnement vélos en gare de Landivisiau sont aujourd'hui utilisés à moitié de leur capacité, et ceux en prenant en compte que la majorité des cyclistes emportent leur vélo dans le train. En considérant un besoin en stationnement vélo et trottinette estimé en partant du principe que tous les usagers doivent pouvoir stationner leur 2 roues en gare s'ils le désirent **de manière à inciter le report modal, l'offre en stationnement vélos pourrait être augmentée doublée d'ici 2040** (besoin estimé à l'horizon 2040 : 50 places).

### Conclusion et préconisations

A l'horizon long terme, **quelques actions complémentaires pourraient être mises en place pour inciter au report modal ceux qui disposent d'une alternative**, par exemple :

- **Durcir les conditions d'accès au parking** (payant sur très longue durée, barriérage pour le parking gare parvis, ...), voire **réorganiser les espaces de stationnement** en dédiant les zones les plus proches de la gare aux modes actifs et partagés ainsi qu'à la dépose et mutualisant le stationnement longue durée plutôt à l'est du bâtiment voyageurs,
- **Intégrer des places dédiées au covoiturage** pour inciter à cette pratique,
- **Améliorer l'accessibilité cyclable et piétonne de la gare** par l'aménagement de pistes cyclables et par le confortement des aménagements piétons les reliant notamment au centre-ville pour sécuriser les parcours et inciter à l'usage du vélo et de la marche.
- **Réfléchir à l'adaptation de l'offre de bus en rabattement vers la gare**, en particulier sur les horaires des navettes et sur le circuit proposé de manière à être compétitif en matière de temps de parcours.