

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE DOUARNENEZ COMMUNAUTÉ

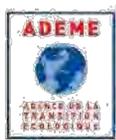
Etape 1 : Diagnostic

Novembre 2023



Photos : Douarnenez Tourisme

Promu par



Contact Client

Pierre GOYET

Contacts BL évolution

Justin DE THUY, Timothée DIERICKX

Introduction**Page 05****Présentation du diagnostic du territoire****Page 09**Morphologie du territoire

Page 09

Analyse de la demande potentielle

Page 29

Analyse de l'offre

Page 48

Synthèse des enjeux

Page 89

Annexes**Page 92**Personnes contactées

Page 93

Itinéraires de visite terrain

Page 94



Sept. 2023 – Nov. 2023

Diagnostic
participatif

- Une enquête en ligne
- Des entretiens
- Des visites de terrain à vélo
- Un temps de concertation au marché
- Un comité technique
- Un comité de pilotage de validation du diagnostic

Nov. 2023 – Janv. 2024

Stratégie :
Scénarisation

- Un comité usagers de présentation du diagnostic et de travail sur les scénarios
- Un séminaire élu de travail des scénarios
- Un comité technique
- Un comité de pilotage de validation de la stratégie

Janv. 2024 – Avril 2024

Plan d'actions :
Programmation



Comment développer l'usage du vélo ?

PCAET, Etude Circulation, Plan Vélo National, Schéma Vélo de la SIOCA...

Validation en conseil communautaire

Schéma Directeur Cyclable

Mise en œuvre opérationnelle

Diagnostic

Stratégie

Plan d'actions

Visites de terrain

Choix des itinéraires à aménager

Aménagements

Etudes de faisabilité pré-opérationnelle

Maitrise d'œuvre et travaux

Constitution d'un comité d'usagers

Définition de l'ambition financière

Communication

Actions de communication, services (location, aide à l'achat...), stationnement...

Définition des compétences

Services

Périmètre de l'étude BL évolution

Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements et l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et plus de 22 000 km d'aménagements cyclables ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été dévoilé en 2022 et 2023 par la première ministre. Il prévoit **250 millions d'euros** de 2023 à 2027 pour le seul fonds mobilités actives. En 2023, 200 millions sont consacrés aux infrastructures et 50 millions au stationnement. Au total, sur les 5 prochaines années, c'est un montant inédit de **2 milliards d'euros** qui sera investi par l'Etat (**6 milliards** en comptant sur l'engagement des collectivités locales) avec l'ensemble des dispositifs de soutien : fonds mobilités actives ; autres appels à projets (programme AVELO de l'Ademe, par exemple) ; aides à l'achat de VAE, de vélos-cargos, de vélos spéciaux ; soutien à la filière économique du vélo (dans le cadre de France 2030).

Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

- 1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.**

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

- 2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.**

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

- 3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.**

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.

➤ **Douarnenez Communauté fait partie des lauréats du Programme AVELO 2 porté par l'Etat et l'ADEME.**



Les démarches en cours pour un contexte favorable au développement du vélo



Etude de circulation et de stationnement commune de Douarnenez

Schéma directeur cyclable de la CC Douarnenez

Schéma vélo intercommunautaire de la SIOCA

Stratégie Finistère Cyclable 2021-2027

Plan vélo de la Région Bretagne 2023-2028

Plan national vélo et mobilités actives

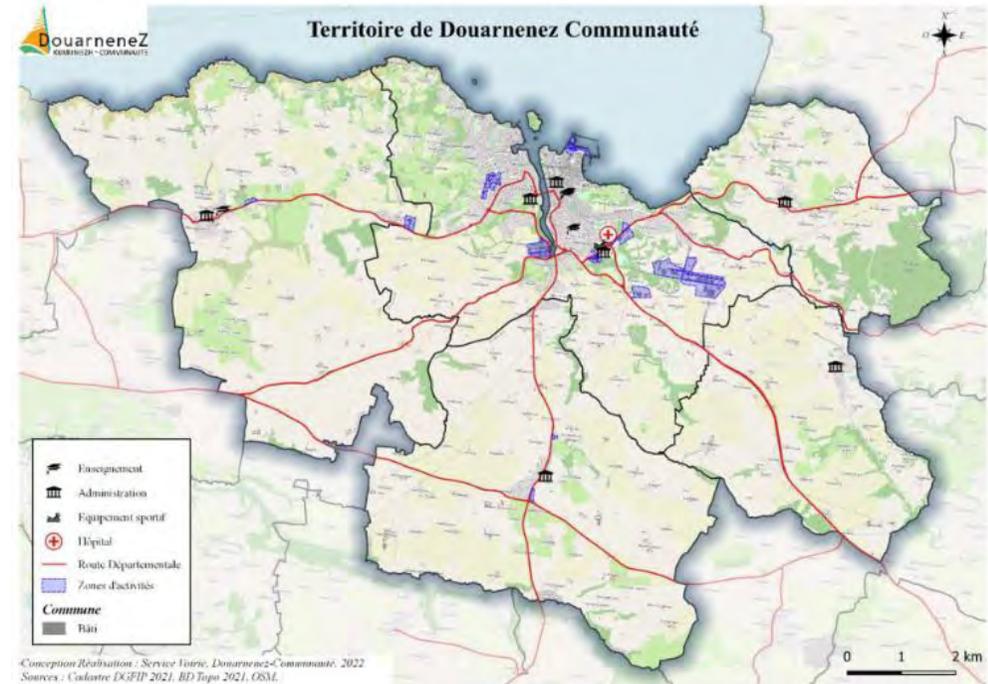
Contexte du Schéma Directeur Cyclable – identité et urbanisme

Douarnenez Communauté (CCD) regroupe **5 communes** pour une superficie totale de **105,5 km²** et **18 1645 habitants**. Située dans le département du Finistère, la CCD dispose d'une densité de population de 172,2 hab./km², supérieure à la moyenne nationale (105 hab./km²). Son territoire est fortement polarisé vers Douarnenez qui regroupe les trois quarts de la population au niveau inter-communal.

Douarnenez Communauté connaît des **dynamiques plurielles et importantes** : **industrielle et économique** d'une part avec la présence de plusieurs zones d'activités et d'une zone portuaire ; **touristique** d'autre part qui entraîner une augmentation de sa population en période estivale. En dehors du littoral urbanisé à Douarnenez et des quelques zones d'activité, le territoire est composé majoritairement de champs avec quelques forêts dont le bois de Nevet à l'est.

Enfin, on dénombre **plusieurs solutions de mobilité déjà existantes** :

- Le réseau de transport en commun régional BreizhGo
- Le réseau de transport urbain Tud'Bus géré par la CCD
- Une aire de covoiturage multimodale prévue à Douarnenez
- Un service de véhicules en autopartage au Juch



Source : CCTP



Méthodologie

Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur Cyclable. A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces scénarios en un plan d'action et un programme d'investissement concret.

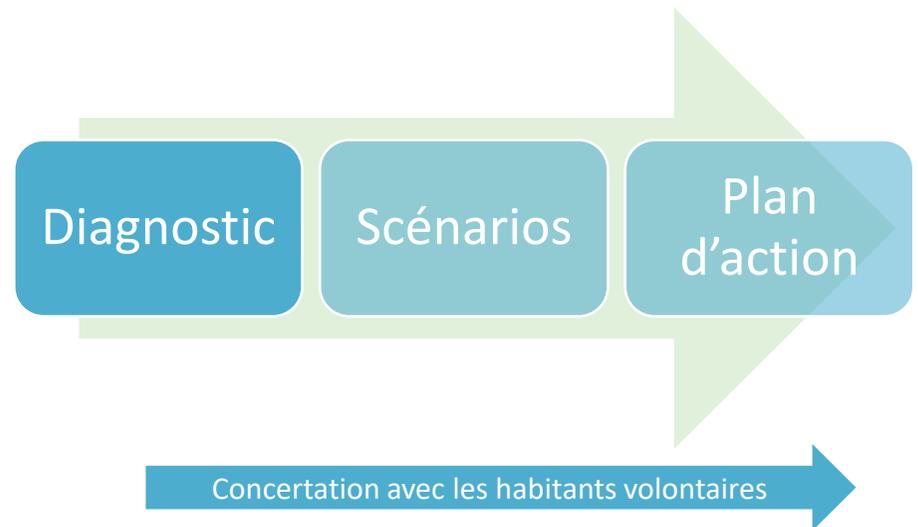
Dans une vision fortement participative de ses enjeux de mobilité, Douarnenez Communauté souhaite **associer la population** à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma.

Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants.

Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews de cyclistes rencontrés sur le territoire.

L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un **groupe de travail, le Club Vélo**, qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable.

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable



Présentation du diagnostic cyclable du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Annexes

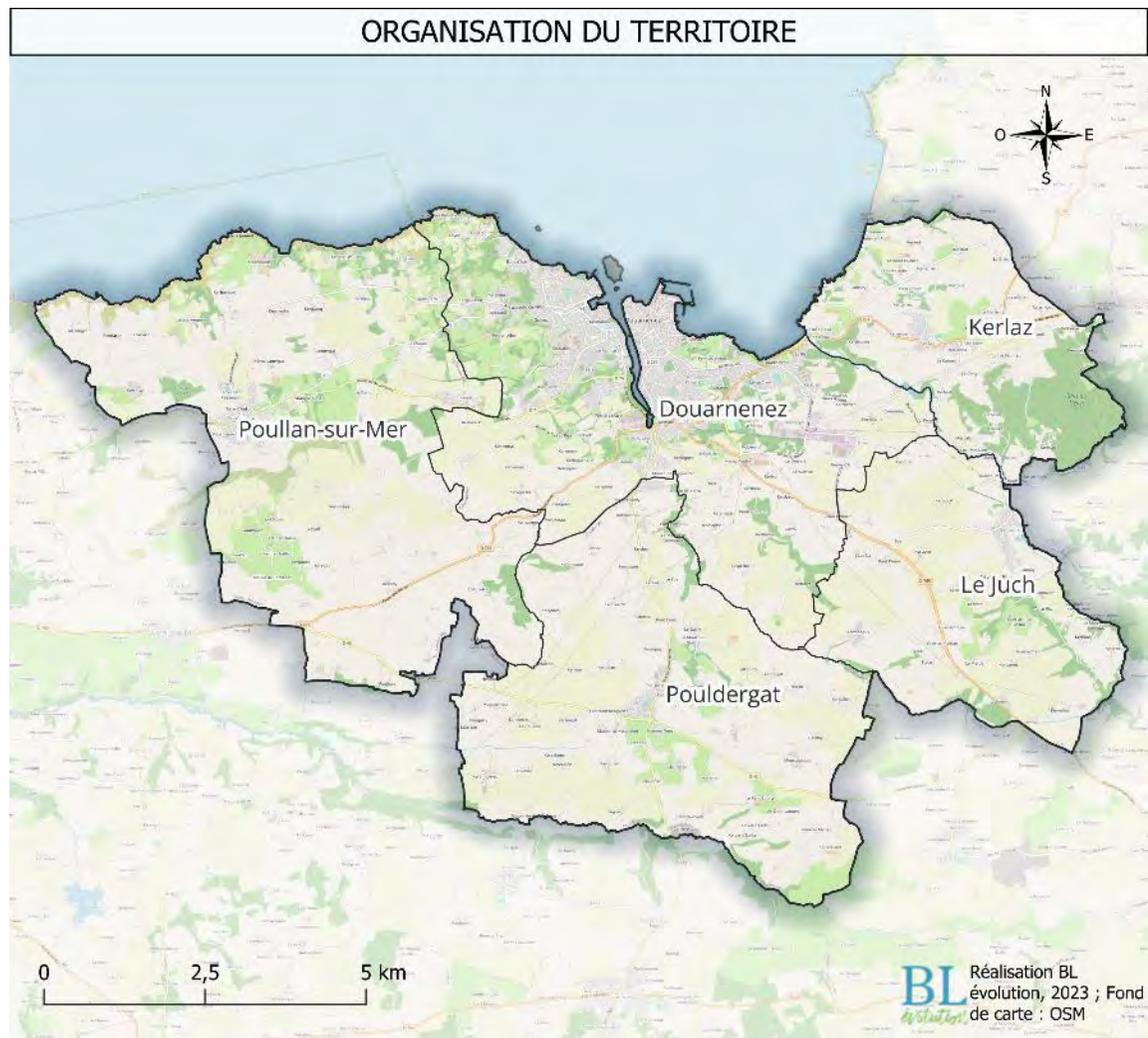


La morphologie générale du territoire – Distances et limites

Douarnenez Communauté s'étend sur environ **17 km d'est en ouest** et sur **12 km du Nord au sud**.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

- **1 pôle majeur** : Douarnenez au nord du territoire qui compte 14 200 habitants et qui regroupe la grande majorité des zones d'activités, territoire coupé en son centre par l'Anse de Pouldavid et le Port Rhu
- **4 autres communes plus petites et rurales** (entre 500 et 2000 habitants) : Poullan-sur-Mer à l'ouest, Pouldergat au sud, Le Juch au sud-est et Kerlaz à l'est
- **Des axes routiers importants**, avec plusieurs routes départementales qui desservent le territoire et qui convergent pour la plupart vers Douarnenez
- **Un littoral** d'environ 17km qui donne sur la baie de Douarnenez, à l'est de la mer d'Iroise



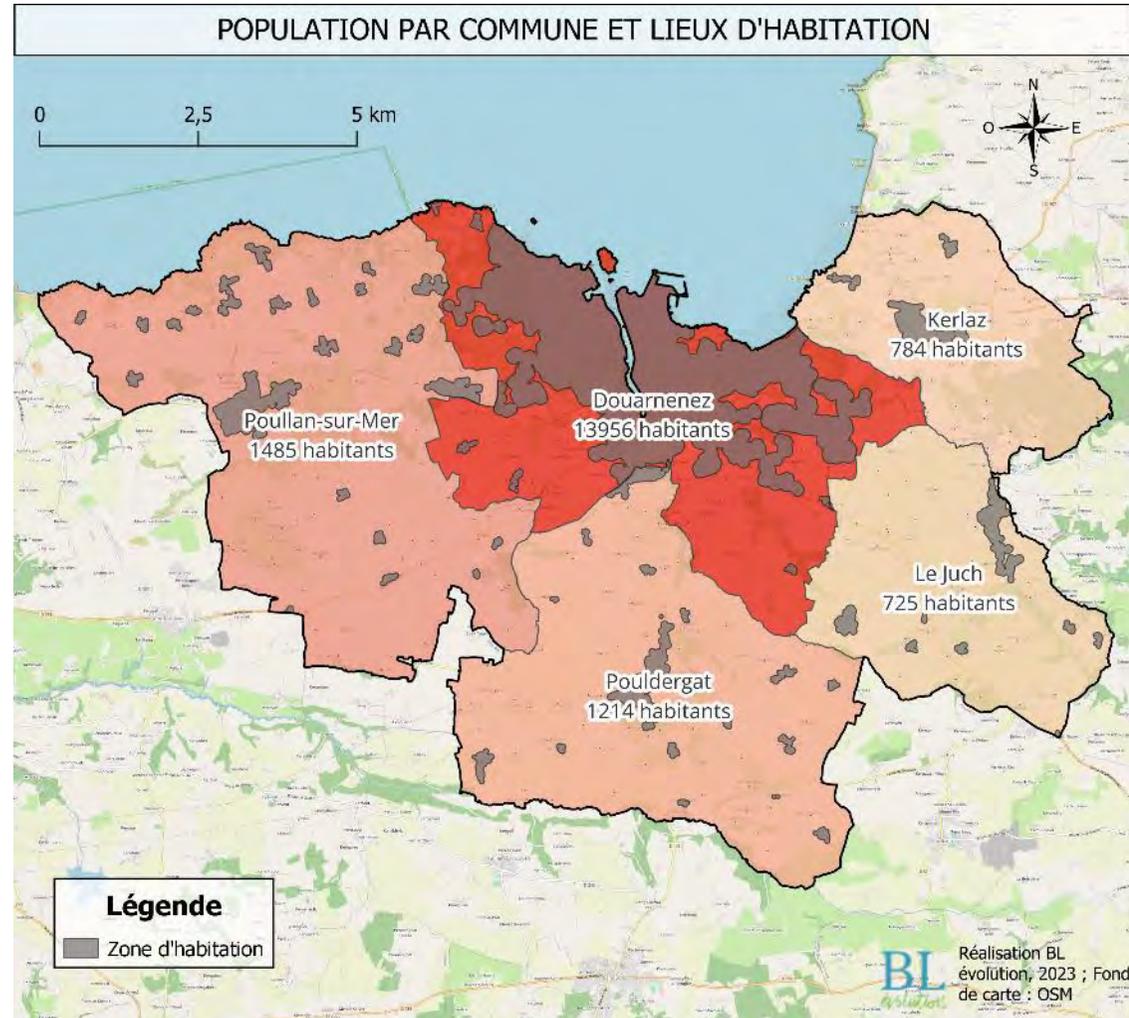
Toutes les distances entre communes voisines font moins de 10 km, ce qui rend le potentiel de développement du vélo très intéressant.



Zones d'habitation et bassins de vie

i

- En 2020 l'intercommunalité comptait **18 164 habitants** pour une **densité de 172 hab/km²** (pour une moyenne nationale de 105 hab/km²).
- Parmi les cinq communes du territoire, **Douarnenez** est de loin la plus peuplée avec près de **14 000 habitants** et concentre également une part importante des équipements du territoire.
- L'ensemble des communes sont comprises dans le bassin de vie de Douarnenez, qui rassemble l'ensemble des équipements et services les plus courants. En revanche, Le bassin de travail de la CC est beaucoup plus large, et s'étend jusqu'à l'agglomération quimpéroise.



Les dynamiques de déplacement seront à étudier entre les communes, mais également avec les villes des territoires voisins (notamment Quimper) car **l'influence de Douarnenez s'étend au-delà de l'échelle intercommunale.**

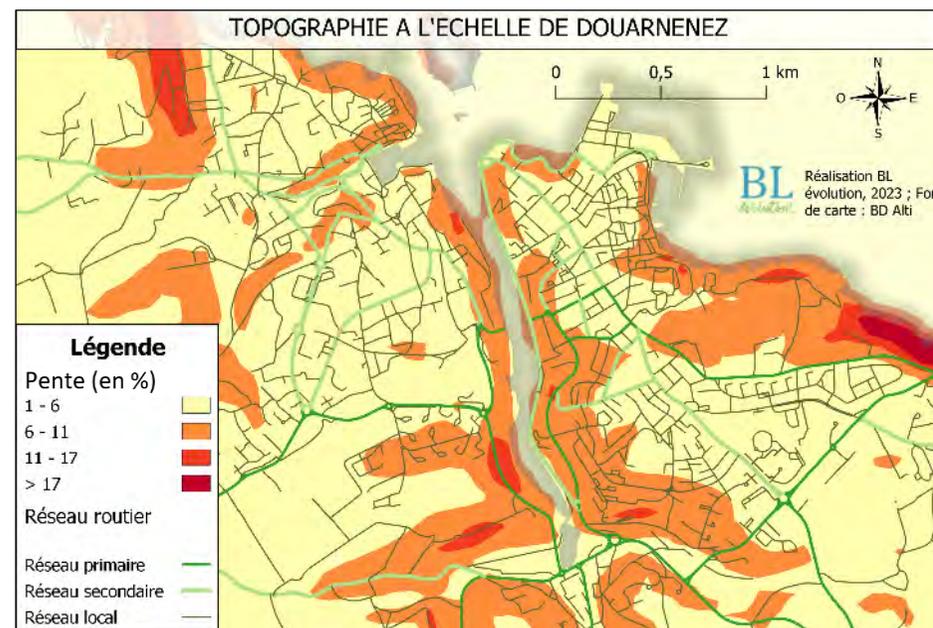
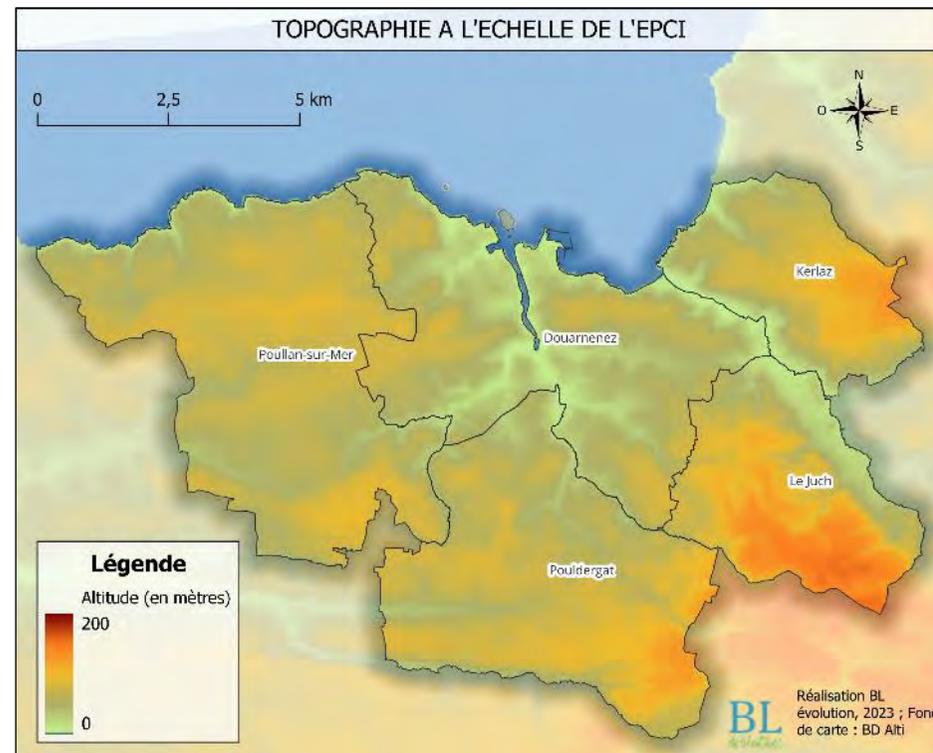


Topographie

- A l'échelle de l'EPCI : le territoire est plutôt vallonné avec des dénivelés parfois importants à mesure qu'on s'éloigne de Douarnenez en direction des autres communes et en particulier vers Le Juch et Kerlaz.
- A l'échelle des centres-villes des communes : on observe également des dénivelés importants, comme à Douarnenez y compris sur des axes routiers majeurs. Ceci rend les liaisons entre les différents quartiers difficiles.

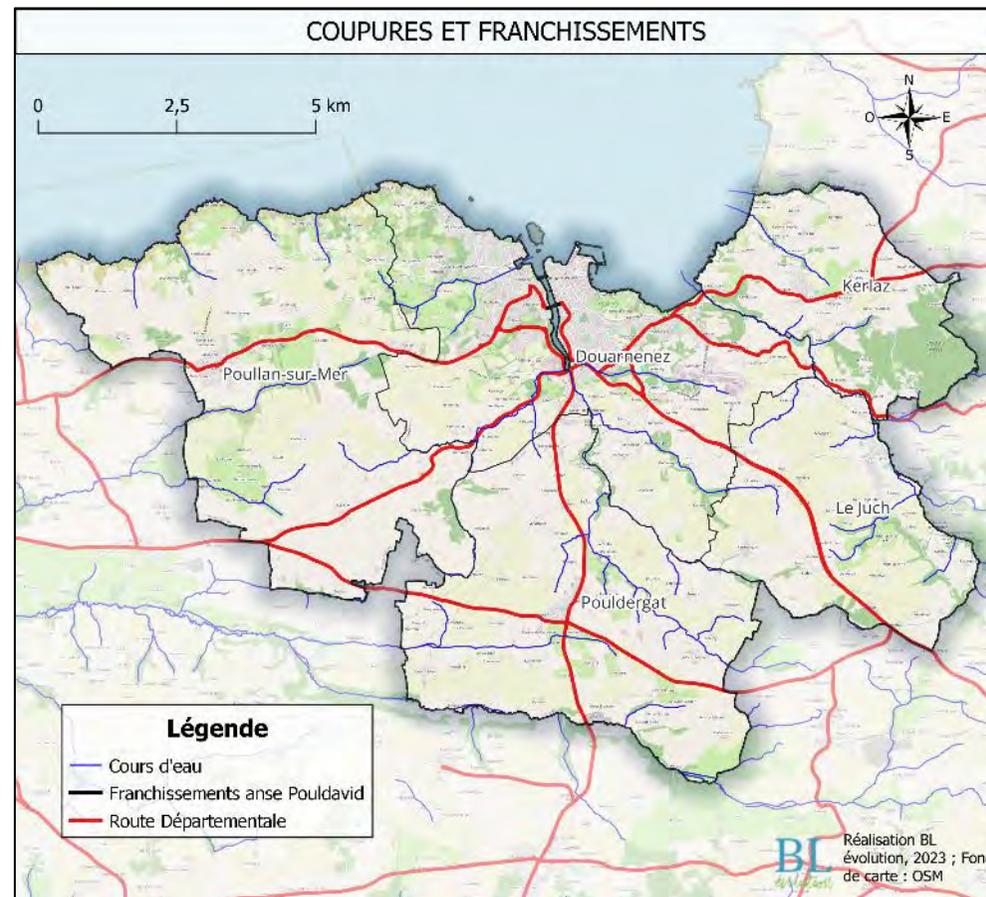


- La topographie peut ici être considérée comme un frein à l'usage du vélo, que les vélos à assistance électrique (VAE) sont toutefois venus minimiser.
- Une attention particulière devra être portée sur des liaisons facilitées entre le centre-ville et la côte afin de privilégier des itinéraires cyclables sur les routes présentant le profil le moins pentu.





- Le territoire de Douarnenez Communauté est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :
 - En premier lieu, **l'anse de Pouldavid à Douarnenez** coupe la ville en deux et ses 3 zones de franchissements sont souvent citées comme des points durs en termes de mobilité :
 - La passerelle Jean Marin** au nord est difficilement accessible par les cyclistes côté Tréboul et la cohabitation sur la passerelle avec les piétons au pas est peu confortable.
 - Le Grand Pont** au milieu de l'anse est le seul axe permettant aux véhicules de traverser la ville en évitant le dénivelé ; le trafic y est donc important et la cohabitation avec les modes doux difficile (vitesse, faible largeur...)
 - Enfin, la Voie Verte à l'extrême sud de l'anse permet un ultime franchissement en site propre pour les modes actifs
 - Le réseau routier départemental** est dense et convergent vers Douarnenez ; il comporte peu de franchissements sécurisés ;
 - En revanche on relève un **réseau hydrographique peu impactant et l'absence de réseau ferré**, l'utilisation d'anciennes voies ferrées reconverties en voies vertes étant par ailleurs favorables aux déplacements à vélo.



➤ **Globalement, la plupart des coupures identifiées sont déjà franchissables** mais les franchissements, en particulier au droit des routes départementales, devront être sécurisés grâce à des aménagements nécessaires au bon fonctionnement d'un réseau cyclable.



Les différents acteurs de la mobilité : La Région



i

- La Région joue un rôle important dans la mise en œuvre des politiques liées à la mobilité et au vélo en particulier. Bien qu'elle ne réalise pas de travaux et n'a pas la compétence de Maitrise d'Ouvrage, elle peut **financer différents projets portés par les aménageurs** en termes :
 - d'aménagements vélos (via le dispositif « Bien vivre partout en Bretagne »)
 - de mobilité urbaine (via la gestion du Fonds européen Feder)
 - de services touristiques (gestion du réseau SR3V)
 - d'intermodalité (système « vélo + BreizhGo » train, car, bateau).
- La Région est également gestionnaire des canaux et chemins de halage. **Elle agit** enfin **au niveau économique** (soutien aux entreprises de la filière vélo, emplois, formation), **et au niveau des lycées** (stationnement intérieur).



➤ **Un Plan régional Vélo (Etape 1) a été élaboré en 2022** et sera consolidé fin 2024. Il prévoit plusieurs actions à prendre en compte dans le cadre de ce schéma :

- En priorité, **les infrastructures cyclables** autour des équipements d'intérêt régionaux (notamment les gares routières et maritimes, les arrêts de car, la future aire de covoiturage de Menez Peulven, les établissements scolaires, le SR3V, les zones d'emploi)
- **Sensibilisation et formation** aux sujets « Vélo »
- **Communication** pour informer et inciter à la pratique, au report modal.



Les différents acteurs de la mobilité : le Département



i

- Le Département est **compétent notamment en matière d'aménagement du territoire** (gestion de la voirie départementale) et de **gestion des collèges** (construction, entretien et équipement). Cependant, c'est **Douarnenez Communauté qui a la gestion des RD en agglomération** (et la Mairie pour le pouvoir de Police).
- Le Département a la gestion et la Maitrise d'Ouvrage des liaisons inter-EPCI comme **la Voie Verte entre Quimper et Douarnenez**
- Il est également en charge de la **réalisation de la Véloroute V45** et notamment la section entre Poullan-sur-Mer et Plogoff (sauf pour la partie dans Douarnenez pour laquelle la CC est porteur du projet).



La Stratégie Finistère Cyclable 2021-2027 prévoit plusieurs actions à prendre en compte dans le cadre de notre SDC, et notamment :

- **En priorité, améliorer la cyclabilité du réseau routier départemental**
- **Poursuivre la réalisation des itinéraires de Véloroutes**
- **Développer le stationnement vélo**
- **Contribuer au développement de services à destination des cyclistes du quotidien**
- **Communication grand public**



Les différents acteurs de la mobilité : La SIOCA



Le Syndicat Intercommunal regroupe **4 Communautés de Communes** pour un total de **37 communes**.

La **STRAMOC (Stratégie Mobilité Ouest Cornouaille)** a été établie en **2021** pour un lancement opérationnel en mars 2023. Elle propose une étude et un accompagnement pour la mise en place de solutions nouvelles ou d'amélioration de la mobilité.

Les **2 principaux enjeux** mis en avant concernant Douarnenez Communauté sont :

- Le prolongement de la dynamique déjà engagée (offre TC, voies vélo...)
- Encourager la pratique du vélo pour les déplacements domicile – travail/étude en aménageant des voies sécurisées

Parmi les principales **actions proposées par la STRAMOC** dès 2023, on peut citer :

- La **volonté de créer un service de locations de vélos** (plusieurs types de vélos, pour tous les publics et toutes les pratiques) avec une proposition d'un parc de 20 vélos par EPCI, ainsi que la **mise en place d'aides à l'achat de vélos** (à hauteur de 20.000 €/an par EPCI)
- **Positionner des stationnements vélos** proches des établissements scolaires, commerces et services de proximité.



Le **SIOCA** a élaboré son **schéma vélo** en 2019. Ce schéma devra s'en inspirer pour le décliner à l'échelle de l'EPCI. En particulier, les propositions de liaisons inter-EPCI seront étudiées. On note quelques points clés de ce schéma :

- Sur les 61 itinéraires structurants d'aménagements cyclables proposés, **18 concernent le territoire de Douarnenez Communauté** et seront analysés et éventuellement intégrés à notre SDC.
- Ce schéma est **intégré au SCOT** et toutes les données (aménagements, stationnements, zones d'apaisement...) sont accessibles sur le site GeoBretagne.
- Le schéma **intègre la Stratégie touristique Quimper-Cornouaille 2018-2023** qui comprend 9 actions en faveur du cyclotourisme.
- Il est souligné **un grand potentiel pour la pratique familiale** (espaces verts ou bord de l'eau)



Les différents acteurs de la mobilité : à l'échelle communale et intercommunale



Les communes et la Communauté de communes sont des acteurs clés de la mobilité à l'échelle locale. Elles agissent conjointement à la planification et la mise en œuvre des projets liés à la mobilité sur le territoire.

La CC a pris le statut d'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) et à ce titre elle peut porter un certain nombre d'actions pour mener sa politique cyclable sur des thèmes variés comme les services vélo, la communication, la sensibilisation, le stationnement cyclable, l'accompagnement technique et financier des communes dans leurs aménagements cyclables...). De plus, la CC ayant acquis la **compétence voirie d'intérêt communautaire (création, aménagement et entretien)**, elle peut assurer le portage des projets d'aménagements cyclables en concertation avec les **communes qui restent compétentes pour le foncier et le pouvoir de police** (délivrance des arrêtés de voirie, limites de vitesse...). Nous verrons par la suite que plusieurs projets sont déjà en œuvre ou en projet en particulier à Douarnenez et que la dynamique de développement de la pratique du vélo est déjà en marche.



Une étude de circulation et de stationnement a été menée en 2023 à Douarnenez dans le but d'apaiser le centre-ville en faveur des modes actifs et de traiter les points durs. Elle comprend 13 fiches actions qui seront prises en compte dans le cadre de ce schéma, et en particulier :

- **3 nouveaux plans de circulation** au centre-ville et dans les quartiers de Kervignac et des Sables Blancs
- **Le réaménagement de 2 axes majeurs** : rue Jean Jaurès et av. Pablo Neruda
- **Un jalonnement automobile** depuis la rocade afin de désengorger le centre-ville
- **Un plan de communication et sensibilisation**
- **Le développement des aménagements cyclables** avec une vingtaine d'itinéraires proposés qui seront étudiées plus en détail dans le cadre du présent schéma



Les différents acteurs de la mobilité : à l'échelle communale et intercommunale

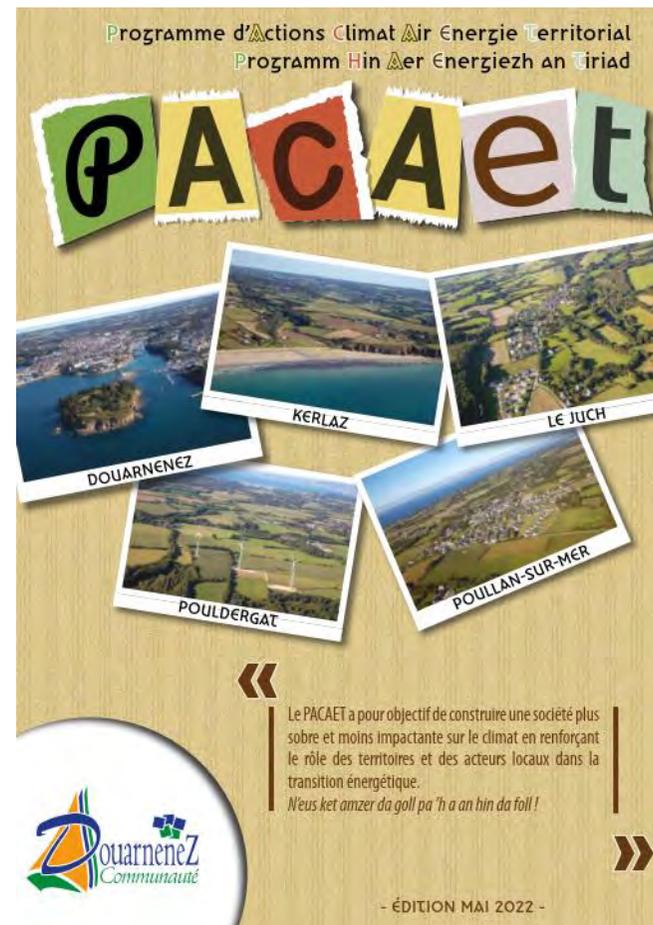


A l'échelle intercommunale, un **PACAET** a été élaboré en 2022. Ce plan affiche plusieurs objectifs en matière de mobilité :

- Promouvoir les mobilités douces et actives
- Développer la pratique du vélo
- Développer des alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, autostop organisé...)

Un tableau de suivi de l'avancement des 43 actions du plan liées à la mobilité a été élaboré parmi lesquelles certaines sont déjà réalisées ou en cours :

- **60 rues en double sens cyclable** avec marquage des carrefours
- **Achat d'un compteur mobile de vélo** avec la SIOCA
- **Implantation de 3 consignes à vélo**
- Challenge « école à vélo » (école Victor Hugo)





- 1 Sécurisation de la traversée de la RD43 à Pouldergat
- 2 Véloroute V45
- 3 Requalification Voie Verte vers Quimper
- 4 Liaison entre Le Juch et Locronan
- 5 Liaison Douarnenez Pouldergat par la RD143
- 6 Aménagement du port de Tréboul, du passage du Treiz, de la passerelle Jean Marin et du Port Rhu
- 7 Aire de covoiturage Menez Peulven
- 8 Projet immobilier secteur de l'ancien hôpital





Détail des projets en cours ou à venir



Plusieurs projets d'aménagements auront des conséquences sur les futurs déplacements des habitants. On peut les catégoriser en fonction des maîtres d'ouvrage :

- **CD 29 :**

- **Sécurisation de la traversée de la RD43 à Pouldergat** dans le cadre d'un projet routier plus global : Dégagements de visibilité, rectifications ponctuelles de tracé et profil en long.
- **Liaison cyclable entre Poullan-sur-Mer et Kerlaz par la véloroute V45** dans le cadre de la mise en œuvre de la section V45 Plogoff-Kerlaz
- **Requalification de la voie verte entre Quimper et Douarnenez** : en cours de réflexion, souhait de montée en qualité du revêtement et de meilleure gestion de la pratique équestre (proposition qui émane des usagers : combiner une largeur roulante en enrobé et une largeur en stabilisé)
- **Liaison cyclable de loisirs entre Le Juch et Locronan**, en lien avec Quimper Bretagne Occidentale
- **Liaison cyclable entre Pouldergat et Douarnenez par la RD143**

- **Douarnenez Communauté / Ville de Douarnenez :**

- **Sécurisation des giratoires en entrée de ville** : giratoire de Kerharo aménagé en provisoire début octobre 2023 avec anneau cyclable prioritaire, giratoire Jean Moulin à venir (même principe mais avec anneau piste bidirectionnelle)
- **Mise en en double sens cyclable des rues à sens unique limitées à 30 du centre-ville** : travaux réalisés à l'été 2023 avec des améliorations à apporter (signalisation horizontale et verticale et dérogation pour certaines rues trop étroites comme les rues Brossolette et Jean Moulin, sensibilisation pour meilleure prise en compte et acceptabilité)
- Projet de regroupement de 2 campings pour en créer un nouveau à l'ouest de la ville
- **Aménagement de la véloroute V45 sur le territoire de Douarnenez Communauté** pour lequel le CD 29 laisse le portage à la collectivité.
- **Aménagement des abords du port de Tréboul, du port Rhu et de la liaison multimodale reliant Douarnenez** (passerelle Jean Marin à consolider et passage du Treiz) : on s'intéressera particulièrement au projet d'aménagement du port Rhu prévu pour fin 2024-2025 dont l'un des enjeux est de sécuriser la pratique des modes doux le long de la promenade et à future zone d'accueil multimodale qui comprendra entre autres différents services vélo.



Détail des projets en cours ou à venir



• Douarnenez Communauté / Ville de Douarnenez (suite):

- **Requalification du quartier des Sables Blancs** (études en cours)
- **Réaménagement de la rue Jean Jaurès** (proposition de passage à sens unique avec contresens cyclable) : travaux d'enfouissement de réseaux préalables, travaux de voirie prévus avant l'été 2024
- **Réaménagement de l'avenue Pablo Neruda** (en cours de validation)
- **Requalification de la place à l'intersection av. de la gare/quai de l'Yser** (en cours de validation, à horizon 2-3 ans)
- **Mise en œuvre du nouveau plan de circulation en centre-ville** : hypercentre en zone 20 avec sens uniques et accès véhiculé réservé aux ayants droits.
- **Aménagement en cours d'une Aire de covoiturage multimodale à Menez Peulven** : projet porté conjointement avec la Région et le Département
- **150 arceaux vélo à planter** (en plus des 50 déjà posés), en site SPR donc nécessite autorisation architectes aménagement de France
- **Projet immobilier de 180 logements au-dessus du port de Rosmeur** (sur le secteur de l'ancien hôpital) : le lauréat du projet sera connu fin 2023. Ce projet est porté par le programme « Petites Villes de Demain ».
- **Projets de futurs lieux culturels ou de services** (ilot Stella Maris et ilot anciens autolysats) également portés par le programme « Petites Villes de Demain »

• Des projets dans les autres communes sont aussi à considérer : travaux en cours de réaménagement du centre-ville de Kerlaz, ...



- Il est essentiel de tenir compte de ces futurs projets dans l'élaboration du schéma directeur, puisqu'ils auront un impact direct sur la mobilité des habitants. On note que l'essentiel de ces projets vont déjà dans la direction d'un apaisement de la circulation et d'une volonté affichée de développer les mobilités actives. Cela confirme que la dynamique de changement est déjà enclenchée et que l'ensemble des parties prenantes sont engagées dans cette démarche.



Imperméabilité urbaine à Douarnenez



Cette carte traduit la "**perméabilité**" du réseau ouvert aux piétons, c'est-à-dire la quantité de détours en moyenne à faire pour se déplacer par rapport au vol d'oiseau, en coloriant les ilots formés par le réseau :

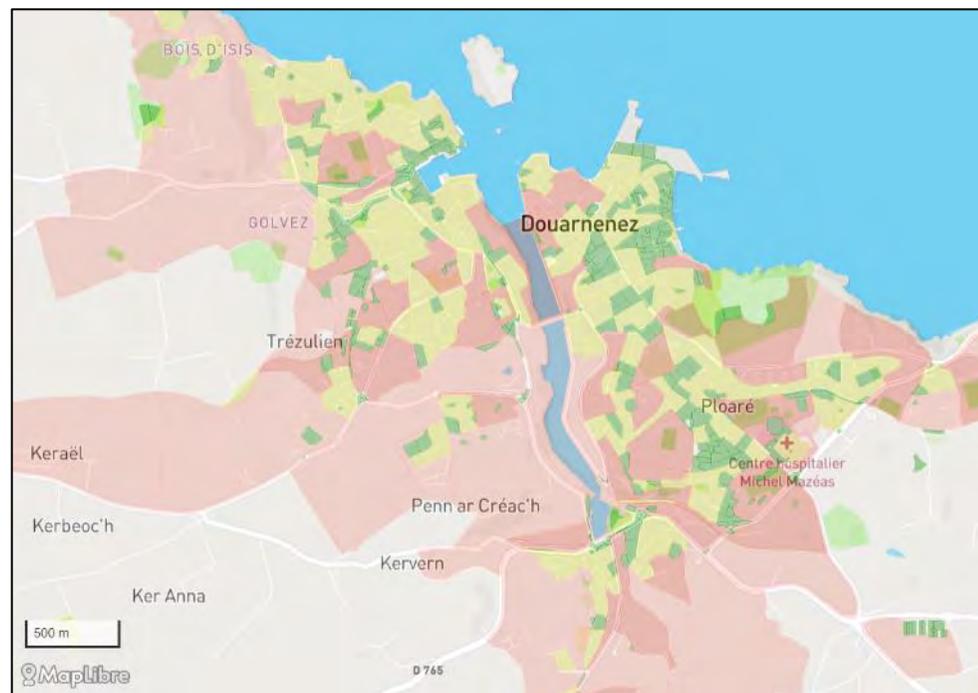
- en blanc pour les zones non habitées (densité < 100 hab./km²)
- en allant du rouge pour les grands ilots au vert pour les petits ilots.

La taille de l'îlot est une condition nécessaire, mais pas suffisante, pour la marche à pied : même dans un quartier agréable, il y aura peu de piétons si le périmètre des ilots dépasse 1 km.

condition	couleur
densité de pop < 100 hab/km ²	
périmètre de l'îlot < 350 m	
périmètre entre 350 et 700 m	
-----	-----
périmètre > 700 m et densité < 1000 hab/km ²	
périmètre > 700 m et densité entre 1000 et 10000	
périmètre > 700 m et densité > 10000	



En l'absence de cheminements spécifiques aux piétons (ou cyclistes) à travers les perméabilités urbaines, **la marche et le vélo sont peu compétitifs vis-à-vis de la voiture** puisqu'ils empruntent des itinéraires similaires en ville.





La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

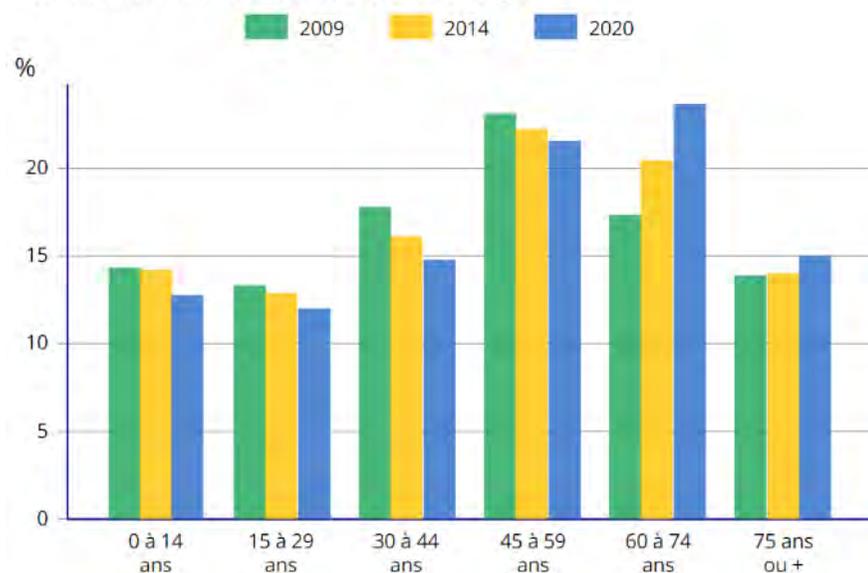
L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2014 et 2020 est marquée par un vieillissement de la population, et une diminution marquée chez les 30-44 ans couplée à une forte augmentation chez les 60-74 ans. Le territoire est par ailleurs marqué par un solde naturel négatif (variation annuelle moyenne de la population de -0,6 % entre 2014 et 2020).

Le développement du VAE pourrait notamment permettre de séduire les seniors.

En termes d'activité, la population des 15-64 ans est répartie de la manière suivante :

- 72,3 % (7 475) d'actifs dont 61,2 % en emploi et 11,1 % de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables et intermodaux domicile-travail a priori important ;
- 27,7 % (2 864) d'inactifs, dont 7,8 % d'élèves, étudiants, stagiaires, 11,8 % de retraités et 8% d'autres inactifs.
- **Pour développer le vélo, les leviers des déplacements domicile-étude et domicile-travail sont particulièrement pertinents surtout vers les pôles structurants du territoire, et vers les arrêts de bus/car pour accéder aux territoires voisins en intermodalité avec le bus, bien qu'ils comportent plusieurs freins à surmonter.**

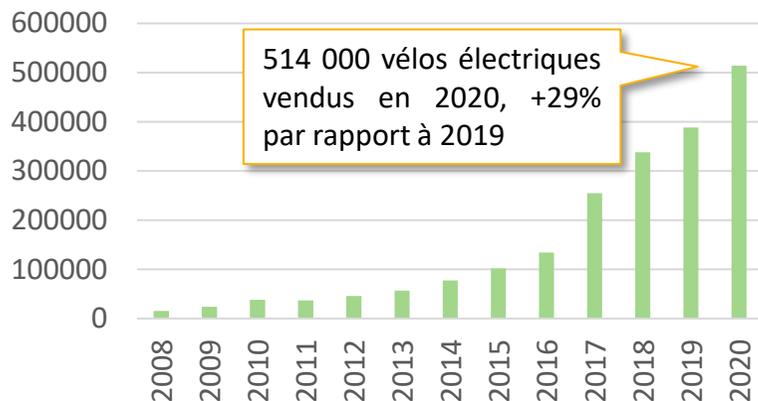
POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



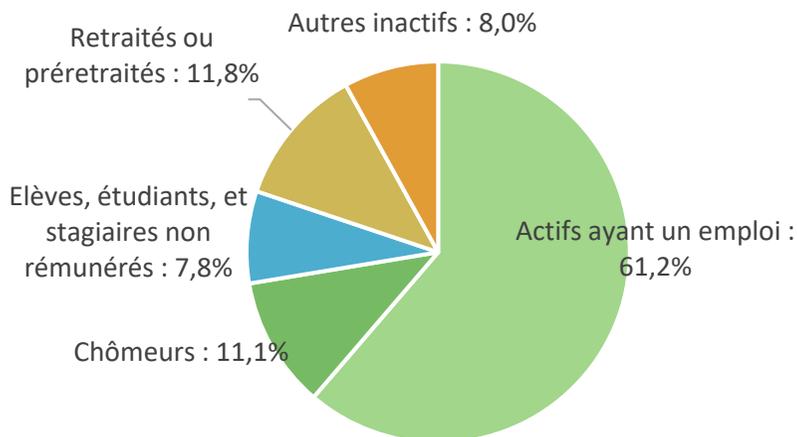


La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

Ventes de VAE en France depuis 2008



Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2019 (INSEE, 2022)



Le profil de l'emploi sur le territoire montre une **nette majorité d'ouvriers et employés**, selon le type plus précis d'activité, le vélo ou le VAE pourra devenir un moyen de déplacement domicile-travail intéressant en termes de dépenses.

Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les plus jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire. **Le VAE peut de plus être une solution plus rapide et moins fatigante aux distances relativement importantes séparant les communes sur le territoire**, qui peuvent présenter un point bloquant à l'utilisation du vélo.

L'acquisition d'un VAE et s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...) constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages (bien que bien plus faibles par rapport à l'usage d'un véhicule motorisé).

Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources (voir lien ci-dessous).

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Par ailleurs, les enjeux autour des EDP (Engins de Déplacement Personnel) émergent depuis quelques années. En 2021, il s'est vendu 908.000 trottinettes, soit 400.000 de plus que les VAE. La trottinette est un moyen de transport adapté à des trajets courts en milieu urbain, et entraîne une complexification de la cohabitation avec l'ensemble des usagers de l'espace public. Pour des territoires périurbains et ruraux, son usage pourrait connaître un vrai essor dans les prochaines années.



Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo

Le territoire En Bref

- Un **territoire semi-rural** fortement polarisé vers Douarnenez, avec une **densité de population plus importante que la moyenne française**.
- Des **distances relativement faibles** entre les 5 communes.
- Un **territoire vallonné**, en particulier les communes de Douarnenez, Pouldergat et Kerlaz, ce qui peut être un frein important au développement du vélo.
- Une **concentration de la population et des activités** (économiques, portuaires et touristiques) **à Douarnenez** mais une forte interaction avec le chef-lieu du département Quimper situé à une vingtaine de kilomètres.
- **Quelques discontinuités** qui devront être traitées ou améliorées pour assurer des franchissements en sécurité. Celles-ci sont cependant mineures et **ne constitueront pas un frein à l'aménagement d'un réseau cyclable complet et de qualité**.
- **Une population vieillissante**, pour laquelle le développement du VAE pourra être intéressant.



Une dynamique enclenchée, à poursuivre et accélérer dans le cadre du SDC

Le contexte En Bref

- Une **hausse de la pratique du vélo** de manière générale sur le territoire, en particulier depuis la crise sanitaire
- Une **politique vélo ambitieuse** portée par différents acteurs et en premier lieu par Douarnenez Communauté avec la prise de compétences clés en matière de mobilité et de voirie
- Des **possibilités de financements/subventions** multiples et variées, à différentes échelles territoriales
- Plusieurs **initiatives** pro-vélo en place ou en projet, portées par des acteurs divers.



Le rôle de BL évolution vis-à-vis de ce contexte :

- Partir des **propositions** issues des études **existantes** (schéma SIOCA, plan de circulation et de stationnement...)
- Apporter une **expertise** sur les types d'aménagements existants et proposés
- Intégrer les **modalités de subventions** existantes aux futures modélisations de coûts
- Prendre en compte les différentes échelles de **gouvernance** pour proposer pour Douarnenez Communauté le meilleur système de portage par la suite

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

L'intérêt d'un Schéma Directeur Cyclable dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaines et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.

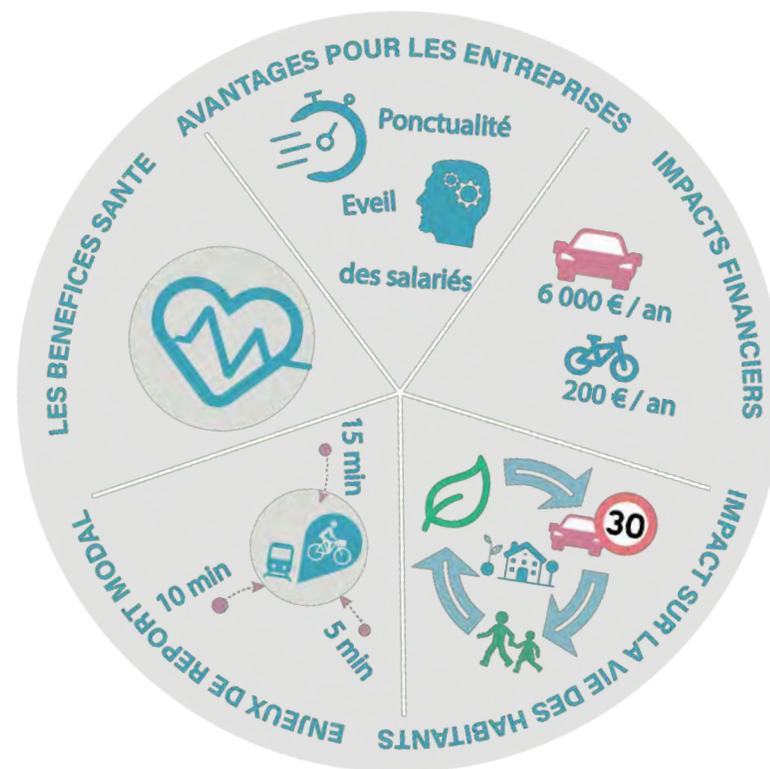
Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

Pour la collectivité, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

→ **Le Schéma Directeur Cyclable doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfiques et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.





Analyse de la demande : Enquête en ligne et concertation

Une **enquête en ligne** a été diffusée entre fin septembre et mi-novembre 2023 auprès des habitants du territoire, à travers plusieurs canaux de communication : site internet de la CC Douarnenez, relai des associations vélo... Cette enquête a récolté au total **589 réponses**, signe d'un engouement important et en forte progression. A titre de comparaison, l'enquête nationale Baromètre des Villes Cyclables avait reçu « seulement » 236 contributions lors de sa dernière publication en 2021.

Un **atelier de concertation** a par ailleurs été réalisé le 4 octobre au marché de Tréboul avec là encore une forte participation.



Enquête sur les pratiques cyclables sur le territoire de Douarnenez Communauté

justin.dethuy@bl-evolution.com [Changer de compte](#)

Non partagé

Dites-nous en plus sur vos habitudes de déplacement à vélo dans la Communauté de Communes de Douarnenez !



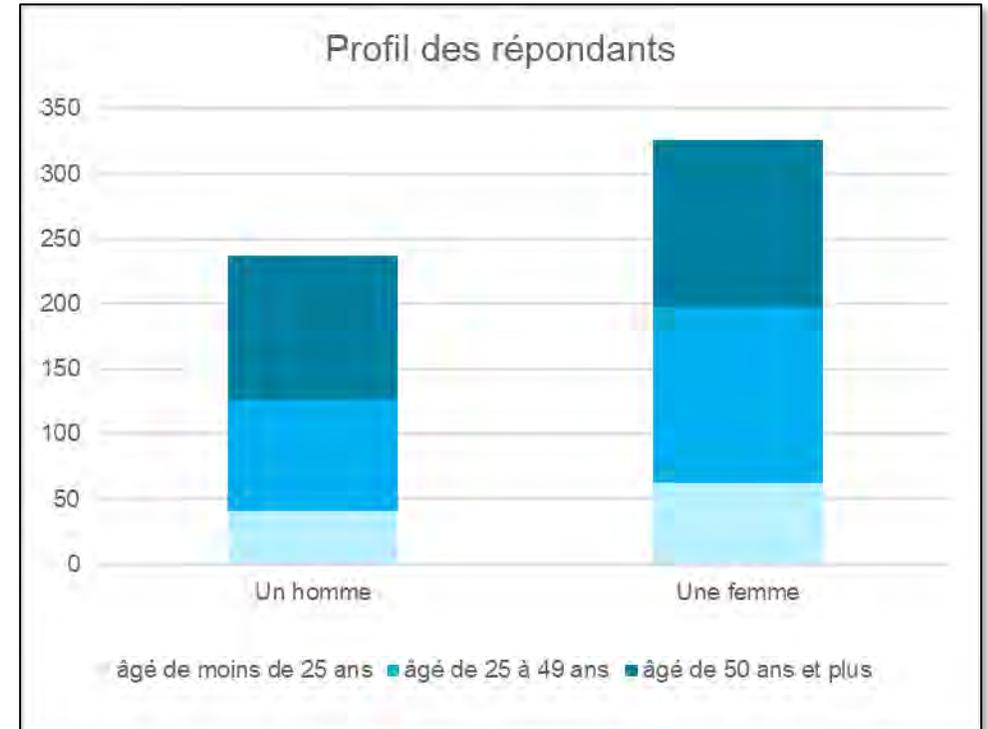
Dans le cadre de la réalisation de son schéma directeur cyclable, la Communauté de Communes de Douarnenez souhaite identifier les pratiques cyclables actuelles et les



Typologie de répondants

Les **lieux de résidence** des habitants ayant répondu sont :

- **Douarnenez (81,6% - 465 réponses)**
- Poullan-sur-Mer (5,8% - 33 réponses)
- Pouldergat (3% - 17 réponses)
- Kerlaz (1,8% - 10 réponses)
- Le Juch (1,8% - 10 réponses)
- Autre (6% - 35 réponses)

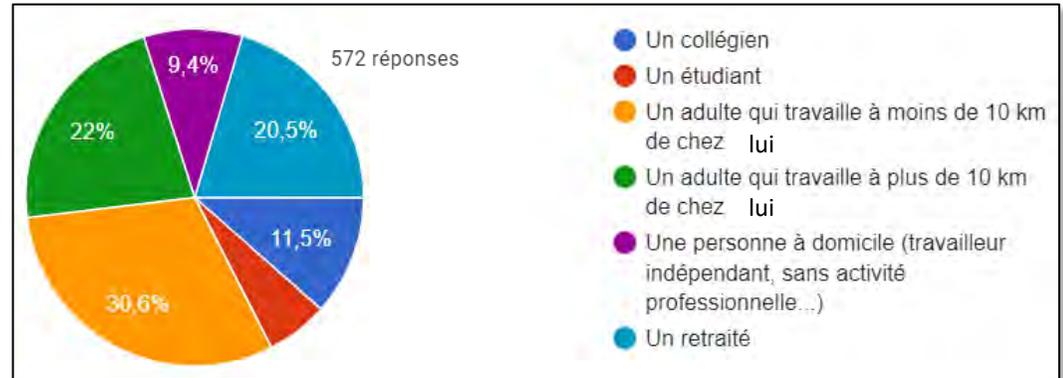


- Les répondants à l'enquête sont **majoritairement des femmes (58%)**.
- **42% des répondants sont âgés de 50 ans et plus**, et 40% sont âgés de 25 à 49 ans.

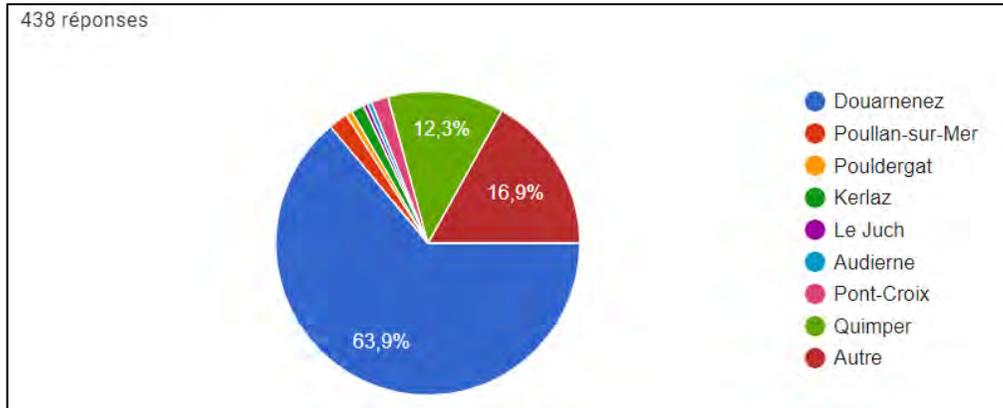


Typologie de répondants

- 53% des répondants à l'enquête sont des actifs ayant un emploi. 58% d'entre eux travaillent à moins de 10km de leur domicile.
- Les autres répondants sont aussi bien des retraités (20,5%) que des étudiants et collégiens (17,5%) ou encore des personnes à domicile (9,5%).



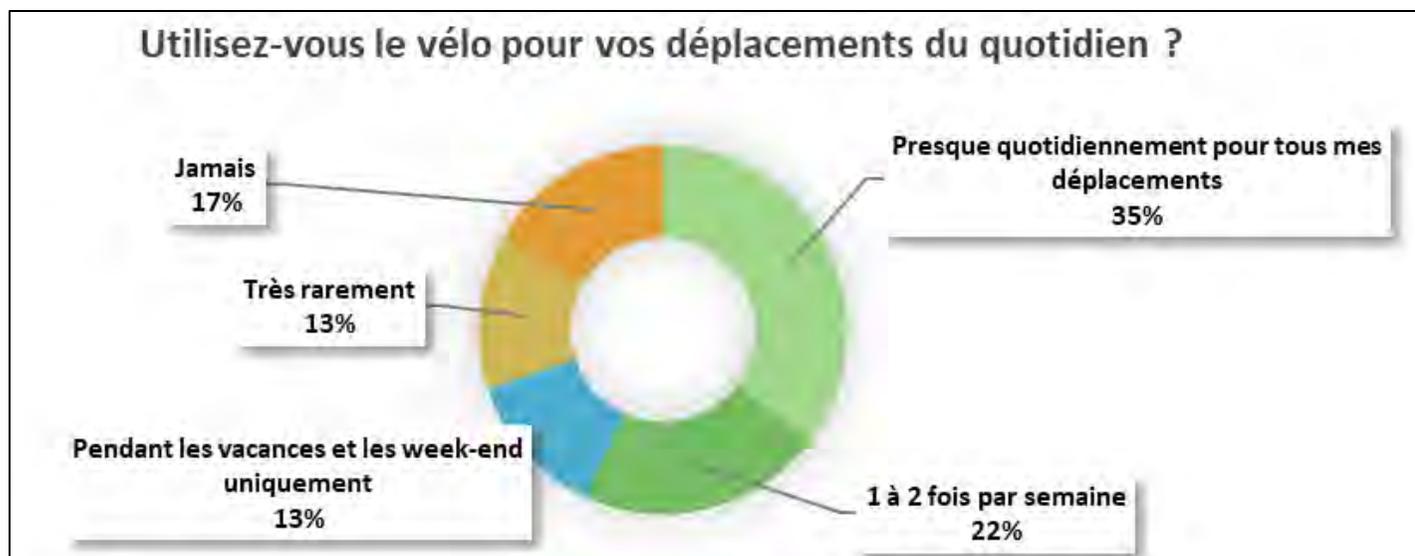
Lieu de travail



- Douarnenez (64%) et Quimper (12%) représentent les 3/4 des lieux de travail des répondants.
- Brest (dans la catégorie Autre) est probablement fortement représenté également.
- Un autre graphique révèle par ailleurs que 94% des sondés font leurs courses à Douarnenez, et pour le reste en dehors de la CC (5,5%).

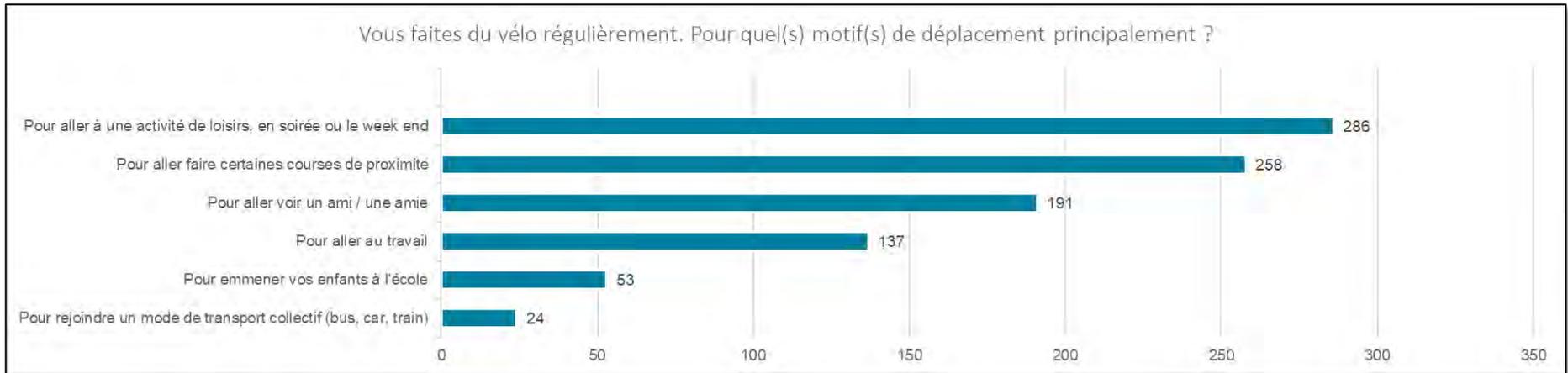
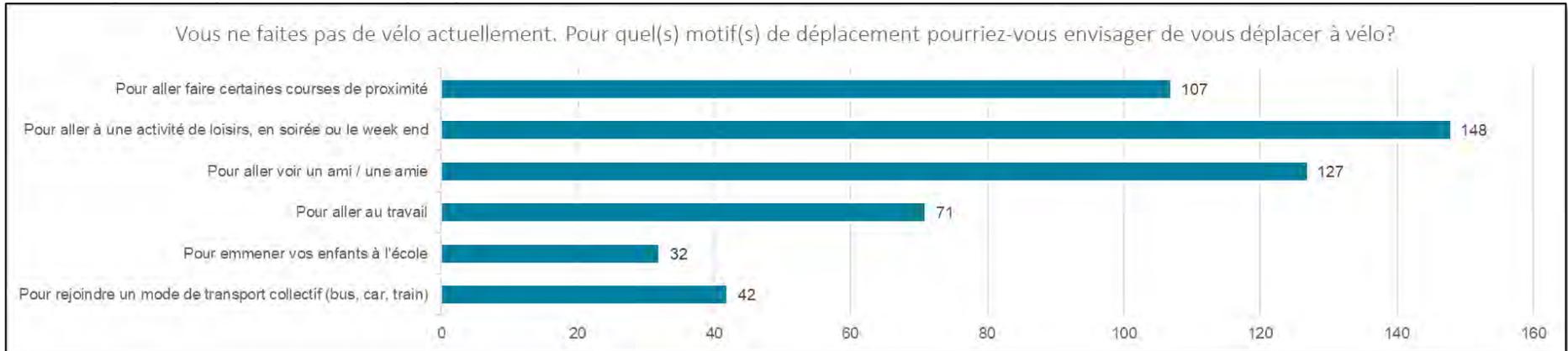
Habitudes de déplacements à vélo

- La pratique du vélo est déjà bien ancrée avec **plus de la moitié des répondants à l'enquête qui utilisent le vélo au minimum 1 fois par semaine**, contre seulement 20% qui n'utilisent pas ou très peu le vélo.
- Ils sont même **35% à utiliser le vélo presque quotidiennement pour tous les déplacements**.





Motifs de déplacements



- On observe à la fois pour les cyclistes actuels (graphique du bas) et les cyclistes en devenir (graphique du haut) **une pratique plutôt orientée loisirs qu'utilitaire** (domicile-travail/domicile-études)



Certains freins à lever pour amplifier la pratique du vélo

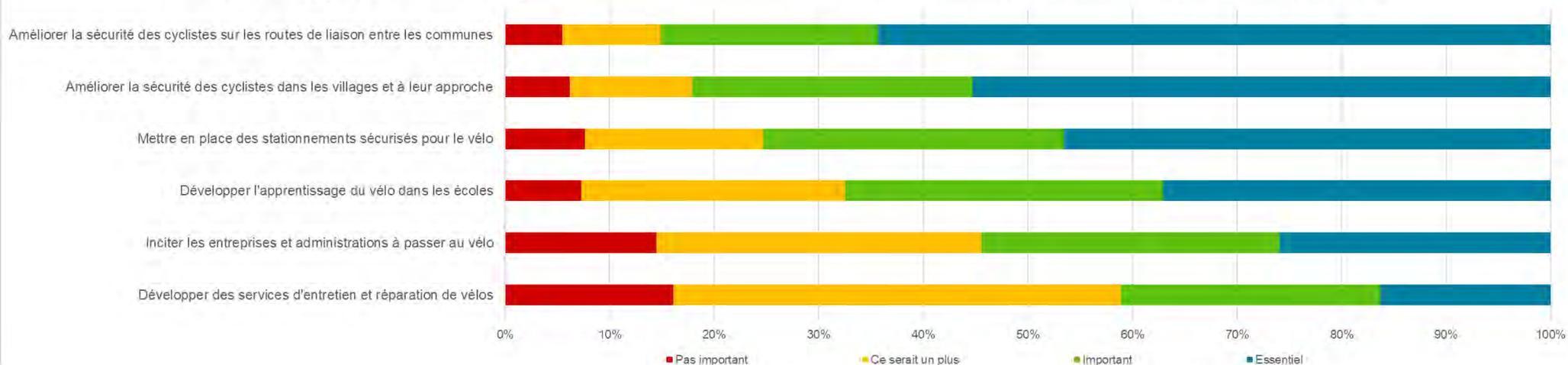


- Le manque d'infrastructures sécurisées apparaît clairement comme le principal frein à l'usage du vélo sur le territoire, le manque de stationnement vélo est aussi un blocage pour de nombreux cyclistes. D'autres paramètres tels que la météo, la difficulté de transporter des choses ou encore le manque d'information rendent la pratique du vélo compliquée pour une part des répondants.
- Le rôle des collectivités sera donc de sécuriser les itinéraires, mais également d'agir sur les services et accompagner le changement des pratiques en sensibilisant la population (par exemple sur la météo où les pays nordiques n'ont pas ce problème malgré une météo moins clémente, et des équipements existent pour palier la mauvaise météo).



Les attentes des répondants envers les collectivités

D'après vous, que pourrait faire le Département, la Communauté de Communes ou les Villes pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?

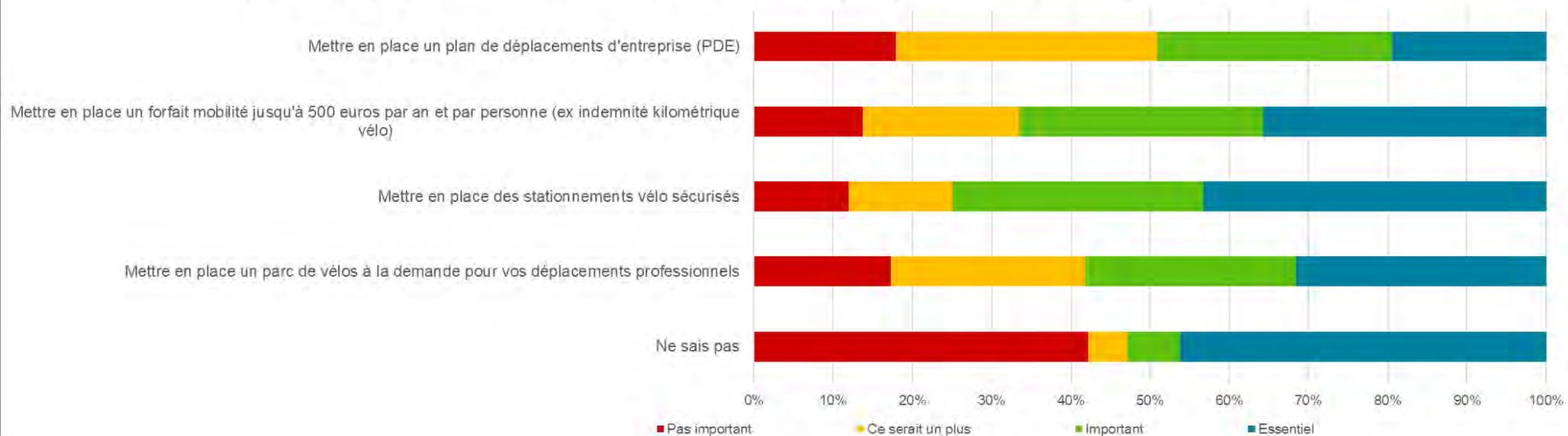


- On note une très forte attente pour avoir des liaisons sécurisées entre les communes : pour plus de 60% des répondants c'est essentiel. Le thème de la sécurité des cyclistes revient également à l'intérieur des communes et à leur approche (essentiel pour plus de 55% des répondants).



Les attentes des répondants envers les entreprises

D'après vous, que pourrait faire votre entreprise, votre employeur, pour encourager l'usage du vélo des salariés?

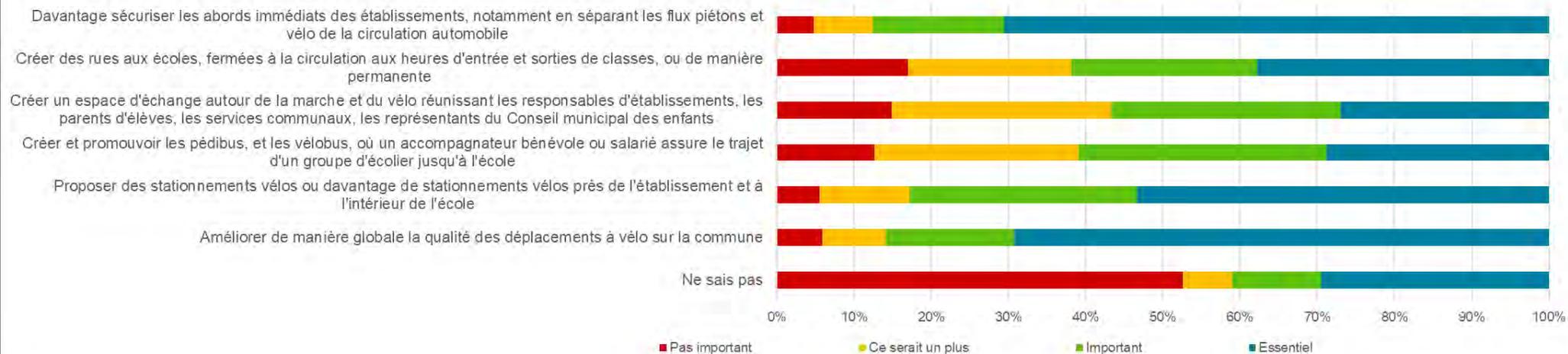


- La thématique du stationnement vélo sécurisé revient ici concernant les attentes des répondants vis-à-vis de leur employeur : il s'agit d'un thème important (ou même essentiel) pour les 3/4 d'entre eux.
- Suivent la mise en place d'un forfait mobilité, la mise à disposition d'un parc de vélos à la demande et la mise en place d'un plan de déplacements d'entreprise.



Les attentes des répondants vis-à-vis de la mobilité scolaire

Que pourraient faire la CC, les Villes et les établissements scolaires pour favoriser le déplacement des élèves à vélo?



- Tout comme les déplacements vers le lieu de travail, les déplacements vers les différents établissements scolaires sont une source de report modal importante vers le vélo.
- Pour cela, les attentes des répondants concernent dans l'ordre de priorité : la sécurisation des abords des écoles, la qualité des déplacements à vélo de manière générale, l'offre de stationnements vélo à proximité et à l'intérieur des établissements, la création de rues écoles fermées à la circulation (ponctuellement ou en permanence), la mise en place de pédibus ou vélabus et enfin la concertation entre les différents acteurs.



Accessibilité aux pôles

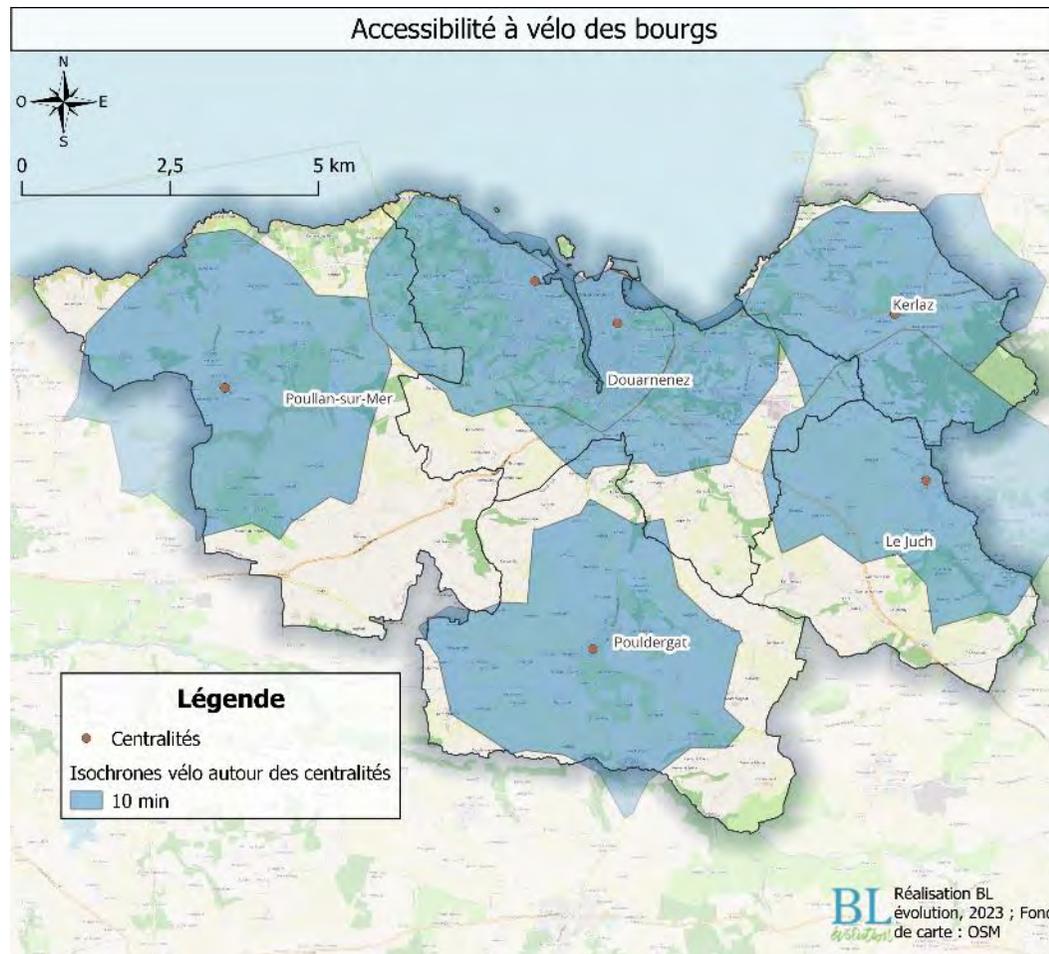
Note méthodologique (valable pour toutes les cartes **isochrones**)

- 10 min à vélo = rayon de 2 km environ
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

i Cette carte représente les **isochrones** autour des bourgs (Tréboul a été intégré pour Douarnenez), c'est-à-dire les lieux accessibles à vélo depuis les centre-bourgs de ces communes en 10 minutes.

Bourg	Population de la commune	Nombre d'habitants à 10 min à vélo
Douarnenez	13 956	12 473
Tréboul		11 830
Poullan-sur-Mer	1 485	1 073
Pouldergat	1 214	866
Le Juch	725	904
Kerlaz	785	909

- 98% des habitants de la CC habitent à moins de 10 minutes à vélo du centre bourg d'une commune.
- Ils sont 80% à habiter à moins de 10 minutes à vélo du centre-ville ou du centre de Tréboul.





Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- On trouve sur le territoire de la CC deux cités scolaires à Douarnenez en centre-ville
- Les plus gros employeurs sont :
 - Le centre hospitalier avec plus de 700 employés
 - La conserverie Chancerelle, Franpac et Eolane dans la zone de Lannugat, avec respectivement 580, 270 et 140 employés
 - Petit Navire à Pouldavid avec 295 employés
 - Le centre de rééducation fonctionnelle et Leclerc à Tréboul



➤ **75% des collégiens et lycéens de la CC habitent à moins de 15 minutes à vélo de leur collège.**

➤ **Les zones d'activités sont situées majoritairement à Douarnenez.**

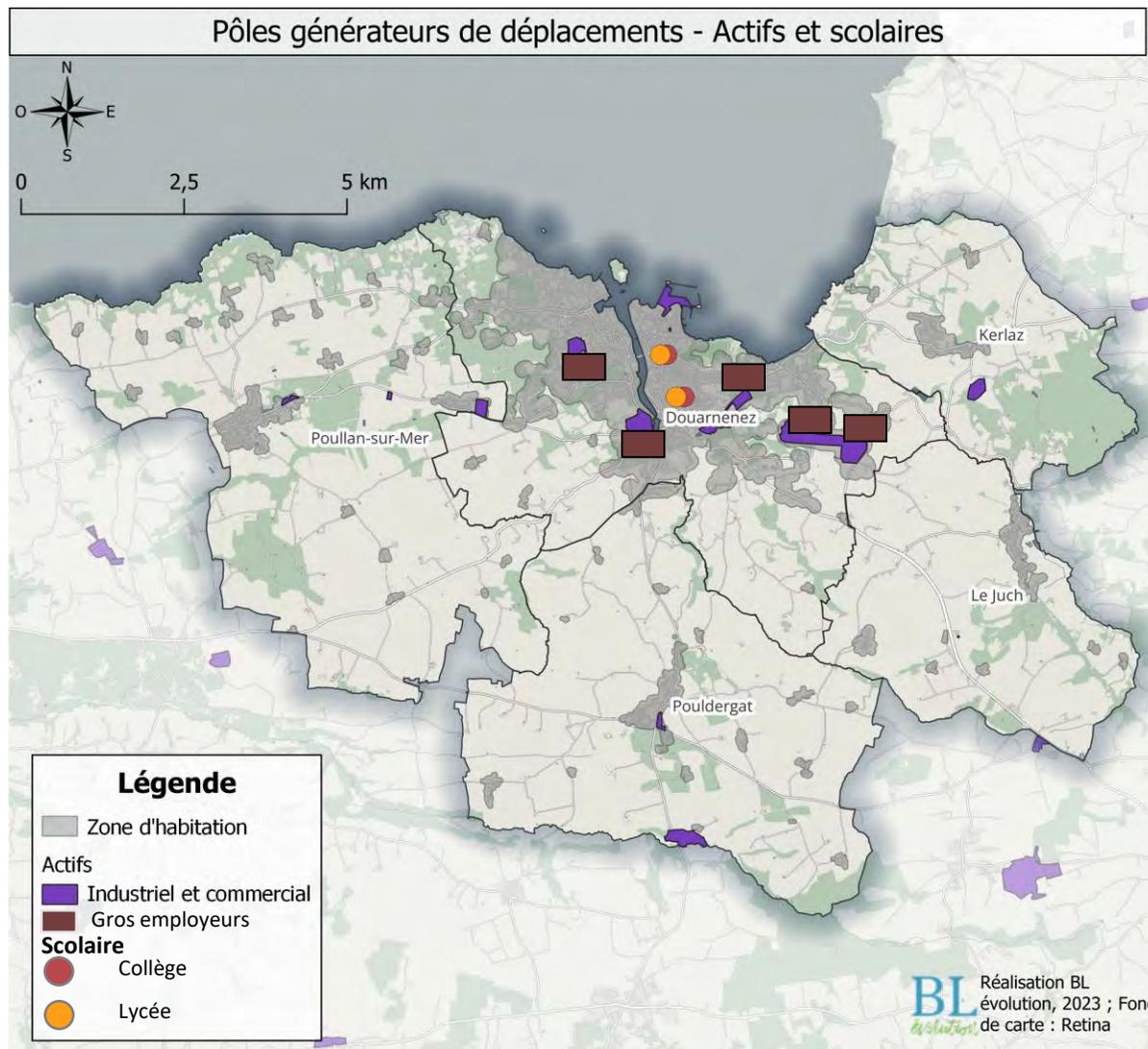




Tableau de synthèse des flux DT et DE

Douarnenez Communauté (2020)

- 18 100 habitants
- 6 300 actifs ayant un emploi et 3 200 « étudiants » dans la zone
- 7 350 emplois dans la zone

Flux Rentrant dans l'EPCI

4 400 personnes vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent/étudient dedans, principalement à :

- Douarnenez (4000)
- Puis Poullan-sur-Mer et Kerlaz (70)

Chez les actifs, ces personnes viennent majoritairement de Quimper (600), Confort-Meilars (165), Audierne (155) et Plozevet (135).

Chez les scolaires, ces personnes viennent principalement de Plouhinec (100), Plonevez-Porzay (90), Confort-Meilars (85) et Quimper (50).

Plusieurs étudiante et actifs viennent de communes limitrophes à l'EPCI, notamment de Confort-Meilars (250) et Plonevez-Porzay (195).

Certaines **connexions facilitées à vélo avec des communes voisines à l'EPCI** devraient permettre du report modal

Flux Sortant de l'EPCI

3 050 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler ou étudier, principalement à :

- Quimper (1300)
- Brest (140)
- Pont-Croix (85)
- Locronan (80)

D'autres trajets, aux flux moins importants, sont réalisés entre des communes limitrophes ou sur des distances inférieures à 10 km.

Etant donné les flux importants vers et depuis des villes du Finistère (Quimper, Brest, Pont-Croix) sur des distances difficilement réalisables à vélo, des **solutions d'intermodalité entre le vélo et les cars BrezihGo/ la mobilité partagée** sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

Flux Internes à l'EPCI

6 400 personnes vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI

Flux au sein de la même commune

- Ils sont 5 200 à vivre et travailler/étudier dans la même commune (51% des actifs et 64% des étudiants de tout l'EPCI). Des liaisons cyclables intra-communales sécurisées peuvent permettre un fort report modal vers le vélo pour ces travailleurs/étudiants.

Flux entre 2 communes différentes de l'EPCI

- Ils sont 1 150 à vivre et travailler dans 2 communes différentes au sein de la CC.
- **80% des km.voyageurs effectués par ces navetteurs le sont pour trajets inférieurs à 7km** (souvent vers Douarnenez). Pour ces travailleurs, l'aménagement de liaisons cyclables sécurisées inter-communales a le potentiel d'augmenter fortement la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.
- Pour les autres (longueurs des trajets compris entre 7 et 10km), l'intermodalité avec les mobilités partagées et transports en communs sur des liaisons aux flux importants sont pertinentes.

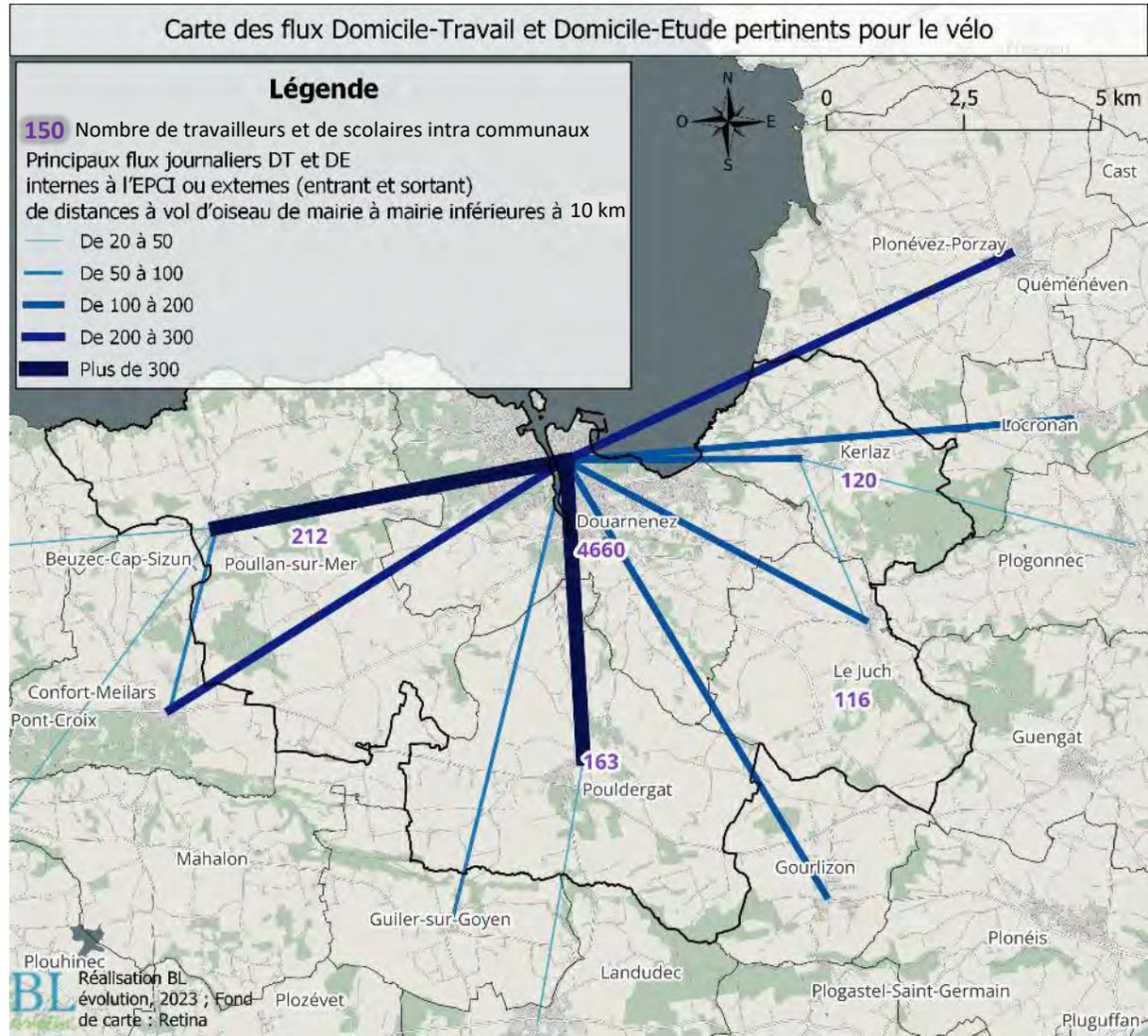


Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- **5 270 personnes résident et travaillent/étudiant dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieux d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo
- **2200 personnes vivent et travaillent/étudiant dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CC), mais effectuent des trajets inférieurs à 10 km*. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien

70% des trajets quotidiens effectués par les actifs et les scolaires (habitant ou travaillant dans la CC, ou les deux) sont potentiellement réalisables à vélo.

Sources : Insee

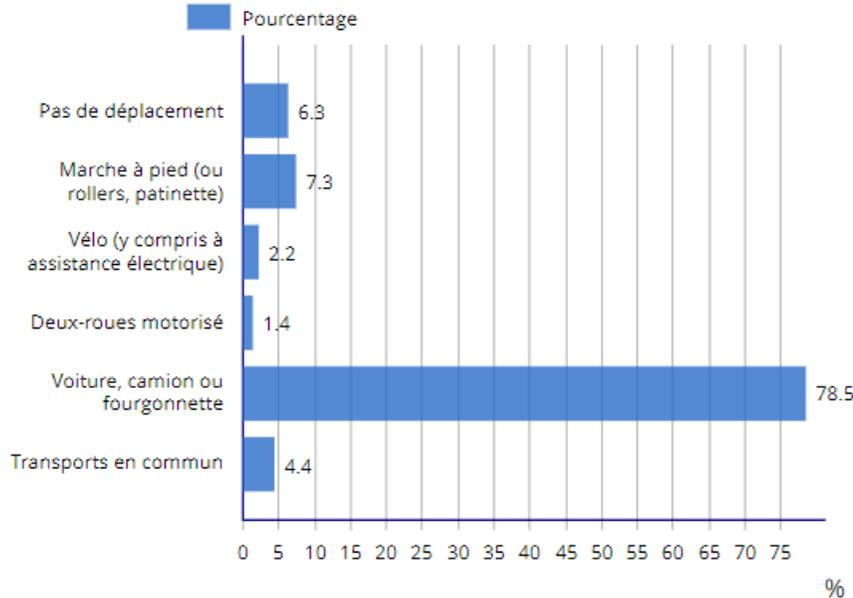


NB : la limite de 10km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente entre 30 et 45 min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.



Habitudes de déplacement des actifs

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



On observe :

- Une forte prégnance de l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail
- Que le vélo représente seulement 2,2% de la part modale des actifs
- Que 16% des ménages n'ont pas de voiture et 32% ont deux voitures ou plus

- **50% des actifs du territoire résident et travaillent dans la même commune, en légère régression par rapport à 2008.** Ce chiffre est très supérieur à la moyenne nationale. Cela représente un réservoir potentiel de personnes pouvant se déplacer à vélo, à pied et autres modes doux.
- **Cependant, ils sont 78% à se rendre au travail en voiture.**
- **Le taux de multi-motorisation des ménages est important à l'échelle de la CC : 35% des ménages possèdent 2 voitures ou plus.**
- **En 2020, 2,2% des habitants se déplaçaient à vélo pour leurs déplacements domicile-travail.** En comparaison avec les territoires voisins : 0,8% dans la Pays Fouesnantais, 1,5% pour QBO.
- **La voiture reste prépondérante, comme le mode « à tout faire » des déplacements.**



Un potentiel élevé pour le vélo au quotidien, tous motifs confondus

En Bref

- Un usage de la voiture prédominant (78% des déplacements domicile – travail) et une part modale vélo faible (2,2% des trajets), comme dans la plupart des territoires peu denses.
- Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, pour des distances inférieures à 10 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :
 - Environ 5 200 personnes travaillent/étudient dans leur commune de résidence, représentant un important potentiel de développement des mobilités actives dans les centres-bourgs des communes.
 - Environ 2 200 personnes vivent et travaillent/étudient dans des communes différentes (parfois en dehors de la CC), mais effectuent des trajets inférieurs à 10 km. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien.
 - Pour les 1 300 personnes, dont 1000 actifs, qui se rendent chaque jour à Quimper, il y a un fort enjeu à développer l'intermodalité, notamment vers l'agglomération quimpéroise.
- Des publics cibles divers : familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.
- Des équipements assez bien répartis entre les communes, et des typologies d'équipements et services du quotidien complémentaires entre des communes limitrophes, favorisant l'usage du vélo pour les habitants des communes périphériques vers les pôles.

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - **Hiérarchisation du réseau routier**
 - Cyclabilité
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

Choisir entre séparation et mixité vélos/voitures

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

- **Le volume de trafic** : au-dessus de 4000 véhicules par jour dans les 2 sens, la cohabitation est très problématique entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas recommandé entre les vélos et les véhicules motorisés, excepté sur des routes très peu circulées.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, zones 30, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Charges de trafic & vitesses croissantes

MIXITÉ	SÉPARATION	ELOIGNEMENT	EXCLUSION
<ul style="list-style-type: none"> • Les couloirs bus-cycles • Les zones 30 • Les zones de rencontre • Les aires piétonnes 	<ul style="list-style-type: none"> • Les bandes cyclables • Les pistes sur chaussée • Les double-sens cyclables • Les accotements revêtus 	<ul style="list-style-type: none"> • Les voies vertes • Les pistes derrière le stationnement • Les pistes sur trottoir 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'aménagement



Piste cyclable/voie verte = 300 k€/km
Sur chemin existant = 150 k€/km



Zone 30 = 50 k€/km



Trafic motorisés (en véhicules/jour)

12 000
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000

0 10 20 30 40 50 60 70 80

Agglomération Hors-agglomération

Chaucidou apaisée = 50 k€/km



Jalonnement = 1 k€/km



Vitesses motorisés (Km/h)



Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

Le réseau routier de Douarnenez Communauté est hiérarchisé selon plusieurs niveaux :

- **Un niveau départemental primaire :**
 - Les D7 et D765 lient la CC aux principaux pôles avoisinants (Quimper, Audierne et Chateaulin) sont des voies fortement circulées (TMJA > 5000) vers Quimper et vers Brest), avec un fort taux de poids lourds sur l'axe Douarnenez-Quimper (entre 150 et 300 PL/jour/sens). La circulation à vélo y est possible en l'état mais nécessiterait des aménagements pour la sécuriser.
- **Un niveau départemental secondaire structurant :**
 - Ces routes départementales assurent un transit territorial et le volume de circulation y est important, en particulier sur la D207 qui longe l'anse de Pouldavid puis la franchit via le Grand Pont (TMJA > 10 000). On y observe un fort taux de poids lourds notamment sur les routes d'accès au port principal, et un ressenti de vitesses de circulation élevées hors agglomération (bien au-delà de 70 km/h). La circulation à vélo y est possible en l'état mais nécessiterait des aménagements pour la sécuriser.
- **Un réseau secondaire de transit territorial :**
 - Des voies secondaires départementales et communales sur lesquelles le trafic est faible, avec des vitesses de circulation pouvant être élevées, mais ne l'étant pas systématiquement. La circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser à minima un jalonnement de qualité, et dans certains cas un aménagement mixte et partagé.
- **Un réseau communal de desserte et transit local :**
 - Le réseau routier de la CC est également complété par un maillage très fin de routes communales et de chemins agricoles. Certains de ceux-ci peuvent être utilisés pour des trajets utilitaires inter-bourgs (liaisons plus directes et/ou évitant une route inadaptée), ou pour rejoindre un itinéraire cyclable, et d'autres pourraient constituer des boucles loisir.

HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

0 2,5 5 km



Légende

Type de voiries

- Réseau routier départemental primaire
- Réseau routier départemental secondaire
- Réseau secondaire de transit territorial
- Routes de desserte et transit local



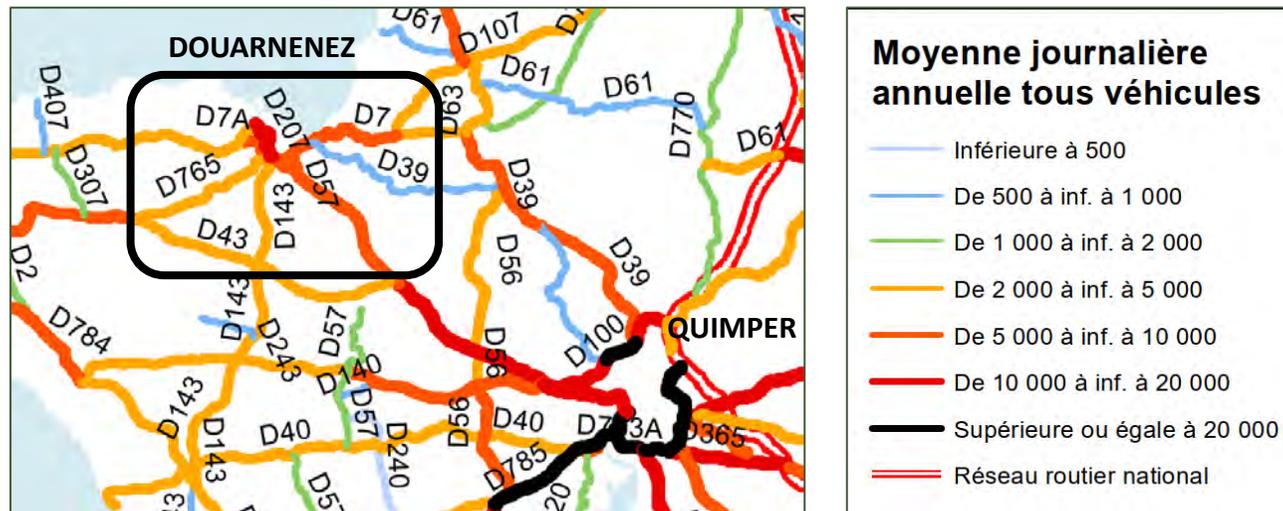
Réalisation BL
évolution, 2023 ;
Fond de carte : Retina ;
Source : IGN BDTOP0



Trafic routier

i

- Les données de trafic routier font état de flux de véhicules importants (supérieur à 5000 véhicules / jour) sur plusieurs routes départementales : la D765 entre Quimper et Douarnenez, la D7 entre Douarnenez et Kerlaz. La D207 qui traverse Douarnenez par le Grand Pont présente même un trafic supérieur à 10 000 véh/jour.
- Parmi les routes départementales, seule la D39 qui relie Douarnenez à Plogonnec présente un volume de trafic (TMJA < 1 000 véh/jour) compatible avec un partage de la voirie.
- Pour les autres (trafic compris entre 2 000 et 5 000 véh/jour), le type d'aménagement permettant d'accueillir les cyclistes doit être pensé au regard des flux de véhicules et des vitesses observées.





Réseau départemental primaire : D7 et D765



D7 entre Douarnenez et Kerlaz (Source : visite terrain)

Sur cette section en agglomération, proche de la plage du Ris, la vitesse est limitée à 50km/h mais la configuration est roulante et la pente importante, ce qui rend la pratique du vélo peu sécurisée. Il existe une bande délimitée côté montant mais cette dernière est trop étroite et de largeur variable. De plus, celle-ci n'est **pas matérialisée comme bande cyclable** (pas de pictogrammes vélo) et sa **faible largeur ne la distingue pas d'un accotement classique** de voirie. Dans le sens inverse descendant, il n'y a pas d'aménagement prévu pour les cyclistes.



D765 entre Douarnenez et Quimper (Source : google street view)

Cet axe qui relie Douarnenez à Quimper est très circulé et ne propose pas d'aménagement cyclable. Pourtant, la Voie Verte en parallèle destinée aux modes actifs comporte de nombreux points durs (qualité du revêtement et faible largeur par endroits), ce qui dissuade une partie des cyclistes (sur route et utilitaire notamment) et pourrait les reporter sur ce tronçon non sécurisé.



D765 traversée urbaine à l'extrémité de l'anse de Pouldavid (Source : visite terrain)

Le **marquage au sol suggère une piste bidirectionnelle sur chacun des trottoirs, ce qui ne laisse pas d'espace dédié aux piétons**. Le trafic est important entre deux giratoires très proches et la lisibilité générale n'est pas bonne, le quai bus étant par ailleurs desservi directement sur la piste



Réseau départemental primaire : D7 et D765



D765 entre Douarnenez et Pont Croix (Source : google street view)

Sur cet axe qui relie Douarnenez à Pont Croix puis Audierne via le sud de Poullan-sur-Mer, on observe de longues lignes droites qui incitent à la vitesse. Il n'y a pas d'aménagements cyclables ni d'itinéraires alternatifs à proximité.



Intersection D7 avec le Ry Huella (Source : visite terrain)

Cet axe fait partie du futur tracé de la Véloroute La Littorale. Les cyclistes débouchent depuis le Ry Huella avec une forte pente sur la D7 qui mérite d'être aménagée et sécurisée au niveau de cette intersection.



D7 à l'entrée de Kerlaz depuis Locronan ou Plonévez-Porzay (Source : visite terrain)

Encore un axe peu favorable au vélo et sans cheminement alternatif satisfaisant. La limitation à 30 en amont d'un plateau surélevé permet toutefois d'apaiser la circulation en entrée de commune.



Réseau départemental secondaire structurant



D143 entre Pouldergat et Douarnenez
(Source : google street view)

Cette route départementale est la route la plus directe pour relier les deux communes. Cependant, le trafic motorisé (TMJA > 2000) et la vitesse des véhicules y sont importants. La chaussée est étroite, et l'absence d'accotement praticable n'offre aucun refuge aux cyclistes qui s'aventureraient sur cet axe.

Un itinéraire jalonné plus sécurisé mais plus vallonné existe à l'est de la RD.

A noter également que l'aménagement en site propre le long de la D143 fait partie des projets du CD29 mais sur la période 2028- 2034.



D43 au sud de Pouldergat
(Source : visite terrain)

Cet axe de transit contourne Pouldergat par le sud avec un trafic assez important (TMJA > 2000) et ne présente aucun aménagement cyclable. La voirie est en pente et étroite et donc peu accueillante pour les cyclistes.



D7A Bd Jean Moulin qui fait partie de la « rocade » de Douarnenez (Source : visite terrain)

Cette route départementale en milieu urbain est très circulée (TMJA > 5000). Elle présente une bande cyclable depuis le giratoire Jean Moulin qui s'interrompt brutalement pour devenir un simple accotement étroit. Le contexte n'est pas favorable à la pratique du vélo (trafic, vitesse, pente).



Réseau départemental secondaire structurant



D7 depuis Douarnenez vers Poullan-sur-Mer
(Source : google street view)

Cette route départementale est la route la plus directe pour relier les deux communes. Cependant, le trafic motorisé (TMJA > 2000) et la vitesse des véhicules y sont importants. La chaussée est étroite, et l'absence d'accotement praticable n'offre aucun refuge aux cyclistes qui s'aventureraient sur cet axe.

Un itinéraire alternatif est proposé aux modes actifs via la voie verte mais celle-ci ne couvre qu'une moitié du linéaire et n'est pas revêtue donc pas adaptée à tous les publics (vélos de route, trajets utilitaires...)



D207 rue Pasteur à Douarnenez
(Source : visite terrain)

Cet axe est très circulé entre le giratoire de Kerharo et le Grand Pont (TMJA > 10 000).

L'aménagement n'est pas lisible pour les cyclistes avec successivement 2 bandes cyclables puis une seule (l'autre étant interrompue par du stationnement) puis aucune à mesure qu'on pénètre dans le centre-ville. Les **bandes ne sont par ailleurs pas officialisées par des pictogrammes vélo au sol.**



Réseau secondaire de transit territorial



**Quai du Port Rhu
(Source : visite terrain)**

Sur cet axe touristique mais très routier par endroits, une écluse avec passage vélos permet un apaisement de la circulation et de sécuriser les traversées piétonnes entre le port musée et les commerces



**Route communale C3 entre Douarnenez et
Poullan-sur-Mer au nord de la D7 (Source : visite
terrain)**

Cet itinéraire rural peu circulé est adapté à la pratique cyclable avec peu de dénivelé. Il permet par ailleurs aux cyclistes de rejoindre Poullan-sur-Mer depuis Douarnenez dans la continuité de la Voie Verte qui s'interrompt au milieu du trajet. Il **pourra être renforcé par un jalonnement clair sur le partage de la voirie.**



**Route de Lanevry qui passe au nord de
Kerlaz (Source : visite terrain)**

Cette route fait partie du tracé de la future Véloroute V45. Elle présente pourtant des caractéristiques peu sécurisantes pour les cyclistes (largeur supérieure à 6m invitant à la vitesse, mauvaise visibilité par endroits du fait du dénivelé et de la végétation, et aucun jalonnement ni aménagement



Réseau communal de desserte et transit local



La rue de Pratanirou à Pouldergat permet, dans un sens, de contourner la commune en évitant la RD43 et la RD143. Un double sens cyclable pourrait faciliter le trajet des cyclistes venant de l'autre sens depuis le Croissant Kerguelen.

Source : visite terrain



La route de Kerillo permet aux cyclistes de relier Douarnenez à Pouldergat en évitant la D143. L'itinéraire est agréable avec peu de trafic mais est assez vallonné. Il pourra être renforcé par un jalonnement horizontal et vertical clair sur le partage de la voirie.

Source : visite terrain



La rue des Professeurs Curie (quartier Sables Blancs) a été aménagée en double sens cyclable et en impasse à son extrémité avec traversée possibles pour les modes actifs. Cet itinéraire fait partie du tracé de la Véloroute V45.

Source : visite terrain



Rappel sur la gestion de la voirie et compétences



- **Douarnenez Communauté** est **Autorité Organisatrice de la Mobilité** depuis 2021 et exerce également la **compétence voirie** (création, aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire qui comprend notamment toutes les nouvelles voiries et l'ensemble des voies communales) transférée par les communes. L'EPCI a donc une marge de manœuvre importante dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables (Maitrise d'Ouvrage) et des différentes offres de services, de communication, de sensibilisation et de stationnement cyclable.
- Le **Département du Finistère** gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales hors agglomération, et des Voies Vertes. En agglomération, il reste propriétaire de la voirie et a un droit de regard sur les aménagements (délivrance d'une permission de voirie). La CC peut toutefois faire une demande de transfert de Maitrise d'Ouvrage au CD pour réaliser des aménagements hors agglomération.
- Les **communes** ont la **compétence sur la police de circulation et de stationnement** (vitesses autorisées, sens de circulation, délivrance des arrêtés de voirie). Elles restent également propriétaires du foncier malgré le transfert de compétence totale de la voirie.



- La prise de compétences voirie et mobilité par la CC témoigne d'une forte ambition dans le développement de la pratique du vélo et surtout dans le déploiement opérationnel des aménagements et services qui seront définis dans le cadre de ce Schéma Directeur.
- Toutefois, ce sujet mérite d'être abordé bien en amont afin de définir avec les différents acteurs le modèle de gouvernance le plus abouti et le plus pérenne en matière de **planification, de financement, mise en œuvre, entretien et gestion des aménagements.**

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - **Section courante**
 - Intersections
 - Stationnement
 - Services
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes

Apaisement - Explications

Zone de Rencontre

- Pour tous les usagers en affichant la priorité au piéton
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie centrale et limitant l'effet « canyon à voiture »
- Vitesse limitée à 20km/h



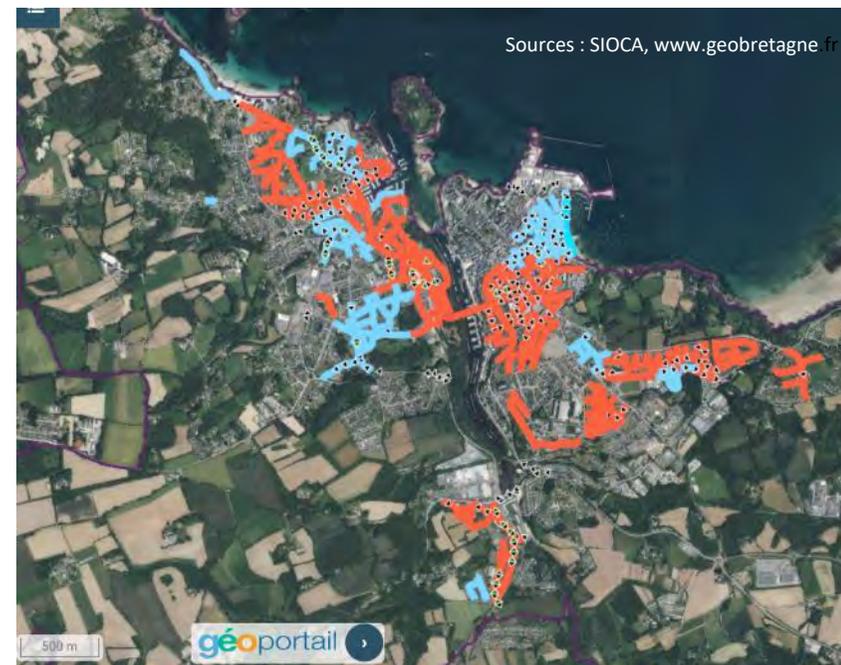
Zone 30

- Aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes (écluses, coussins, avancée de trottoir) à 30km/h
- Sur un ensemble de plusieurs rues ou un quartier
- Recommandé à l'échelle de toute la Ville ou du centre-bourg
- Peut nécessiter d'aménager des pistes cyclables lorsque le volume de circulation est trop élevé (supérieur à 4000 véhicules/jour)



Apaisement

- i** • Une **vitesse de circulation réduite** des véhicules et un **trafic routier faible** sont des éléments clés. Ils permettant une meilleure sécurité, un **apaisement** général et une meilleure cohabitation des différents modes de circulation. **Dans ces conditions, il n'est généralement pas nécessaire de prévoir des aménagements coûteux pour les cyclistes.** Un plan de circulation modifié avec des mises en sens unique favorisant le report du trafic vers les axes principaux, un centre-ville en zone 20 ou 30, la mise en place de double-sens cyclables sont autant d'aménagements qui favorisent la cyclabilité en centre-ville.
- Ce **principe est déjà bien intégré et mis en œuvre concernant la police de circulation** à Douarnenez comme le montre la carte ci-contre. Le programme de mise en zone 30 sera par ailleurs étendu à la quasi-totalité des zones urbaines de la commune.
- En revanche, le **trafic** est généralement **trop important** pour ce type d'aménagement et la place de la voiture demeure très présente dans le centre-ville comme le montre la photo ci-contre rue Jean Jaurès, dont le projet de requalification est prioritaire (source : visite terrain).



Sources : SIOCA, www.geobretagne.fr

-  Aire piétonne
-  Zone de rencontre
-  Zone 30
-  Sens unique (tous véhicules autorisés) – sens de numérisation
-  Sens unique (tous véhicules autorisés) – sens opposé de la numérisation
-  Double sens cyclable – circulation générale dans le sens de numérisation
-  Double sens cyclable – circulation générale dans sens opposé de la numérisation



Apaisement – Aménagements existants



1. Le centre de Poullan-sur-Mer présente une zone 30 et également une section en zone de rencontre rue du Capitaine Blanchard. On note un rétrécissement de voirie et un revêtement ocre pour les traversées piétonnes ce qui invite à réduire la vitesse. En revanche, il n'y a pas de renforcement du jalonnement à l'aide de marquage au sol.
2. A Douarnenez, la rue Cariou est passée en zone 20 mais on ne note pas d'aménagements invitant à l'apaisement si ce n'est le panneau et l'étroitesse naturelle de la voie.
3. Toujours à Douarnenez, à l'intersection rue Pasteur / rue des Partisans, on insiste cette fois sur le marquage au sol et un aménagement de type ralentisseur pour apaiser le trafic. Toutefois, le volume de trafic est bien supérieur aux recommandations en zone 30 sur cet axe qui mène au Grand Pont et le caractère trop routier avec du stationnement bilatéral.



Les Double-Sens Cyclables (DSC) - Explications

Aspects réglementaires :

Un double sens cyclable est une voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes.

Dans une zone 30, ou dans une rue limitée à 30 km/h, la loi stipule que sur une voie à sens unique de circulation motorisée :

- Ou bien la commune considère qu'un DSC est compatible au vu de la largeur de voie et du trafic motorisé, et doit alors le signaler avec un marquage au sol (le panneau est en option) ;
- Ou bien la commune considère qu'un DSC n'est pas envisageable, et elle doit alors signaler l'interdiction avec un panneau et le justifier avec un arrêté municipal.

Aspects techniques :

- Le tableau d'aide à la décision du Cerema peut aider, en fonction du contexte (largeur de voirie, type de voirie et trafic) à définir le marquage éventuel (pictogrammes vélo, bande de séparation ou ilot de séparation).
- De plus, des panneaux de signalisation verticale sont nécessaires, à minima le « sauf vélo » pour autoriser le contre-sens et également les panneaux de type C24

Pour le sens réservé aux cyclistes :

R rien en section courante

MNS marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)

MS marquage séparatif de type axial ou bande cyclable

S séparateur (piste)

Il est souhaitable que la mise à double-sens cyclable s'accompagne de la mise en zone 30 de la voirie concernée au sein d'un projet plus étendu de zone de circulation apaisée.

La mise à double-sens cyclable nécessite une étude approfondie et un traitement plus conséquent.

Cas peu réalistes.



Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 - 3,50	3,50 - 4,50	4,50 - 5,00	> 5,00
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R/MNS	R/MNS
Section en Zone 30 (m)	< 1000	R/MNS	R/MNS	R/MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 - 5000		R/MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 - 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 - 5000				MS	MS / S
	5000 - 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h					S	

Les Double Sens Cyclables existants

Quasiment toutes les rues du centre-ville de Douarnenez et quelques-unes dans les autres communes, lorsque les conditions sont remplies (zone 30 ou limitée à 30, zone de rencontre), ont été mises en DSC, ce qui est un très bon point. Cela fonctionne globalement bien mais des aménagements complémentaires peuvent être envisagés pour mieux avertir les automobilistes dans certains cas (marquage et panneaux de type C24). On note par ailleurs que deux rues mises en DSC sont régulièrement citées comme dangereuses du fait de la faible largeur disponible, du relief et de la faible visibilité par endroits. Il est donc envisagé de revenir en arrière sur ces 2 rues (Brossolette et Jean Moulin), d'autant que le gain de temps est minime pour les cyclistes avec des itinéraires de substitution à proximité.

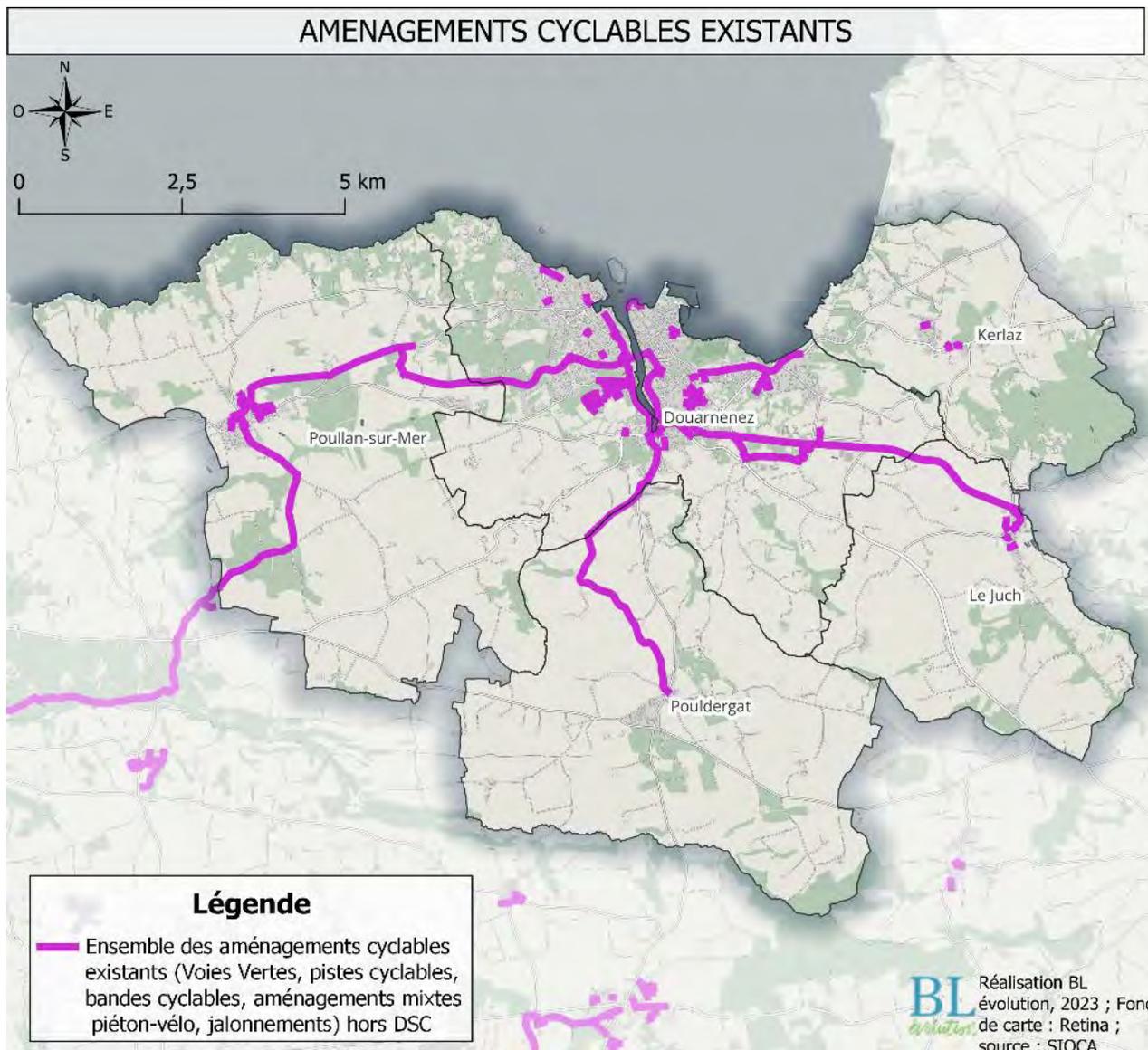


1. Rue Monte au ciel à Douarnenez : **zone 30, pictogrammes et chevrons bien visibles au centre, signalisation verticale renforcée** ; malgré certaines sections très étroites et un dénivelé important, ce DSC fonctionne correctement.
2. Rue Brossolette à Douarnenez : pas de voie d'amorce cyclable pour rentrer dans la section en DSC et conflit possible avec le tourne à gauche des voitures au Stop ; accès peu accueillant. En milieu de rue zone très étroite avec impossibilité de se croiser. D'où la proposition de supprimer ce DSC et de renvoyer les cyclistes vers la rue Allende en contrebas.
3. Rue Hent ar Ster au Juch également en DSC avec un panneau mais pas de marquage au sol.

Réseau cyclable existant à l'échelle de l'EPCI



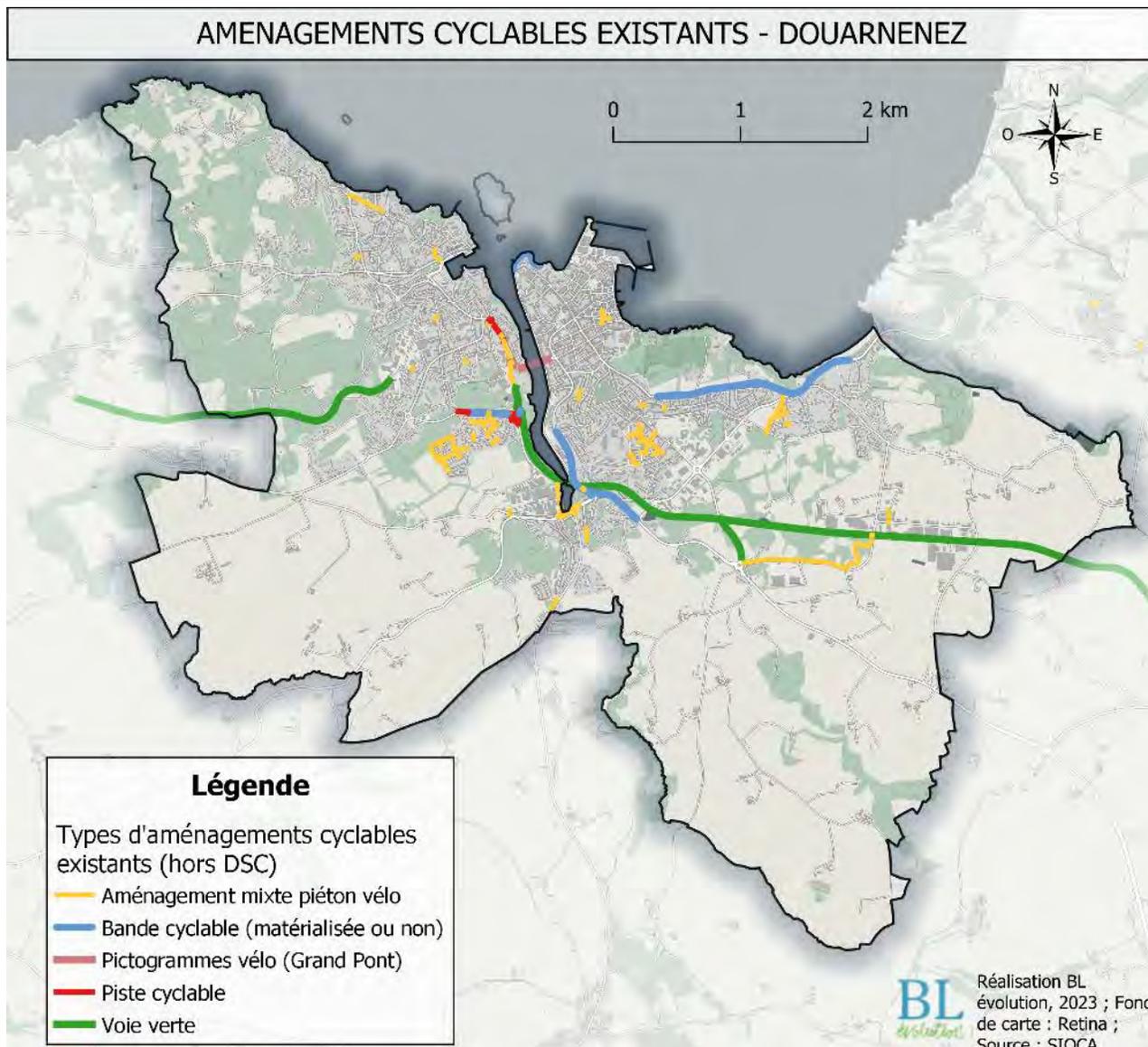
- La carte ci-contre montre l'ensemble des aménagements existants (y compris simple jalonnement) à l'échelle de l'EPCI. On remarque que certains axes sont aménagés depuis Douarnenez vers Quimper, Pouldergat ou Poullan-sur-Mer (voie verte ou jalonnement). Toutefois, pour ce qui est des connexions intracommunautaires, il manque des liaisons cyclables entre Douarnenez et Kerlaz, entre Poullan-sur-Mer et Pouldergat, entre Pouldergat et Le Juch et entre Le Juch et Kerlaz.
- Globalement, la densité du réseau cyclable de tous types est faible et nécessite un maillage plus complet et qualitatif afin d'inciter à une pratique plus régulière et de concurrencer la voiture.



Réseau cyclable existant à l'échelle de Douarnenez



- En dehors des zones apaisées, des aménagements cyclables sont souvent nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes que ce soit pour des trajets domicile-travail/études ou des trajets loisirs. La carte ci-contre montre l'état actuel des aménagements et leur typologie (hors simple jalonnement et Double-sens Cyclable).
- On note une diversité des types d'aménagement mais de nombreuses discontinuités et une faible densité de ces aménagements.
- Nous analyserons par la suite ces aménagements au cas par cas suite aux observations effectuées lors des visites de terrain.



Jalonnement cyclable existant

3 itinéraires sont jalonnés depuis Douarnenez vers Poullan-sur-Mer, Pouldergat et Le Juch. Le **jalonnement existant nécessite d'être complété et harmonisé**. Il serait intéressant par ailleurs de baliser les 3 boucles touristiques proposées par l'Office de Tourisme. Puis, lorsque la Véloroute V45 sera mise en œuvre et jalonnée, en profiter pour flécher également vers les différents services vélo.



1. Jalonnement vers Poullan-sur-Mer en sortie de Voie Verte depuis Douarnenez et jalonnement en sens inverse beaucoup plus petit pour reprendre la voie verte ; fléchage intéressant vers un site touristique mais le logo vélo n'est pas pertinent dans ce cas.
2. Toujours vers Poullan-sur-Mer, le fléchage depuis le centre-ville, au niveau du giratoire du centre commercial, **est trop éloigné et peu visible : il pourrait être renforcé**.
3. Entre Pouldergat et Douarnenez, le jalonnement est également en place dans les 2 sens.

Jalonnement cyclable existant (suite)



Au Juch, le jalonnement de la Voie Verte est complété par un fléchage vers un parking voitures « Voie Verte » ainsi que vers un parking vélo avec possibilité de recharge de batterie.



- A noter que **le jalonnement** par des panneaux de signalisation directionnelle est un élément important et peu coûteux. Il **permet notamment sur des voies communales avec un faible trafic et de bonne qualité de garantir des liaisons cyclables confortables sans nécessairement agir sur la chaussée.**

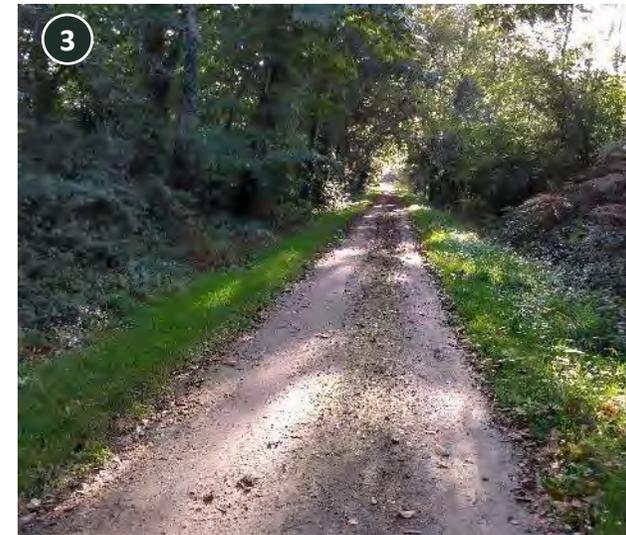
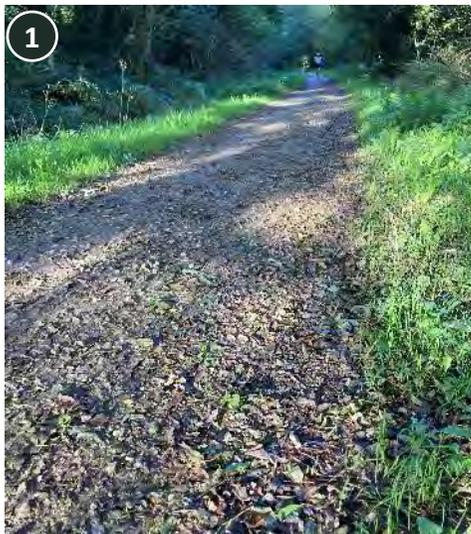
Voie Verte - Explications

- Aménagement indépendant d'une voirie routière
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages
- Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- Accès autorisé à tous les véhicules non motorisés
- N'a pas d'existence réglementaire en milieu urbain



A noter la mise en application du **décret du 22 avril 2022** qui va permettre à l'autorité détentrice du pouvoir de police **d'autoriser également par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains**. Cette faculté rendra par exemple possible la desserte par une voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal. Elle devrait lever de nombreux cas de blocage qui ont empêché de créer des voies vertes conformes à la définition, par exemple sur des chemins de halage, des chemins ruraux ou de très petites routes réservées à la desserte riveraine.

Voie Verte existante entre Douarnenez et Guengat



1. La **voie verte qui relie Douarnenez à Ty Planche au nord de Quimper** a été réalisée sur une ancienne voie de chemin de fer. Elle permet de relier Douarnenez à l'Intermarché et à la zone d'activité de Lannugat. La largeur est variable et parfois l'emprise est réduite du fait d'un manque d'entretien. Elle est utilisée par les cyclistes mais également par les promeneurs ou joggeurs. Elle permet globalement aux différents modes de se côtoyer sans conflits, hormis quelques passages étroits. C'est une alternative nécessaire à la D765 mais **son état général dégradé et son revêtement en stabilisé ne permettent pas un usage régulier et confortable par exemple pour des trajets utilitaires**. Aussi, le département a pour projet de la réhabiliter.
2. Les **différentes traversées de voirie pratiquées ne sont pas adaptées aux cyclistes** : pas de marquage spécifique et une traversée au droit du passage piéton sur la D57, ou encore une absence de traversée (mais présence d'un plateau surélevé) et une largeur de passage étroite comme au Juch sur la photo.
3. Globalement, le tracé est agréable en pleine nature et offre la possibilité la plupart du temps d'avoir une largeur confortable (4m). Un entretien régulier et une réhabilitation générale sont toutefois nécessaires afin que sa fréquentation augmente et s'adapte à tous les usages.

Voie Verte existante entre Douarnenez et Poullan-sur-Mer



1. Sur les 6 kms environ qui relient Douarnenez à Poullan-sur-Mer, il existe une voie verte sur environ 2,5 km depuis Douarnenez. Celle-ci est accessible aux cavaliers circulant au pas. Dès l'entrée, on observe **que la largeur roulante (inférieure à 2m) n'est pas conforme aux caractéristiques d'une voie verte (3m minimum)**.
2. **Si le revêtement en stabilisé est correct au début, il devient de moins en moins roulant par la suite** et la mixité d'usages profite plus ici aux cavaliers et mêmes aux tracteurs autorisés ponctuellement, qu'aux cyclistes ou piétons avec poussette par exemple.
3. La zone mixte piétons/cyclistes/cavaliers/tracteurs s'interrompt ici pour laisser place à une section plus étroite cyclo-piétonne mais toujours avec un revêtement boueux et peu agréable, surtout en temps de pluie.

Aménagements purement cyclables types – Explications

La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Problématiques de connexion aux intersections

La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre des dépassements)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Bordure de séparation en cas de stationnement longitudinal

La bande cyclable

- Largeur mini : 1,50m (recommandé: 2,20 m)
- Pas de séparation physique avec la chaussée
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les déplacements à vélo, génère de nombreux conflits)



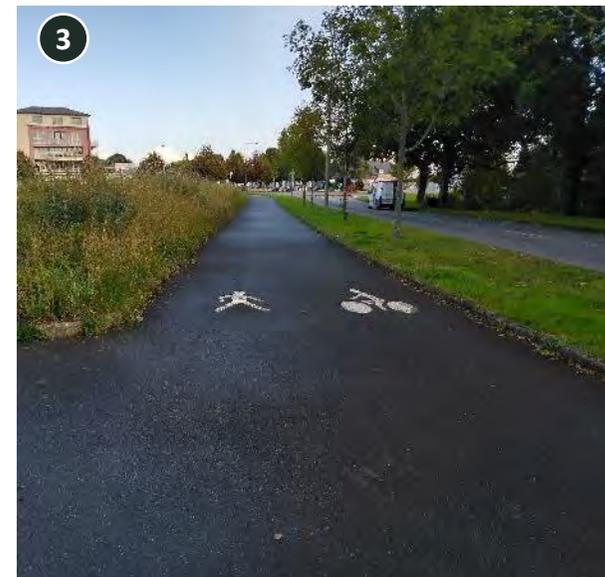
Ces aménagements sont réservés exclusivement aux deux-roues non-motorisés

Pistes unidirectionnelles et bidirectionnelles existantes à Douarnenez



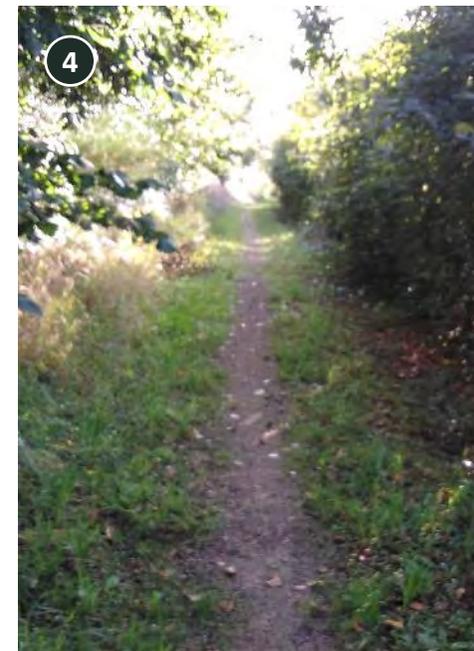
1. Le long de la D7A (Bd Jean Moulin), en direction du sud, une piste unidirectionnelle constitue le seul aménagement le long de ce tronçon en sortie du giratoire Jean Moulin. Cet itinéraire longe la voie verte et offre une alternative avec un revêtement plus roulant toutefois sa continuité n'est pas assurée à l'intersection suivante.
2. En bordures de la D765 à l'extrémité de l'anse de Pouldavid, deux trottoirs assez larges présentent un marquage au sol de type piste bidirectionnelle (sans pictogrammes), une de chaque côté. Cela engendre un **manque de lisibilité pour les modes doux et une cohabitation difficile**.
3. Sur la D207 (rue Pasteur) en amont du giratoire de Kerharo, la **bande cyclable débouche sur une piste directionnelle avec une traversée d'intersection peu sécurisée**, un tracé à angle droit au niveau de la transition, pas de signalisation pour les véhicules débouchant depuis l'impasse résidentielle. De plus, les cyclistes arrivant de la piste en sens inverse se retrouvent sans possibilité de continuité...

Bandes cyclables / zones mixtes existantes à Douarnenez



1. Boulevard Richepin, le long du front de mer, une bande cyclable est marquée dans le sens montant. Sa **largeur est peu sécurisante** au vu du profil en courbe, du dénivelé et de la présence d'un caniveau avec ressaut. **Cet axe fait partie de l'itinéraire prévu pour la véloroute V45** (photo Google Street View).
2. Route du Ris, la **présence de bandes dérasées multifonctionnelles, plutôt que de vraies bandes cyclables bien dimensionnées et marquées avec des pictogrammes vélo, est un frein à la sécurité des cyclistes**. La vitesse y est élevée ainsi que le dénivelé par endroits et la largeur des bandes semblent constituer la variable d'ajustement par rapport à la chaussée de largeur fixe.
3. A proximité de la CC, une zone mixte piétons / cyclistes est aménagée sur trottoir. La zone est éloignée du trafic et pourrait s'apparenter à une **voie verte en milieu urbain**. Toutefois, cela va à l'encontre des préconisations du Cerema qui déconseille l'aménagement de trottoirs en espace partagé ou voie verte. Cela entraîne des conflits vélos-piétons et de l'inconfort voire de l'insécurité pour les 2 modes.

Qualité des revêtements et aménagements existants



1. Le long de l'av. de la Gare, la piste propose **deux franchissements de bordures abaissées inconfortables** dont une avec un double ressaut au niveau du changement de revêtement. Ces bordures pourraient être abaissées à zéro pour éviter les secousses.
2. Rue Gradlon, le marquage du DSC est collé à la bordure et dans le prolongement d'une grille avaloir dangereuse en cas de franchissement.
3. Avenue de la Gare, une piste bidirectionnelle intéressante mais de faible largeur et avec un rayon de courbure trop important.
4. Piste Route du Dreverz très étroite et peu entretenue

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - Section courante
 - **Intersections / Franchissements**
 - Stationnement
 - Services
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



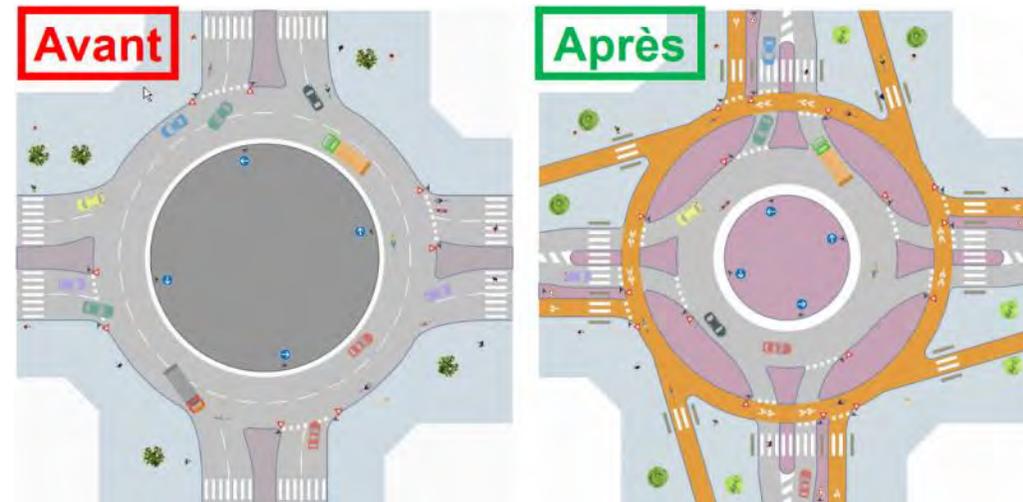
Aménagements cyclables types – Les giratoires et intersections

Intersection Hollandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures
- Sécurisation de l'intersection
- Gestion des priorités accordé au flux dominant

Giratoire Hollandais

- Sécurisation du giratoire grâce à des ilots séparateurs en forme de haricot
- Croisement du flux motorisé / vélo à angle droit avec zone de stockage
- Gestion des priorités accordé au flux dominant



Giratoires existants

La D7 qui contourne Douarnenez par le sud comporte une succession de giratoires dont la plupart ne sont pas ou peu aménagés pour les cyclistes. Un programme de travaux est toutefois déjà en œuvre pour sécuriser certains de ces giratoires.



1. Le giratoire de Kerharo a été réaménagé début octobre 2023 en configuration test pour 1 an. Il s'agit d'un aménagement ambitieux qui donne la priorité aux cyclistes sur un axe très circulé (TMJA > 10 000). (crédit photo : Ouest France) réduit à 1 bande de circulation à la faveur de création d'îlots séparateurs dont l'emprise pourrait encore être augmentée afin de rendre plus visible les cyclistes en sortie de giratoire et éviter les angles morts pour les bus et camions notamment. Une couleur différente pour les enrobés de l'anneau cyclable permettrait également une meilleure lisibilité des priorités.



2. Le giratoire de Bréhuel ne présente aucun aménagement cyclable et est particulièrement dangereux en termes de visibilité notamment avec une forte pente transversale. Il sera prochainement réaménagé sur le modèle de celui de Kerharo.



3. Le giratoire de la gare est un exemple intermédiaire avec des aménagements notables mais peu lisibles : jalonnement vers la voie verte par le trottoir partagé avec les piétons, ou insertion peu évidente dans le trafic avec présence de logos et chevrons.

On note par ailleurs un panneau de signalisation directionnelle très haut et peu visible.

Intersections existantes



L'intersection entre l'avenue de la gare (D207) et les rues secondaires qu'elle intercepte (rue du Treiz, rue Pen ar Vir et rue ar Véret) est apaisée avec un plateau surélevé de couleur différenciée. Il s'agit d'un croisement d'itinéraires cyclables qui sont balisés au sol y compris au niveau des traversées. On note que les espaces dédiés aux cyclistes, aux piétons et aux voitures sont séparés alors qu'ils pourraient être partagés en zone 30. Le régime de priorité à droite s'applique.

Le jalonnement n'est pas très clair avec plusieurs panneaux mais sans destinations indiquées (mis à part la voie verte).

Franchissements de l'anse de Pouldavid



1. Le **Grand Pont** de la D207 est régulièrement cité comme point dur concernant la sécurité. La vitesse est pourtant limitée à 30 mais le volume de trafic et la configuration avec une chaussée de 6m de large entre 2 parapets est assez anxiogène pour les cyclistes. Le chaudiou n'étant pas adapté au vu du trafic, il est possible d'agir avec de la signalisation verticale (panneaux incitant au partage de la voirie) et horizontale (pictogrammes vélos plus nombreux et centrés sur la voie).
2. La **passerelle Jean Marin** permet aux piétons et aux cyclistes de franchir l'anse dans un contexte apaisé par rapport au Pont. Toutefois, la cohabitation n'est pas toujours facile et les cyclistes ne sont pas toujours au pas (avec aucun panneau ne l'obligeant d'ailleurs). Elle va être remise aux normes et consolidée avec un accès PMR.

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - Section courante
 - Intersections / Franchissements
 - **Stationnement**
 - Services
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes

Stationnement : type d'équipements et critères de choix

Espace public, commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)

Box vélo

(espace sécurisé du vol et protégé des intempéries)

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et protégé des intempéries)

60 €/emplacement

600 – 1 000 €/emplacement

1 500 – 2 000 €/emplacement



120 €/arceau (2 places)



6 000 – 10 000 €/abri (10 places)



4 000 €/consigne (2 places)



30 000 – 40 000 €/consigne (20 places)



9 000 €/abri (6 places)

Ces prix sont des moyennes données à titre indicatif. Le coût réel du stationnement vélo dépendra du modèle de stationnement choisi : matériaux et design des arceaux, qualité de l'abri, type de fournisseur, etc.

Types de stationnement vélos adaptés aux différents usages

Crédits photo : arceaux : abri-plus.fr / abri + arceaux : sol-direct.fr / box vélo individuel : techni-contact.com / abri 5 places : paris.fr / abri sécurisé : altinnova.fr

A noter : les pincettes sont à bannir car ils ne sécurisent qu'une seule roue et peuvent abîmer les vélos

Stationnements existants

L'offre est déjà diversifiée avec une mise en œuvre récente d'équipements (arceaux, box) et devrait s'intensifier à Douarnenez notamment avec 50 arceaux déjà posés et 150 à venir. Les différents box doivent encore être raccordés pour permettre de recharger les VAE.



Arceaux plaine de jeux
Douarnenez



Box plaine de
jeux Douarnenez



Arceaux et box vélos Office de Tourisme
Douarnenez



Arceaux école Le Juch



Arceaux mairie Pouldergat



Pince-roues inadapés et non
utilisés – Poullan-sur-Mer



Box vélo le Juch



Box vélo Port Rhu
(peu visible) à
Douarnenez



Arceaux vélo type
« V inversé » à
Poullan-sur-Mer

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - Section courante
 - Intersections / Franchissements
 - Stationnement
 - **Services**
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes

Services existants

i

- Il existe 2 vélocistes sur le territoire, tous 2 installés à Douarnenez :
 - **Vélonova** à Tréboul qui propose vente et locations de vélos classiques et électriques ainsi qu'un service de réparation et d'entretien.
 - **Stéphan Cycles** rue Pasteur, qui a arrêté la location pour cause de manque de temps et qui se consacre à la vente, la réparation et l'entretien des vélos de tous types.
- L'**Office de tourisme** de Douarnenez possède le label **Accueil Vélo** et propose également quelques services et d'autres amenés à se développer :
 - Conseil et information sur les itinéraires cyclables
 - Consignes à bagages et consignes pour recharger les batteries (à venir)
 - Station de réparation (à venir)
- L'association **Penn Rustin** propose par ailleurs des ventes de vélos d'occasion après remise en état, des balades à vélo, la mise à disposition d'une borne de réparation en libre accès, des ateliers participatifs de réparation.
- La commune du Juch possède également une station de réparation de vélo et pompe de gonflage sur une zone d'accueil multiservices (stationnements, halte).
- Douarnenez Communauté, via le programme **Petites Villes de Demain**, a également un projet de zone d'accueil multiservices y compris toilettes et station de réparation vélo et fauteuils roulants si possible.
- Enfin, il existe un **service de vélo-taxi, randonnée touristique, livraisons... en triporteur**, basé sur Douarnenez et nommé Ribin.



Espace vélos le Juch



Triporteur de l'entreprise Ribin

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

L'intermodalité désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité entre le vélo et un mode de transport partagé ou collectif peut-être favorisée par plusieurs éléments, notamment :

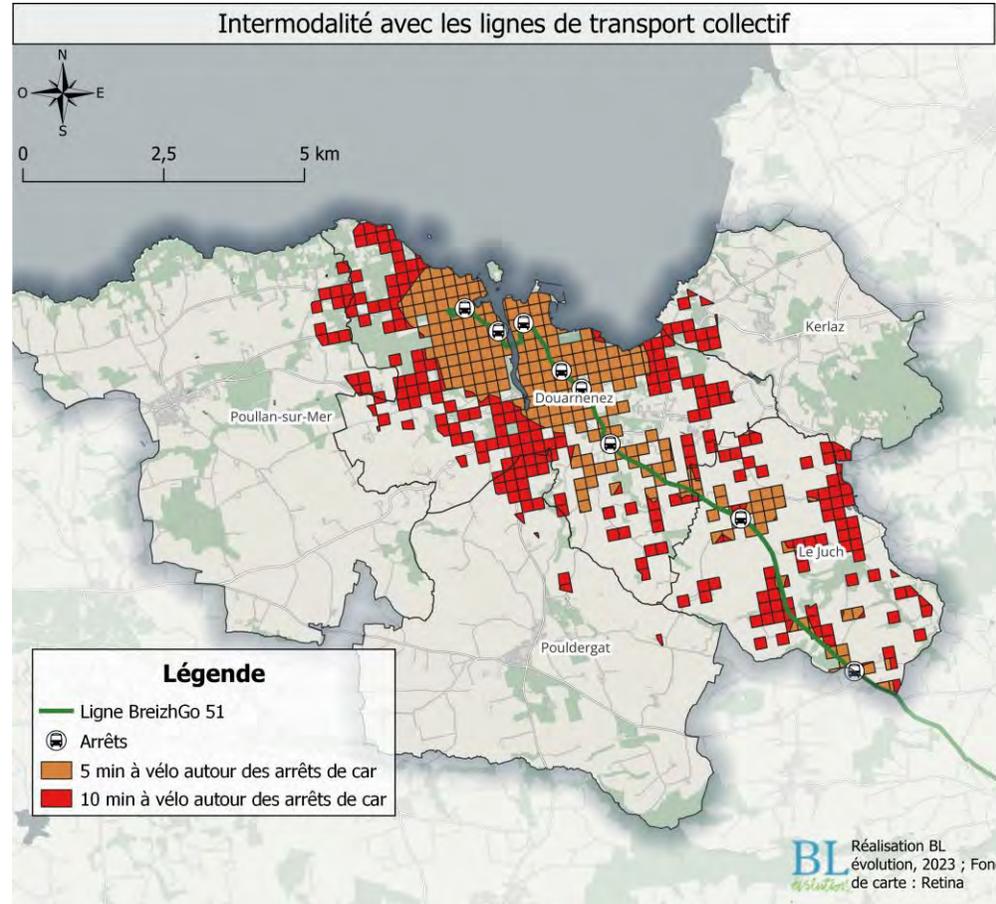
- Capacité à **accéder sereinement** aux arrêts et aires multimodales
- Possibilité **d'emport d'un vélo dans un bus**
- Possibilité de **stationner son vélo** dans la durée à proximité d'un arrêt de bus ou dans une aire de covoiturage

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - Cyclabilité
 - Section courante
 - Intersections / Franchissements
 - Stationnement
 - Services
 - **Intermodalité**
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Transport collectif

- 3 lignes de bus circulent à Douarnenez dont 2 minibus type fourgon qui ne peuvent pas transporter de vélos :
 - La ligne 51 entre Douarnenez et Quimper avec 5 bus le matin (7h – 9h30) et 5 bus le soir (17h – 20h)
 - La ligne 52 entre Douarnenez et Audierne
 - Et dans une moindre mesure les lignes 52b (annuelle) et 52c (saisonnière)
- La ligne de car Douarnenez-Quimper fait partie des plus fréquentées de Bretagne mais le transport des vélos à l'arrière des bus (avec un système de porte-vélos) n'est possible qu'en période estivale. Le transport en soute est lui aléatoire en fonction du remplissage et sous réserve de disposer d'une housse.
- 13.000 personnes habitent à moins de 5min à vélo d'un arrêt de car de la ligne 51
- Il faut compter 45min pour rejoindre la gare de Quimper en bus depuis l'arrêt Salvator Allende contre 35 à 40min en voiture en fonction de la circulation.
- Globalement, il y a une demande de mise en place de stationnement vélos à proximité des arrêts de bus et de car : arceaux en milieu urbain et plutôt abris pour les déplacements à la journée type Douarnenez-Quimper.



➤ **La faible compétitivité du car avec des fréquences peu importantes, voir des trajets à la demande sur certaines communes, couplée à la faible flexibilité des services d'emport des vélos dans les cars ne tend pas à développer l'intermodalité**

Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo et de la marche au quotidien

En Bref

- Un réseau important de **routes départementales à fort trafic** où il est difficile de circuler à vélo sans aménagement
- Un **réseau routier secondaire calme, à exploiter** pour les liaisons intercommunales, pouvant être complété par des chemins agricoles
- Des **dispositifs d'apaisement** déjà mis en œuvre dans la plupart des centre-bourgs des communes, en particulier à Douarnenez (Double-Sens Cyclables, zones 30, zones de rencontre)
- Quelques **aménagements cyclables épars et discontinus** dans certains centre-bourgs et en centre-ville de Douarnenez
- Un **manque d'infrastructures permettant de développer l'intermodalité** entre le vélo et les transports partagés et collectifs
- Des **infrastructures qualitatives à mettre en œuvre**, non seulement pour les cyclotouristes mais en priorité pour le vélo utilitaire (déplacements domicile-travail et domicile-études)
- Une **offre de stationnement vélo insuffisante** notamment au regard de la quantité de places de parking automobile

Présentation du diagnostic cyclable du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- **Synthèse des enjeux**
- Annexes



Echelle EPCI

Légende



Arrêts de cars et aires de covoiturage à relier



Principales zones d'emplois à relier



Enjeux majeurs d'apaisement de la circulation et de mise en place d'aménagements cyclables



Enjeux d'apaisement pour accroître l'usage du vélo



Points noirs à résorber



Besoins de liaisons structurantes (sites propres, voies partagées) internes à vocations utilitaires et quotidiennes (travail, étude)



Besoins de liaisons cyclables secondaires à (voies partagées, jalonnement) vocations régulières et pratiques (courses, loisir, sport, culture...)

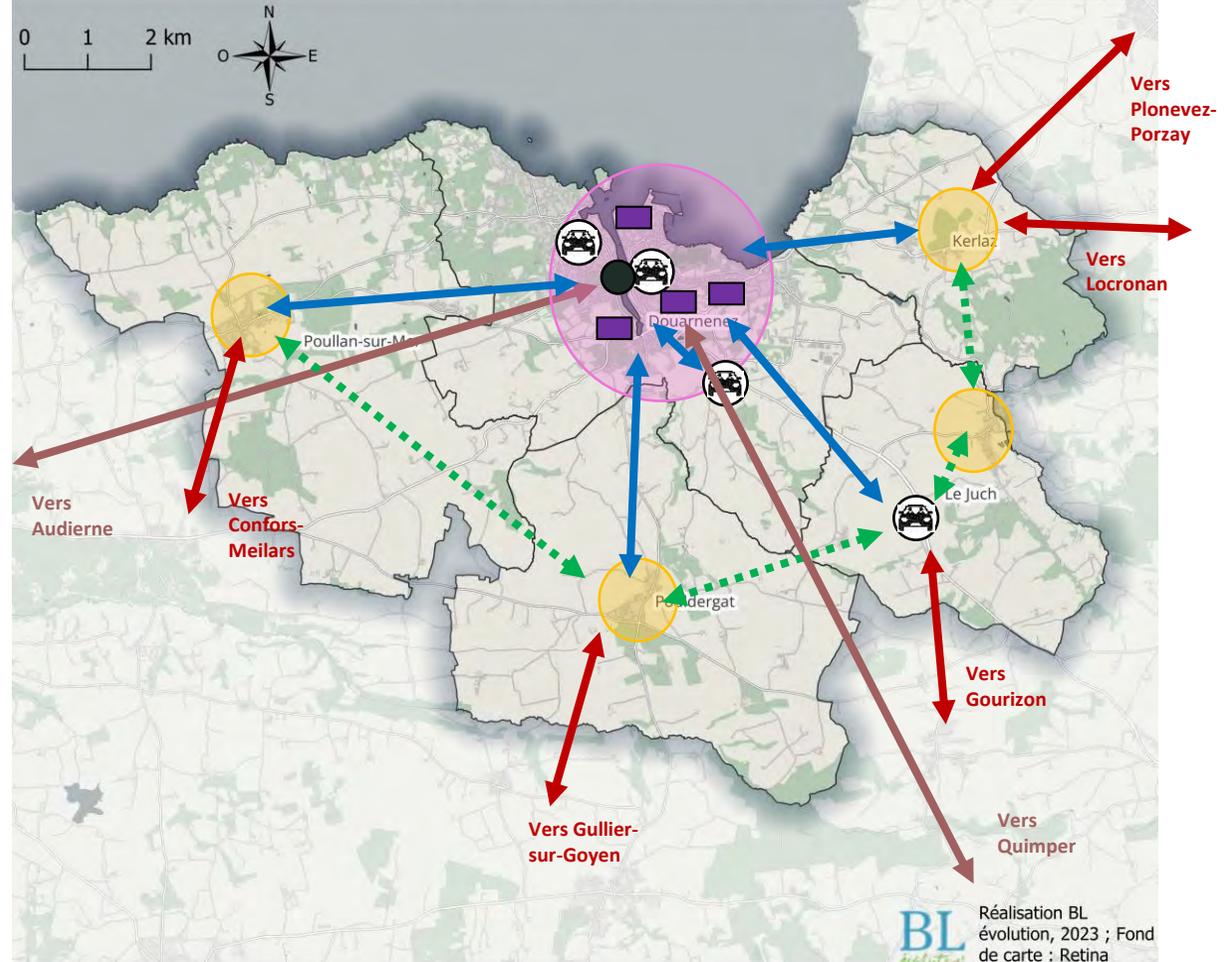


Besoins de liaisons vers les territoires voisins



Besoin de solutions de transport alternatif (cars, covoiturage) performantes pour assurer l'intermodalité avec les territoires voisins

Synthèse des enjeux - EPCI



BL évolution
Réalisation BL évolution, 2023 ; Fond de carte : Retina



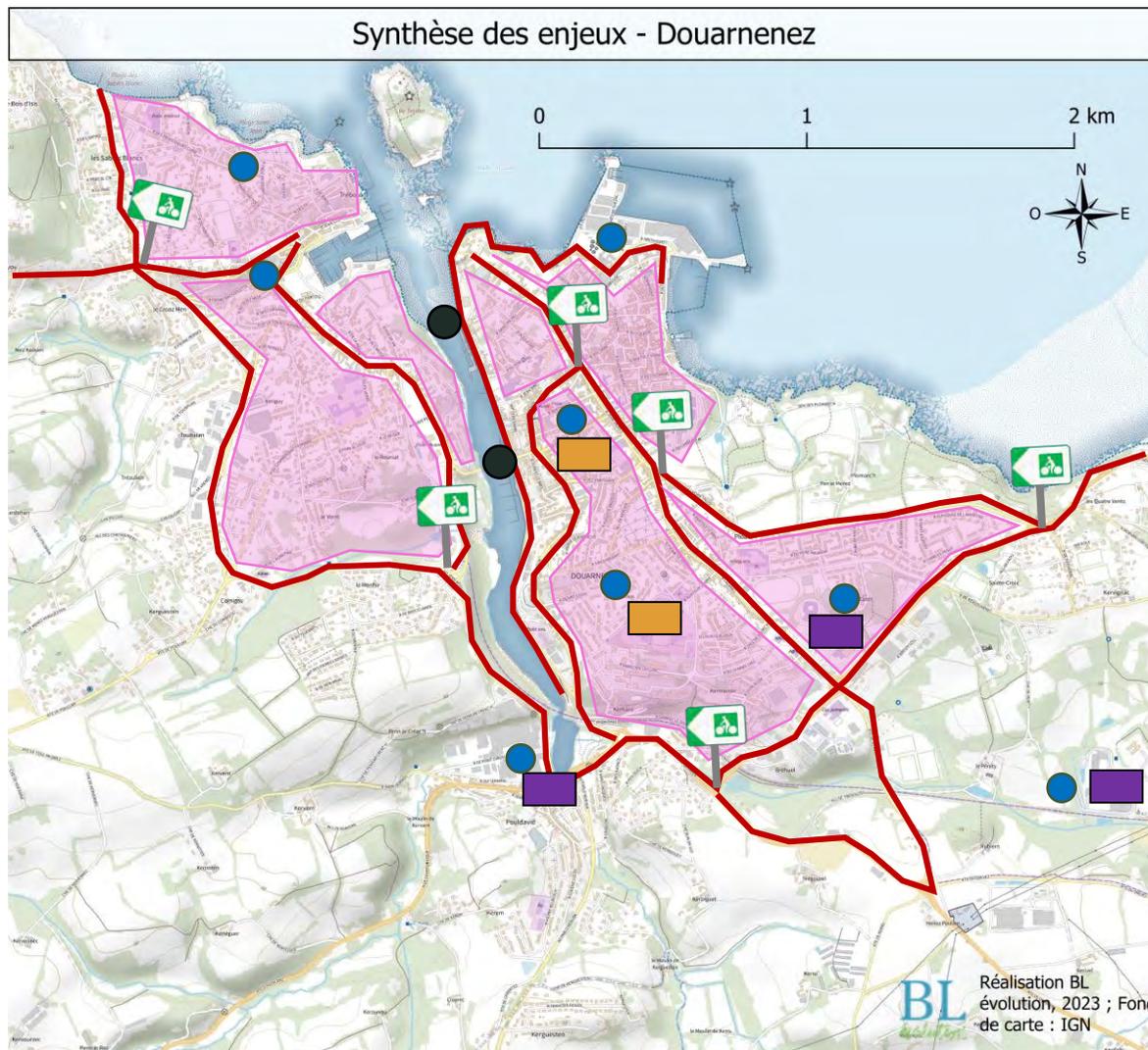
Légende

Enjeux

-  Principales zones d'emplois à relier
-  Etablissements scolaires à relier
-  Points noirs à résorber

Solutions

-  Aménager les axes de transit pour les rendre cyclables
-  Apaiser le reste des rues
-  Jalonner le réseau cyclable
-  Aménager des stationnements vélo sécurisés



Présentation du diagnostic cyclable du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- **Annexes**
 - Personnes contactées dans le cadre du diagnostic
 - Itinéraires de visite terrain



Personnes contactées

Entretien	Date
François VAN ASSCHE – CC Voirie	26/09
Sylvain GOUILLET – Région Bretagne	26/09
Ludovic STEPHAN – Stéphan Cycles	03/10 (sur place)
Julien ROPERT – Vélonova	04/10 (sur place)
Mathieu GUILLOU – Ocelorn (Réseau Cars-Bus)	06/10
Alain CROZON – Penn Rustin'	10/10
Catherine THAUSE / Cécile REBOUT / Timothée OGIER CD29	10/10
Aude CARETTE – Office de Tourisme	11/10
Laure OZENFANT – CC (Petites Villes de Demain)	12/10
Maele SALAUN - SIOCA	13/10
Éric BROUWER – Kernavélo	10/11
Marie-Pierre BARIOU – CC Première VP Mobilités	14/11
Katell CHANTREAU – CC VP Environnement	28/11



Itinéraire visite terrain





CONTACT

DE THUY Justin

Chef de projet mobilités

Justin.dethuy@bl-evolution.com

