

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE DOUARNENEZ COMMUNAUTE

Plan d'action

Mai 2024



Photos : Douarnenez Tourisme

Promu par



Contact Client

Pierre GOYET

Contacts BL évolution

Justin DE THUY, Timothée DIERICKX



Les étapes clés du schéma directeur cyclable

Sept. 2023 – Nov. 2023

Diagnostic
participatif

- Une enquête en ligne
- Des entretiens (associations, élus, techniciens)
- 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 club vélo de présentation du diagnostic et de travail sur les scénarios (4 décembre 2023)
- Un séminaire élu de travail des scénarios (20 décembre)
- Un comité technique (16 janvier)
- Un comité de pilotage de validation de la stratégie (31 janvier)

Fév. 2024 – Avril 2024

Plan d'actions :
Programmation

- Un club vélo de travail sur les services et la communication (19 février)
- Un comité technique
- Un comité de pilotage de validation
- Une formation des services techniques et élus
- Une présentation publique du schéma



4 axes stratégiques

Le plan d'action du Schéma directeur cyclable de la Communauté de Communes de Douarnenez Communauté est décliné selon **4 axes** :



Axe 1 : Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien. Développer les itinéraires cyclables reliant les communes pour favoriser les déplacements du quotidien et améliorer les continuités cyclables. Apaiser et aménager des liaisons dans les bourgs afin de garantir la sécurité des cyclistes en agglomération.



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo. Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages.



Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes. Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via un jalonnement incitatif, une communication régulière et l'organisation d'événements.



Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du schéma. Définir les rôles de chaque acteur dans la mise en œuvre du SDC. Définir des indicateurs de suivi de la politique cyclable.

Structuration des fiches actions

Titre de l'action



Contexte et objectifs de l'action

Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte.



Description des mesures

Description des actions découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque action.



Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.



Budget indicatif

	2026	2029	2032
Indication sur les moyens financiers (budget), moyens humains et sur le calendrier de mise en œuvre.			



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Objectifs chiffrés des mesures contenues dans cette action en termes de résultats attendus en 2026 et 2029 et 2032			

AXE 1 : RENDRE L'INTERCOMMUNALITÉ CYCLABLE AU QUOTIDIEN



1.1 Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

1.2 Traiter les franchissements

1.3 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries

1.4 Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière

Fiches actions aménagements

Les résultats de l'enquête en ligne diffusée fin 2023 auprès des habitants de Douarnenez Communauté ont souligné que le principal frein à l'utilisation du vélo était le sentiment d'insécurité perçue.

Le développement d'un réseau cyclable sécurisé, continu, confortable et attractif constitue donc la principale attente des usagers.

Il est proposé de développer un réseau cyclable structurant. Ce réseau, plutôt constitué d'aménagements séparés de la chaussée (pistes cyclables, voies vertes...), mais aussi d'itinéraires sur voirie partagée dans des quartiers apaisés, ou entre communes, permettra un développement considérable de la pratique cyclable sur le territoire.



AXE 1 : RENDRE L'INTERCOMMUNALITE CYCLABLE AU QUOTIDIEN

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
1.1 Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC	Aménager les principaux axes de transit, assurer les liaisons intercommunales reliant les différentes communes aux équipements et services	Linéaire d'aménagements réalisés (km)	9
1.2 Traiter les franchissements	Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principaux franchissements	Nombre de franchissements aménagés	43
1.3 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries	Appliquer l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines	Conformité des travaux de réfection de voiries	55
1.4 Entretien des aménagements cyclables de manière régulière	Entretien régulier des aménagements, mise en place d'un outil de suivi	Nombre de signalements, taux de réponses	56

Introduction

Le plan d'action pour les aménagements cyclables est construit en prenant en compte plusieurs typologies en fonction de la voirie concernée :

- **Le trafic séparé** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - L'aménagement de **pistes cyclables en site propre**, sécurisées, séparées de la voirie par une bordure ou un fossé
 - L'aménagement de **voies vertes**, c'est-à-dire de linéaire cyclable sur un réseau différent (ex : ancienne voie de chemin de fer, chemins communaux, chemins de halage)
- **Le trafic mixte** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - Les **voies partagées** : aménagements sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. En contexte périurbain ou rural, réalisation d'un « chaucidou ». En contexte urbain, aménagements partagés en zone 30
 - Le **jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).



600-800€/ml



800€/ml en contexte contraint
300€/ml sur des sections peu contraintes



150-300€/ml



30-50€/ml



3-5€/ml

Les types d'aménagements cyclables

Le partage de la voirie vélos/véhicules motorisés dépend de deux critères :

- Le volume de trafic
- Les vitesses de circulation

Le trafic peut-être **mixte** si :

- < 30 km/h et < 4000 vj
- < 50 km/h et < 1500 vj
- < 70 km/h et < 1000 vj

Au-delà de ces facteurs, un aménagement **séparé** doit être créé.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Recommandations du CEREMA – Mai 2021



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC



Contexte et objectifs de l'action

Le diagnostic a mis en avant le fait que 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. Ce sont aussi bien des trajets intra-communaux que intercommunaux.

Il y a un enjeu fort à assurer la sécurisation de ces principaux itinéraires, ainsi qu'à permettre le rabattement vers les aires de covoiturage et arrêts de bus du territoire afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessible les polarités extérieures à la communauté de communes (agglomération quimpéroise, presqu'île de Crozon...).

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés pour permettre un report modal important vers le vélo. Sur d'autres, un simple jalonnement ou bien un partage de la voirie peuvent être envisagés à condition que les trafics et vitesses des véhicules motorisés le permettent.



Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans la programmation lorsque la CC est MOA
- ✓ Suivre la réalisation d'aménagements cyclables portés par le CD29



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, CD29

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Gestionnaires de voirie : Département du Finistère, Communes concernées par les aménagements, Région



Budget indicatif

Financier	2,7 M€ de RAC pour la CC si 60% de subventions
Humain	1 ETP pour le suivi de la mise en œuvre du schéma



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2030	2034
Linéaire d'aménagement réalisé (km)	25	50	91



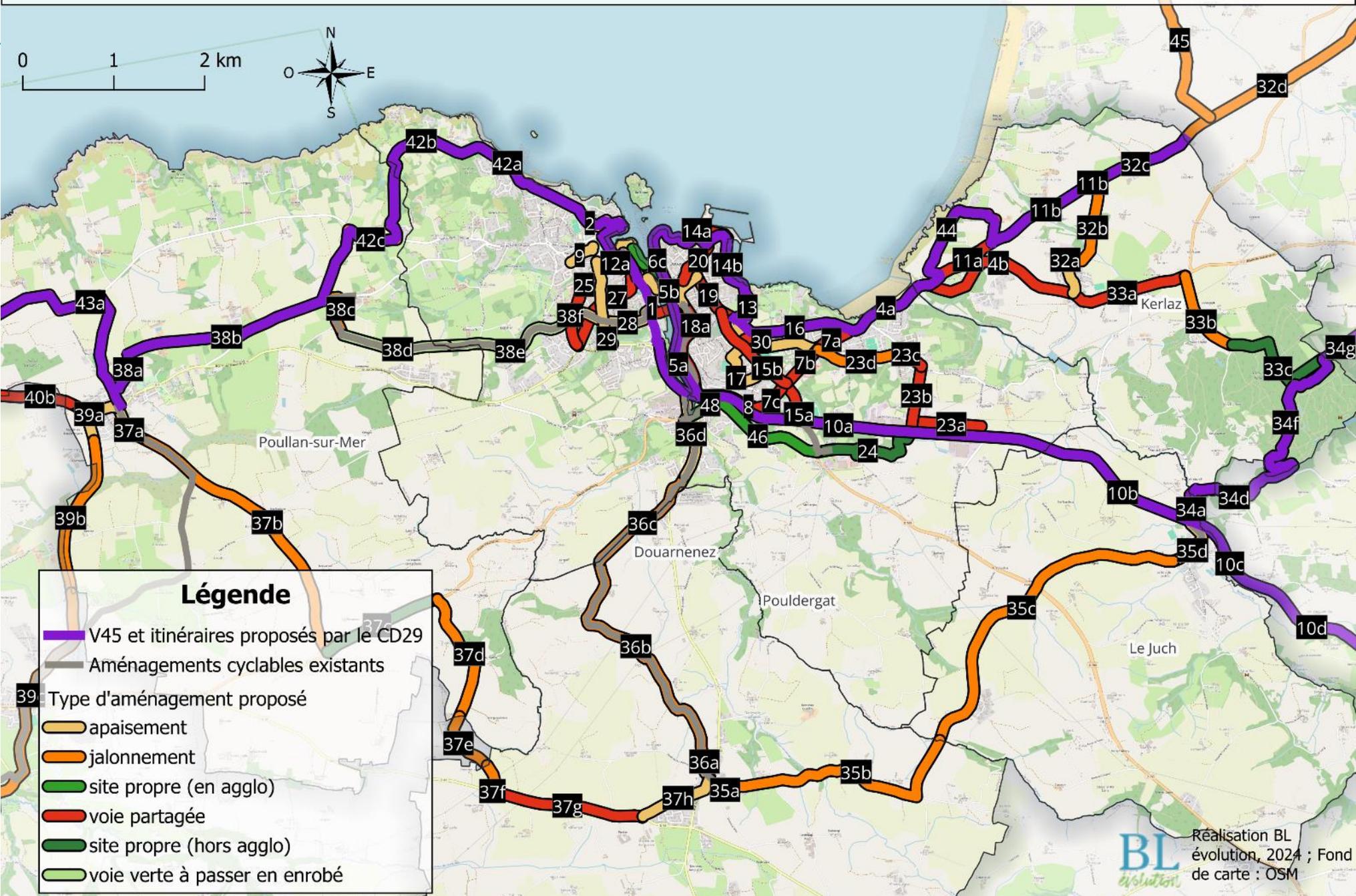
Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Hypothèses

- **Jalonnement** : signalétique et marquage au sol : **5 € / ml**
- **Apaisement** :
 - En agglo : révision du plan de circulation, mise en DSC ou amélioration des DCS existants, dispositifs de réduction de la vitesse : **20 € / ml**
 - Hors agglo : réaffectation de voies rurales à faible trafic aux modes actifs (selon nouveau statut voie verte : **20 € / ml**
- **Voie partagée** : bandes cyclables, CVCB : **100 € / ml**
- **Voie verte à passer en enrobé**: réhabilitation de chemins non revêtus en enrobé: **250 € / ml**
- **Site propre** : piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle
 - Hors agglo : **400 € / ml**
 - En agglo : **800 € / ml**



Plan d'actions - Aménagements cyclables proposés - EPCI



Légende

- V45 et itinéraires proposés par le CD29
- Aménagements cyclables existants
- Type d'aménagement proposé
 - apaisement
 - jalonnement
 - site propre (en agglo)
 - voie partagée
 - site propre (hors agglo)
 - voie verte à passer en enrobé

Plan d'actions - Aménagements cyclables proposés - Douarnenez



Légende

- V45 et itinéraires intégrés au plan vélo du CD29
- Aménagements cyclables existants
- Type d'aménagement préconisé
 - apaisement
 - jalonnement
 - site propre (en agglo)
 - voie partagée
 - site propre (hors agglo)
 - voie verte à passer en enrobé



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Linéaires

Le scénario retenu contient **91 km de liaisons**.

Type d'aménagement	Longueur (en km)
jalonnement	34,2
apaisement	15,2
site propre (en agglo)	3,2
site propre (hors agglo)	6,2
voie partagée	22,0
voie verte à passer en enrobé	9,7
Total	91

Gestionnaire	Longueur (en km)
Douarnenez Communauté	66,2
Département	24,4
Total	91

Commune	Longueur (en km)
Douarnenez	40,7
Poullan-sur-Mer	19,6
Pouldergat	9,2
Le Juch	6,8
Kerlaz	14,3
Total	91

NB : Plusieurs itinéraires sur la carte des liaisons concernent des communes ou EPCI voisins. Ces 91 km de liaisons n'intègrent pas les linéaires situés sur des territoires en-dehors de Douarnenez Communauté. Douarnenez Communauté peut encourager ses voisins à assurer l'aménagement de ces liaisons afin d'assurer la continuité avec les itinéraires situés à l'intérieur du territoire..



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Décomposition des linéaires par type d'aménagement et par commune

Longueur par type d'aménagement et par commune (en km)	Douarnenez	Poullan-sur-Mer	Pouldergat	Le Juch	Kerlaz	Total
jalonement	4,5	15,0	6,0	3,9	4,9	34,2
apaisement	10,6	1,9	1,5	0,7	0,6	15,2
site propre (en agglo)	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2
site propre (hors agglo)	1,4	1,4	0,0	0,0	3,4	6,2
voie partagée	14,4	0,2	1,7	0,4	5,3	22,0
voie verte à passer en enrobé	6,6	1,2	0,0	1,9	0,0	9,7
Total	40,7	19,6	9,2	6,8	14,3	90,6

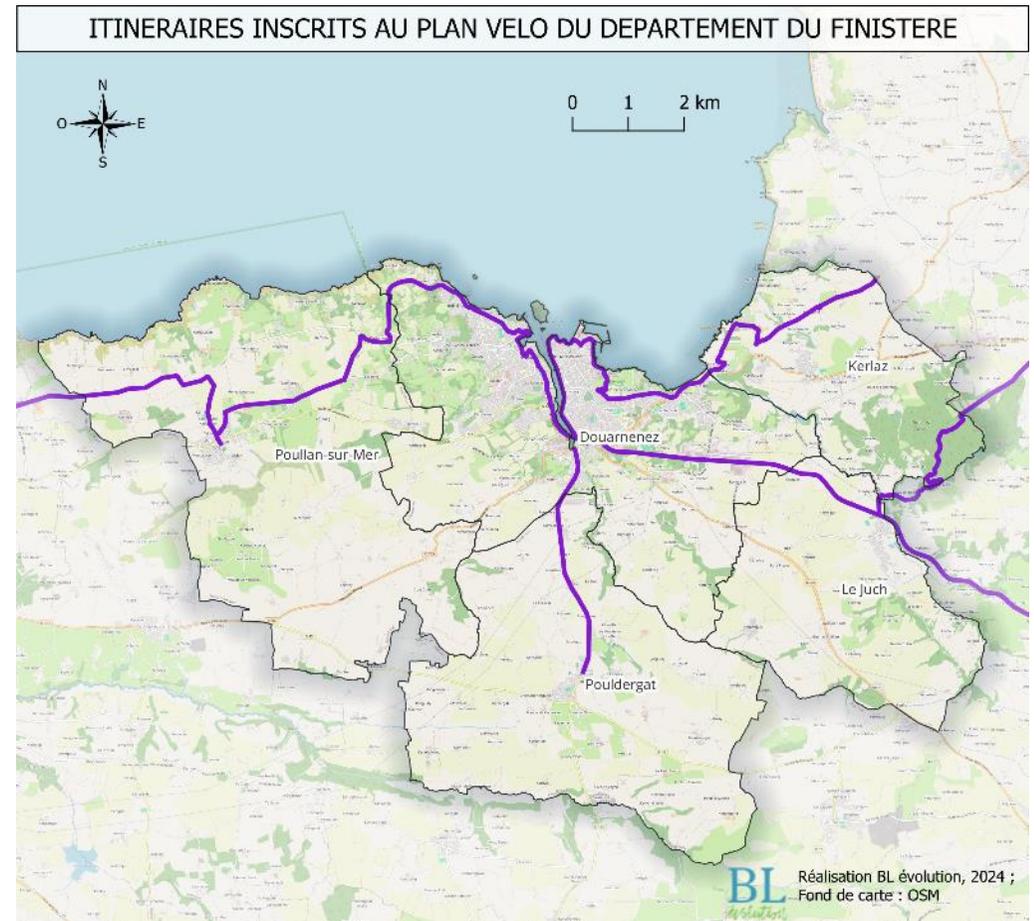


Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Des liaisons déjà programmées

Parmi les **91 km de liaisons** :

- **9 km** sont intégrés au schéma départemental des mobilités et donc **financés à 100% par le CD29**, dont :
 - 6 km programmés pour la tranche 1 (2022-2028) pour un coût estimatif de 560k€ pour le tracé concernant la CC
 - 3 km programmées pour la tranche 2 (2028 – 2034) pour un coût estimatif de 50k€ pour le tracé concernant la CC
- **23 km** sont inhérents au projet de **véloroute V45** avec un financement partagé entre :
 - Région Bretagne
 - CD29
 - Douarnenez Communauté

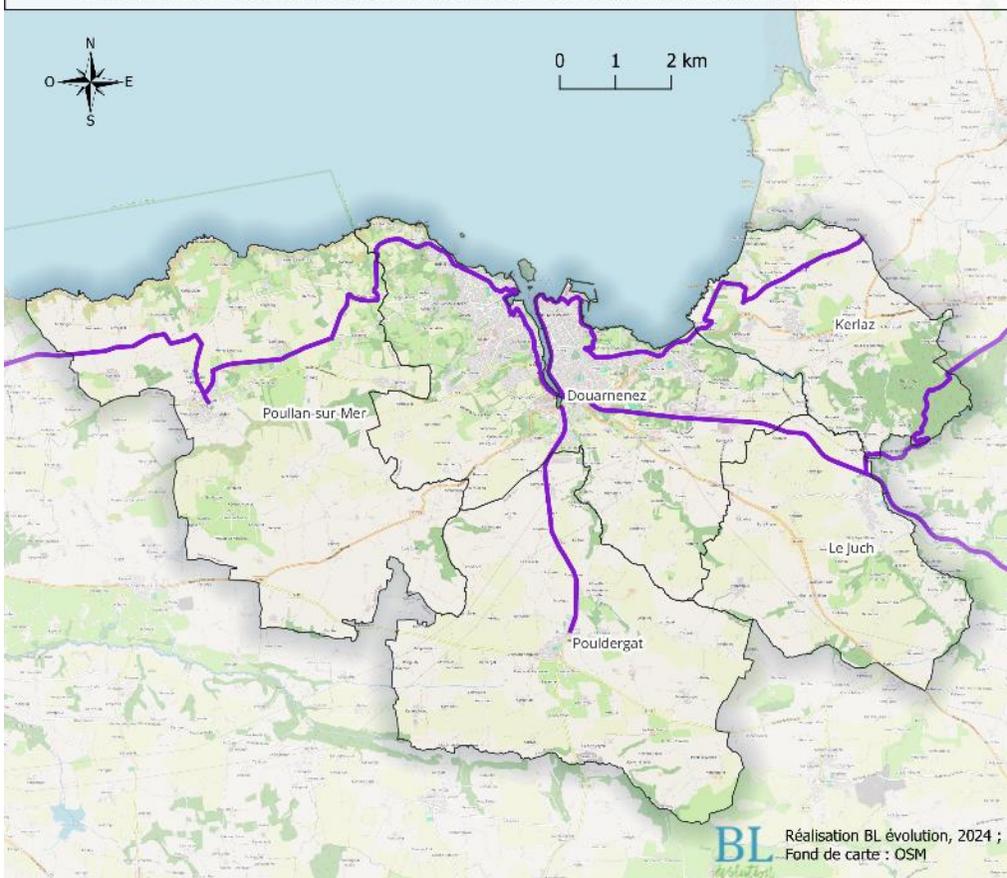




Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Des financements déjà programmés

ITINERAIRES INSCRITS AU PLAN VELO DU DEPARTEMENT DU FINISTERE



Les projets déjà programmés par le CD29 à échéance 2022 - 2028 représentent, sur le territoire de Douarnenez Communauté, environ **1 340 000 €**.

La Région :

- **Fonds FEDER** qui peut permettre de cofinancer (à hauteur de 40%) des services, stationnements, et les aménagements premiers/derniers kilomètres
- **La Région** finance 20% de la réalisation de la **véloroute V45**

Le Département : le nouveau Plan Vélo du CD29 est en cours de finalisation :

Les **liaisons d'intérêt départemental** sont subventionnées à 100 % pour la réalisation des travaux sur domaine RD (et à 80% sur domaine intercommunal) selon 2 temporalités :

■ **Tranche 1 (programmée à échéance 2022-2028)**

- **Réhabilitation de la Voie Verte** : 560.000€
- **Véloroute V45** : le CD29 finance 50% du reste-à-charge en agglomération à Douarnenez, et 100% du reste-à-charge ailleurs

■ **Tranche 2 (programmée à échéance 2028-2034)**

- **Liaison entre Pouldergat et Douarnenez via la RD143** : 800.000€
- **Liaison entre Le Juch et Locronan** : 50.000€ (jalonnement via le Bois du Névet)

Le **Pacte Finistère 2030** permet de financer des liaisons entre 2 communes avec une enveloppe à l'échelle communautaire et une enveloppe à l'échelle cantonale.



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

La gouvernance actuelle

Douarnenez Communauté

- **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** depuis 2021 : compétences en matière de mobilités (offre de services/communication/sensibilisation, stationnement cyclable, accompagnement technique et financier des communes)
- **Compétence voirie** depuis 2010 (création, aménagement et entretien de la voirie d'intérêt communautaire qui comprend notamment toutes les nouvelles voiries et l'ensemble des voies communales).

Communes

- Les **communes** ont conservé 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.

Le Département du Finistère

- Le **Département du Finistère** a la **gestion et l'entretien de la voirie** de ses routes départementales hors agglomération, et de la Voie Verte vers Quimper. En agglomération, il reste propriétaire de la voirie et a un droit de regard sur les aménagements (délivrance d'une permission de voirie).
- **Délégation de MOA possible** du CD à la CC sur RD : à condition d'étudier l'itinéraire le plus pertinent, les variantes et les coûts ; après travaux le CD récupère la gestion (pour des pistes en bordure de RD par exemple), l'entretien peut quant à lui être délégué à la CC.



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Synthèse des leviers de financement et de portage spécifiques à la réalisation des liaisons d'intérêts départementales intégrées au Plan Vélo CD29

Aménagement des liaisons d'intérêt départemental				
MOA	Raison	Voirie	En ou hors agglo	Financement du Département
Département	Département déploie son Plan Vélo	Départementale	En agglo	À travers le Pacte Finistère
			Hors agglo	Prise en charge à 100%
		Communautaire	En agglo	À travers le Pacte Finistère
			Hors agglo	Prise en charge à 100%
Douarnenez Communauté	Douarnenez Communauté veut aller plus vite que la programmation prévue par le Département sur un itinéraire identifié au Plan Vélo	Départementale	En agglo	À travers le Pacte Finistère
			Hors agglo	Participation du Département à hauteur de 100%
		Communautaire	En agglo	À travers le Pacte Finistère
			Hors agglo	Subvention du Département à hauteur de 80% maximum (20% doit revenir au MOA)



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Des nouvelles liaisons à programmer

Parmi les 91 km de liaisons, **58 km ne font partie d'aucune programmation à l'heure actuelle.**

- **49 km** concernent des liaisons dont le gestionnaire est Douarnenez Communauté, qui peut donc aménager ces liaisons en maîtrise d'ouvrage communautaire
- **9 km** concernent des liaisons dont le gestionnaire est le Département, mais qui ne sont pas intégrées au Plan Vélo du CD29. Ainsi, le CD29 ne prévoit pas de les aménager en maîtrise d'ouvrage départementale. Dans ce cas, plusieurs options possibles :
 - **Réétudier les itinéraires** concernés au cas par cas afin d'identifier et de privilégier au maximum des itinéraires alternatifs hors RD
 - En faisant apparaître ces liaisons dans le schéma directeur, elles pourront faire l'objet d'aménagement dans le cas de travaux de réfection de voirie (articles L228-2 à L228-3-1 du Code de l'Environnement). Ce seront des liaisons dites « d'opportunité ».
 - Douarnenez Communauté peut **conventionner avec le CD29 pour obtenir une délégation de compétence et aménager ces liaisons en maîtrise d'ouvrage communautaire***

NB : dans la suite, c'est cette dernière option qui est privilégiée, pour l'évaluation financière notamment

Sur l'ensemble de ces aménagements, il est possible d'aller chercher jusqu'à 50% voire 80% de subventions



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Leviers de financement

Type de financement	Portage	Objectifs	Taux de financement
FMA – Aménagements cyclables	Etat	Restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables (inscrits à un SDC ou autre) dans des secteurs à enjeu pour la mobilité du quotidien.	50 % Enveloppe de 100 millions d'euros disponible chaque année pour tous les maîtres d'ouvrage public
AVELO 3	Etat/ ADEME	Développer le système vélo dans les territoires. Accompagner la définition (études), les expérimentations, l'animation et la promotion de politiques en faveur du vélo, mais aussi le soutien au recrutement d'un chargé de mission.	50 % Programme financé à hauteur de 37 millions d'euros par le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) sur la période 2023-2026. Les territoires bénéficiaires des programmes antérieurs AVELO et AVELO2 ne sont pas éligibles.
Appel à projets « Territoires cyclables »	Etat	Accompagner dans la durée quelques territoires peu ou moyennement denses pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur SDC. Au moins un EPCI par région soutenu sur une durée maximale de 6 ans. L'AAP sera vraisemblablement renouvelé dans les années à venir.	Plusieurs M€ sur plusieurs années
DSIL / DETR	Etat	Aides pour les territoires ruraux afin de développer des solutions de transport innovants et de favoriser la cohésion des territoires.	Variable
Fonds FEDER	Europe/ Région	Services, stationnements, et aménagements cyclables des premier et dernier kilomètres.	40 %



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Leviers de financement

Type de financement	Portage	Objectifs	Taux de financement
Pacte Finistère 2030	Département	Liaisons qui ne sont pas d'intérêt départemental, stationnements vélo. Volet 1 (petits projets des communes) et volet 2 (projets structurants des communes et EPCI)	Variable
Plan vélo Bretagne	Région	En cours d'élaboration. Financements possibles intermodalité, abris vélos et stationnements (lycées), itinéraires vers zones d'emploi, arrêts de car	Variable
Dispositif « Bien vivre partout en Bretagne »	Région	Peut concerner les aménagements cyclables	Variable



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Autres leviers d'actions

- **Levier juridique en cas de rénovation de voirie**

Les **articles L228-2 à L228-3-1** du Code de l'Environnement (modifiés récemment par la LOM et par la loi Climat et Résilience) : ils **facilitent en agglo ou hors agglo l'aménagement des itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des réaménagements de voirie** ->

« En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. »

- **Foncier** : autre élément indispensable : le Département laisse les EPCI et communes s'occuper de l'acquisition foncière dans le cas d'aménagement en site propre le long de RD notamment. Documents d'urbanisme et outils de veille à définir ; réservations d'espaces eu PLUi...



Un des enjeux clé du schéma directeur est d'anticiper les besoins en termes de financements, de gouvernance et d'opérationnalisation.



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Le reste-à-charge pour Douarnenez Communauté

Les reste-à-charge pour Douarnenez Communauté pour les **liaisons n'étant pas intégrées au Plan Vélo du CD29 ou V45** dépendent des montants de subventions atteignables. Nous proposons 3 modélisations :

Reste à charge pour Douarnenez Communauté si :	50% de subventions	60% de subventions	80% de subventions
En M€	3,3	2,7	1,3
En k€/an*	335	268	134
En €/an/hab*	18	15	7

En guise de comparaison, le budget de voirie de la CC est de 950 000€ / an



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS POUR 5 LIAISONS

1. Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic
2. Rue Laennec à Douarnenez
3. Liaison Poullan-sur-Mer – Douarnenez via la route de Lannergat depuis la voie verte
4. Intersection Av. de la Gare/Rue Pen Ar Vir/Rue Ar Véret/Rue du Ct Fernand à Douarnenez
5. Sécurisation de la traversée de la D57 par la Voie Verte Douarnenez-Quimper

PS : le choix de ces liaisons s'est fait notamment au regard du PPI voirie



Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic

Données trafic/voiries :

- Itinéraire qui emprunte des routes de desserte et de transit local à faible trafic
- Itinéraire vélo déjà jalonné avec de la signalisation directionnelle
- Largeur section courante : 4m ; double-sens de circulation ; Vitesse moyenne : 30 km/h

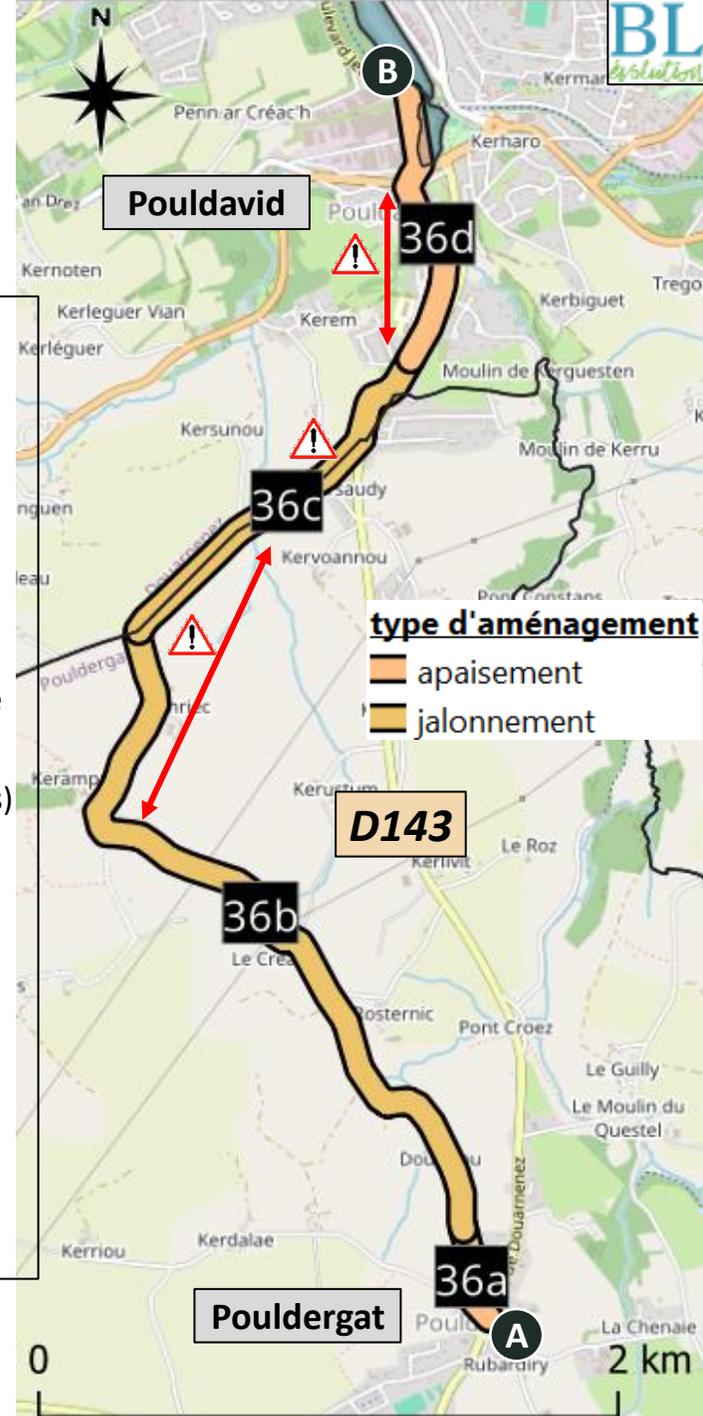
Enjeux :

- Liaison entre 2 communes
- Améliorer et sécuriser l'aménagement (marquage au sol, panneaux directionnels, partage de voirie, traitement intersections)
- Enjeux de report modal vélo pour les déplacements utilitaires (actifs et collégiens/lycéens) entre les 2 communes

1 école élémentaire : sécuriser l'accès

2 arrêts de bus (intermodalité)

Topographie : itinéraire vallonné, plus facilement accessible aux VAE pour des déplacements quotidiens

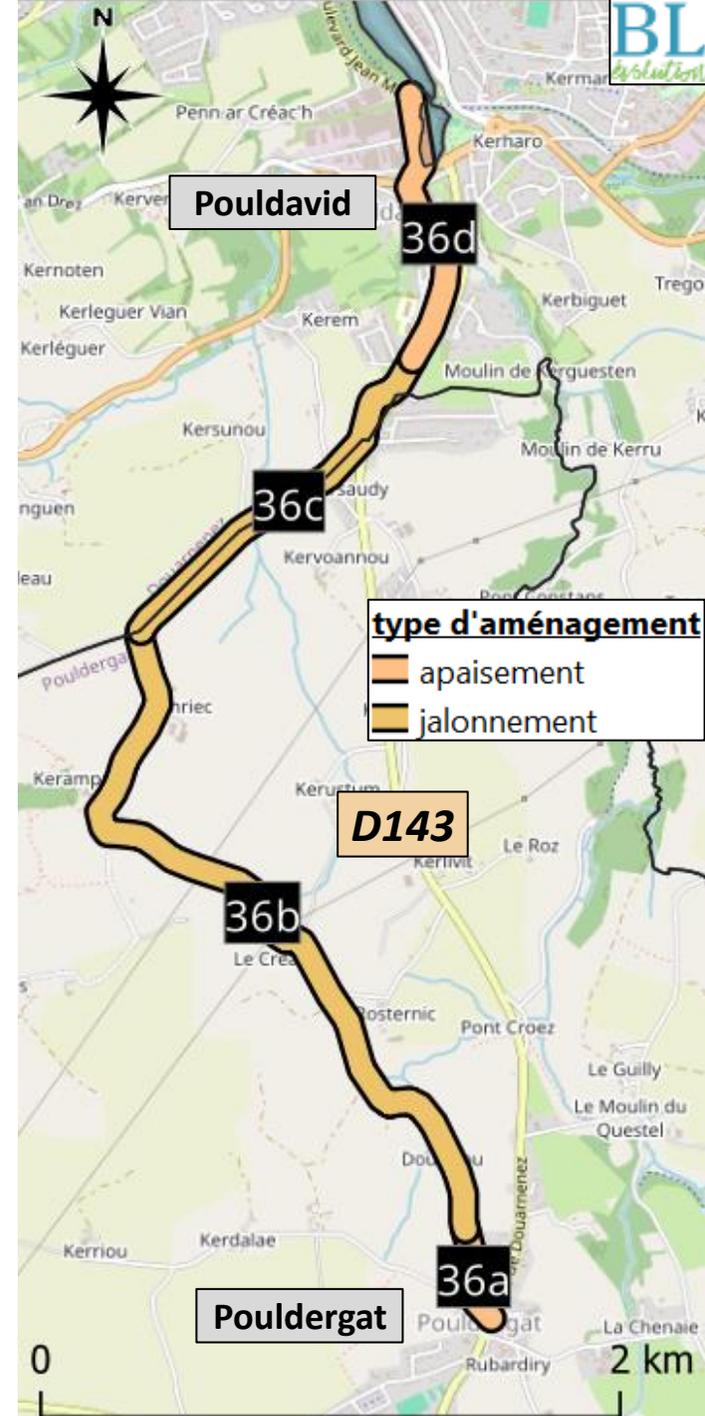




Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic

N°	Type d'aménagement existant	Type d'aménagement prévu	Commune Agglo/Hors Agglo	Maitre d'Ouvrage	Longueur (m)	Coût estimatif (€)
36a	Voie partagée faible trafic avec jalonnement existant	Apaisement en agglo et amélioration jalonnement	Pouldergat (Agglo)	Douarnenez Communauté	335	7 000
36b	Voie partagée faible trafic avec jalonnement existant	Sécurisation et amélioration jalonnement	Pouldergat (Hors Agglo)	Douarnenez Communauté	2 798	14 000
36c	Voie partagée faible trafic avec jalonnement existant	Sécurisation et amélioration jalonnement	Douarnenez (Hors Agglo)	Douarnenez Communauté	1 369	22 000
36d	Voie partagée faible trafic avec jalonnement existant	Apaisement en agglo et amélioration jalonnement	Douarnenez (Agglo)	Douarnenez Communauté	995	60 000
Total estimatif						103 000





Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic : Tronçon 36a



PARTAGEONS LA ROUTE

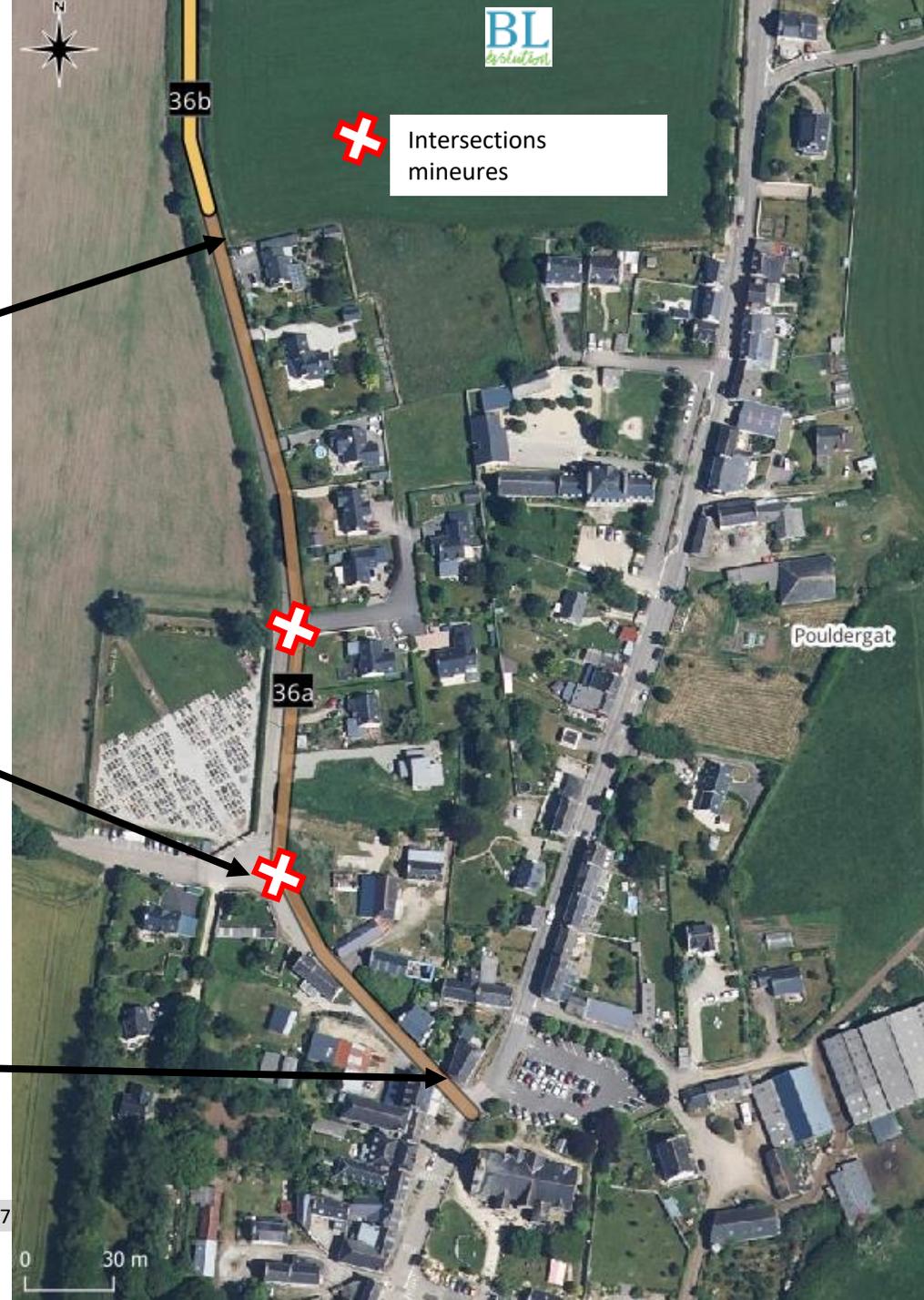
Sortie aggro : limiter vitesse à 50 sur l'ensemble de l'itinéraire (visibilité, relief, voie à faible largeur) + panneau sensibilisation partage de voirie



Intersection cimetière : bonne signalisation directionnelle, ajouter quelques pictogrammes vélos



Bonne signalisation directionnelle existante



Intersections mineures



Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic : **Tronçon 36b**



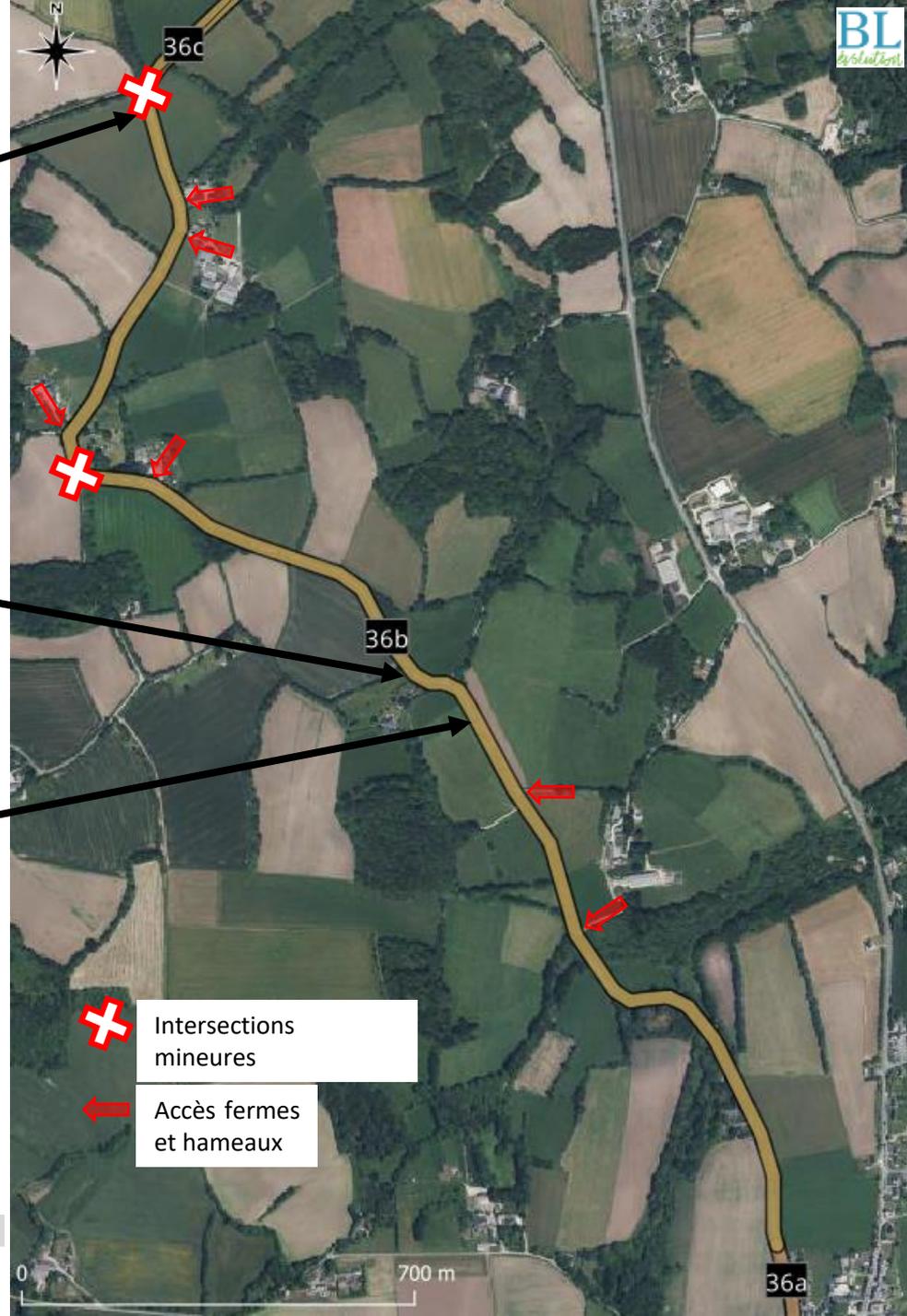
Signalisation bien visible avec distances indiquées ;
intersection avec priorité à droite et bonne visibilité



Signalisation minimaliste et aire de repos



Revêtement existant de
qualité



⊕ Intersections mineures

← Accès fermes et hameaux



Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic : **Tronçon 36c**



Contournement RD via la Route de Garantez : ajouter pictogrammes vélo



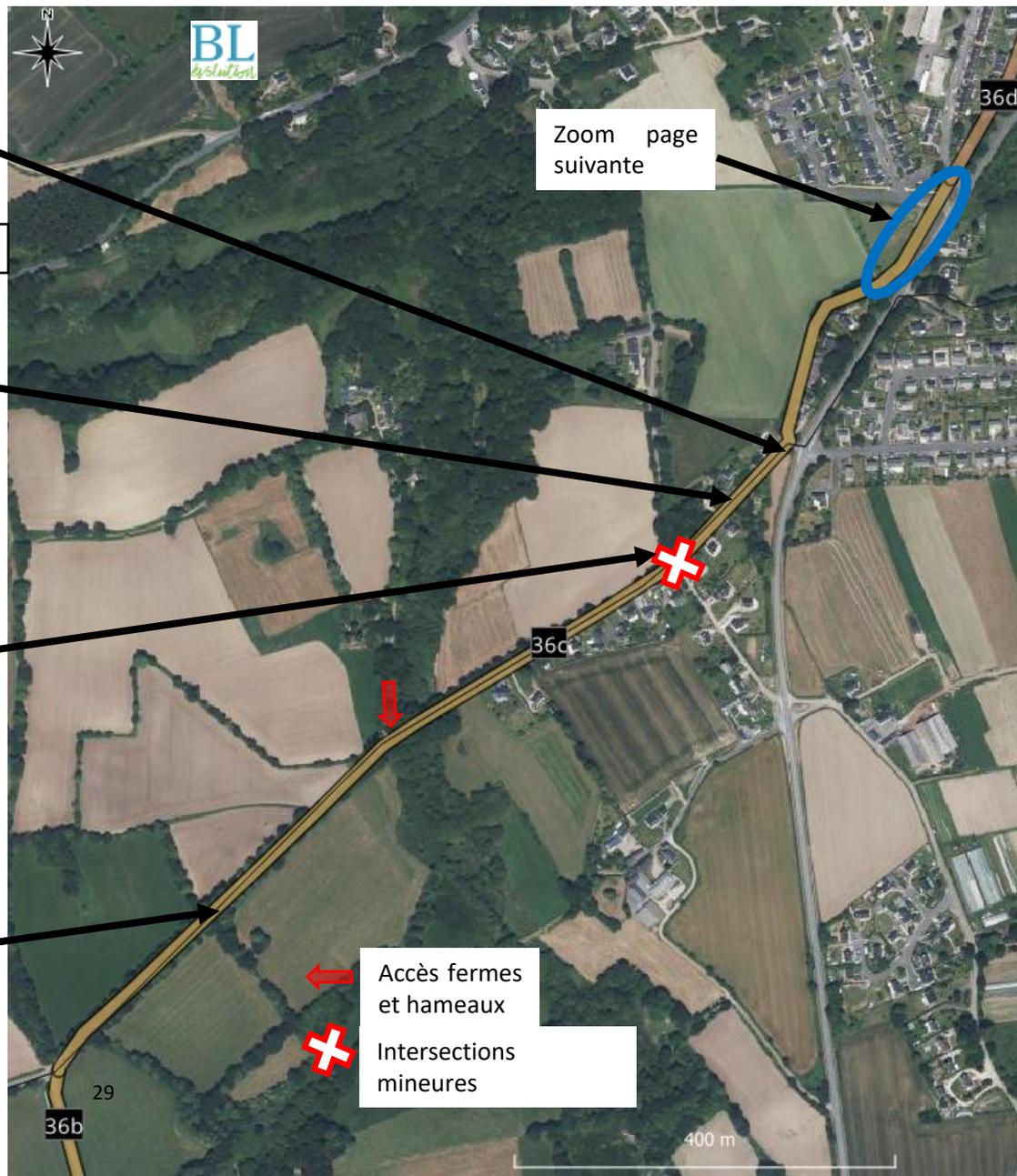
Zone résidentielle avec largeur voirie un peu plus confortable (environ 5m)



Carrefour avec STOP pour les cyclistes et jalonement directionnel

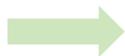


Tronçon agréable et apaisé, protégé par deux alignements d'arbres

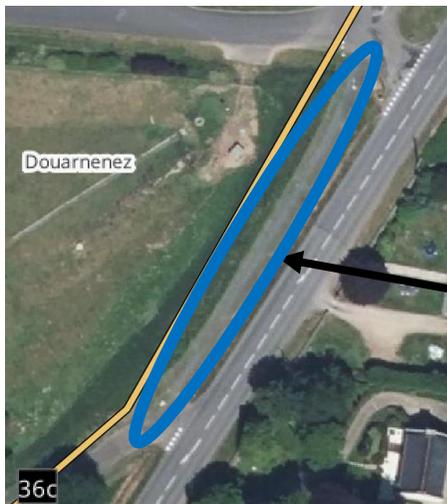




Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic : **Tronçon 36c**



Zoom section de 80m d'aménagement en piste cyclable le long de la D143



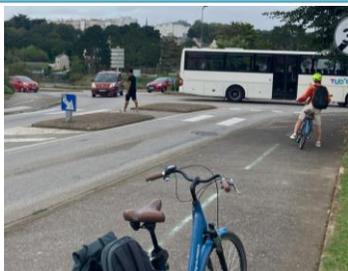
Proposition de reprise du revêtement et d'élargissement à 3m afin de proposer une vraie piste bidirectionnelle.

Dépose des 2 blocs anti-intrusion et remplacement par des potelets centraux rétro réfléchissants

Coût estimatif : 15.000 €



Liaison Pouldergat – Douarnenez via les voies à faible trafic : **Tronçon 36d**



Giratoire trop routier : aménager traversées cyclables colorées

Coût estimatif : 40.000 €

Voie séparée piétons/cyclistes en bon état



Ajouter panneau indiquant que les vélos arrivent par la droite avec priorité

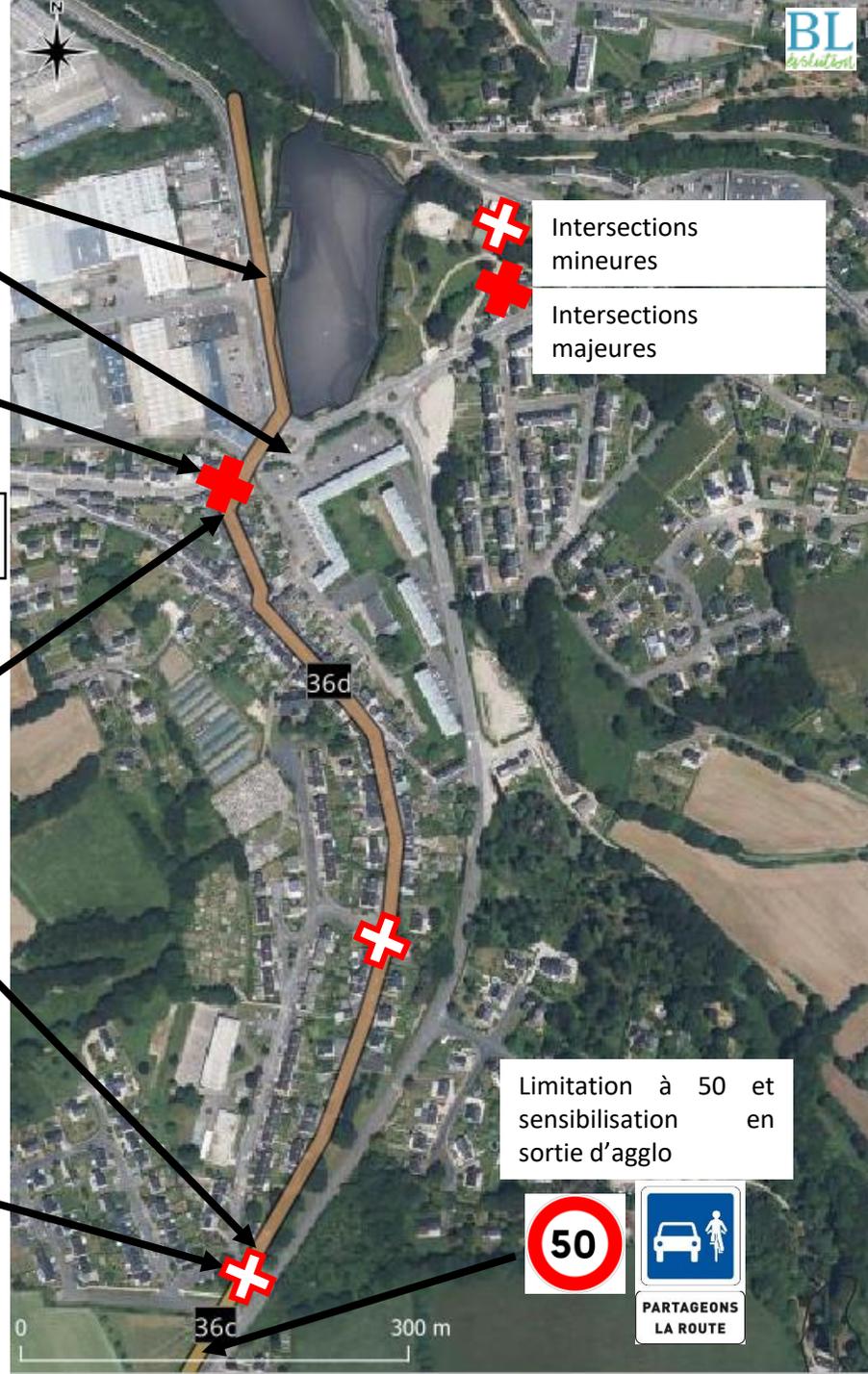
Rue Eugène Lucas à apaiser avec marquage au sol de type pictogrammes vélos et meilleure sécurisation des intersections pour les cyclistes avec du marquage et des panneaux, en particulier sur les sections en double-sens cyclable qui sont particulièrement étroites.



Intersection en bordure de RD en entrée d'agglomération à sécuriser avec du marquage au sol de type pictogrammes vélos



31



Intersections mineures

Intersections majeures

Limitation à 50 et sensibilisation en sortie d'agglomération



PARTAGEONS LA ROUTE

Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Rue Laennec à Douarnenez

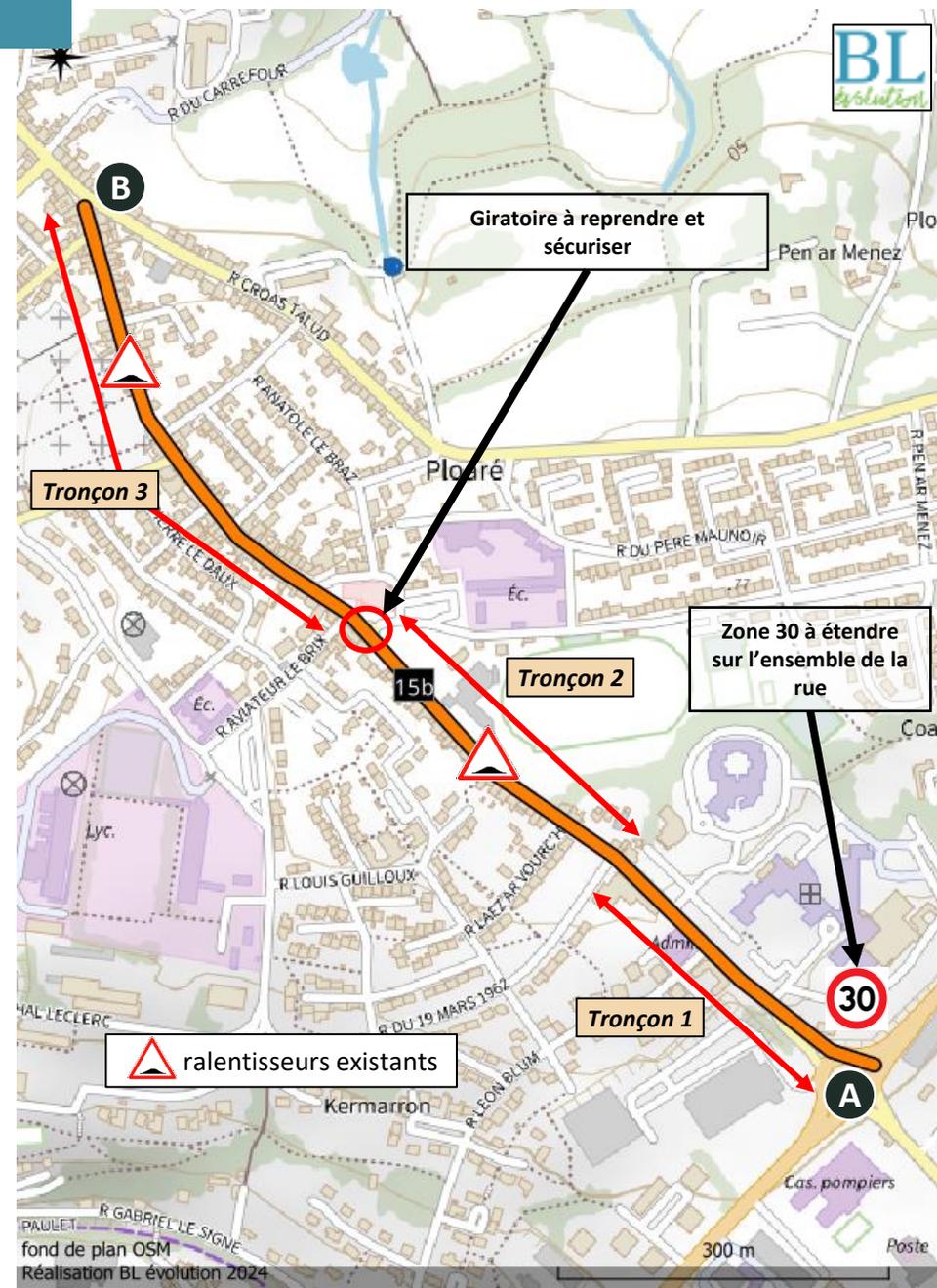
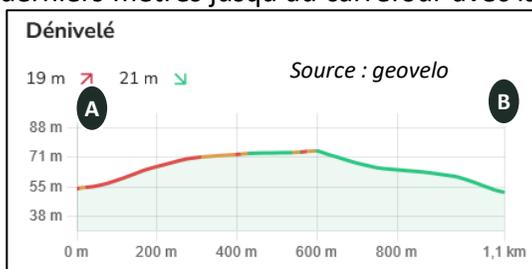
Données trafic/voiries :

- Deux comptages routiers effectués en 2022 : TMJA autour de 4.000 et V85 autour de 43 km/h
- Aucun aménagement cyclable actuellement malgré le caractère routier et une topographie qui accentue les différences de vitesses entre modes.
- Largeur de façade à façade variable selon les tronçons et qui diminue au fur et à mesure qu'on rentre dans la ville. Présence de stationnement longitudinal bilatéral puis unilatéral. On note également la présence de 3 plateaux surélevés.

Enjeux :

- Accès à l'hôpital, le plus gros employeur de la ville ; accès au stade Lestreven ; desserte de l'église Saint-Herlé ; proximité lycée Jean-Marie Le Bris...
- Sécurisation des modes actifs et meilleur partage de la voirie entre les différents modes ; apaisement avec limitation à 30
- Revoir le profil en travers de la voirie afin de donner plus de place aux vélos

Topographie : dénivelé important en deux temps avec une forte montée depuis le giratoire de l'hôpital, puis un linéaire en faux plat montant et enfin une descente sur les 500 derniers mètres jusqu'au carrefour avec la rue Jean Jaurès

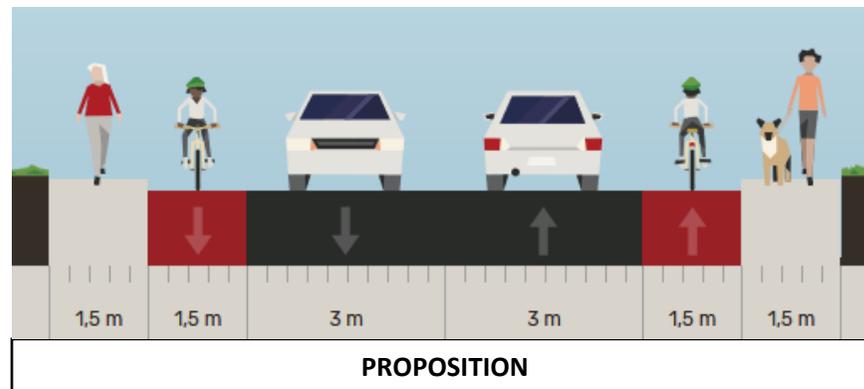




EXISTANT

Section courante existante d'environ 12m (hors espaces verts latéraux) :

- 2 trottoirs de 1,50m
- 2 voies de 3m
- 1 voie centrale de tourne-à-gauche de 3m OU 1 terre-plein central de 3m



PROPOSITION

Section courante projetée d'environ 12m (hors espaces verts latéraux conservés) :

- 2 trottoirs de 1,50m
- 2 voies de 3m
- 2 bandes cyclables d'1,5m idéalement de couleur distincte de l'enrobé

EN RESUME

- Proposition de suppression d'une bande centrale ou du terre-plein central (selon les configurations) au bénéfice d'un meilleur partage de la voirie avec création de 2 bandes cyclables.
- Revêtements et structure de chaussée à reprendre (prévu au PPI voirie)
- Reprise du réseau d'assainissement si budget alloué
- Aménagement en voie partagée dans le cadre du projet de voirie donc coût supporté par le budget voirie
- Mise aux normes PMR des 4 arrêts de bus et des traversées piétonnes

-> Projet global VRD de requalification de voirie qui se doit d'intégrer des aménagements cyclables qualitatifs (article 228 du code de l'Environnement) permettant un report modal vers le vélo et une réduction du trafic motorisé sur cet axe pénétrant.

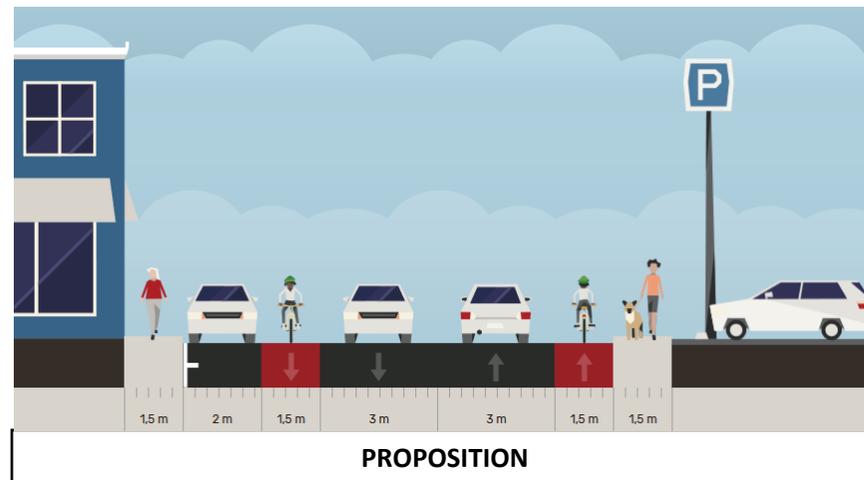




EXISTANT

Section courante existante d'environ 14m (de façade à muret parking stade) :

- 2 trottoirs de 1,50m et 2,50m
- 2 voies de 3m
- 2 rangées de stationnements de 2m



PROPOSITION

Section courante projetée d'environ 14m :

- 2 trottoirs de 1,50m
- 2 voies de 3m
- 1 voie de stationnement de 2m conservée côté riverains
- 2 bandes cyclables d'1,5m idéalement de couleur distincte de l'enrobé

EN RESUME

- Proposition de suppression d'une bande de stationnement au bénéfice d'un meilleur partage de la voirie avec création de 2 bandes cyclables.
- Revêtements et structure de chaussée à reprendre (prévu au PPI voirie)
- Reprise du réseau d'assainissement si budget alloué
- Aménagement en voie partagée dans le cadre du projet de voirie donc coût supporté par le budget voirie
- Mise aux normes PMR des 2 arrêts de bus et des traversées piétonnes (1 passage surélevé à conserver et 2 traversées classiques à convertir en passages surélevés)

-> **Projet global VRD de requalification de voirie qui se doit d'intégrer des aménagements cyclables qualitatifs (article 228 du code de l'Environnement) permettant un report modal vers le vélo et une réduction du trafic motorisé sur cet axe pénétrant.**





PROPOSITIONS



EXISTANT

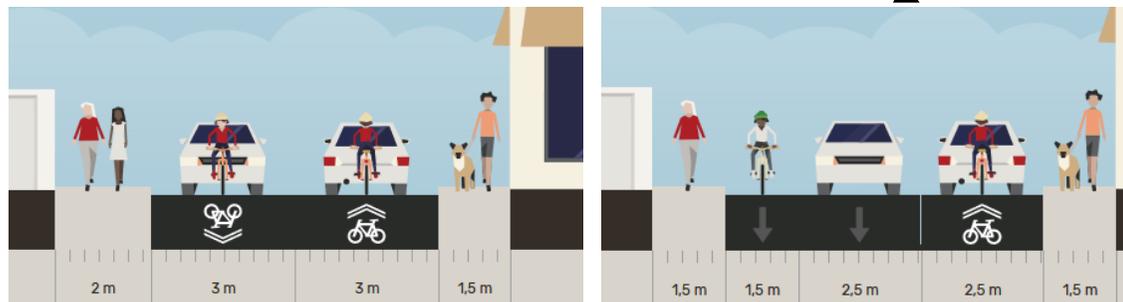
Section courante existante qui se rétrécit sur ce dernier tronçon avec environ 9,50m (de façade à façade) :

- 2 trottoirs de 1,50m et 1,20m
- 5m de voirie
- 1 voie de stationnement de 1,80m

Section courante projetée d'environ 9,50m :

- 2 trottoirs PMR de 1,50m et 2m
- 2 voies de 3m
- Suppression de la bande de stationnement
- Apaisement et partage de la voirie avec marquage au sol et renforcement des dispositifs d'apaisement de type écluses et ralentisseurs

Autre option : conserver le gabarit de voirie existant (5m) et créer une bande cyclable en sens montant



EN RESUME

- Proposition de suppression d'une bande de stationnement au bénéfice d'un meilleur partage de la voirie. A voir ponctuellement si réel nécessité le maintien de quelques poches de stationnement sous forme de chicanes
- Revêtements et structure de chaussée à reprendre (prévu au PPI voirie)
- Reprise du réseau d'assainissement si budget alloué
- Aménagement en voie partagée dans le cadre du projet de voirie donc coût supporté par le budget voirie
- Mise aux normes PMR des 2 arrêts de bus et des traversées piétonnes avec création de passages surélevés
- Accès au lycée Jean-Marie Le Bris : traitement spécifique de l'intersection avec la rue Le Brix qui débouche en double-sens-cyclable avec la création d'un plateau surélevé

-> **Projet global VRD de requalification de voirie qui se doit d'intégrer des aménagements cyclables qualitatifs (article 228 du code de l'Environnement) permettant un report modal vers le vélo et une réduction du trafic motorisé sur cet axe pénétrant.**





Action n°1 : Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

Liaison Poullan-sur-Mer – Douarnenez via la route de Lannergat depuis la voie verte

Contexte :

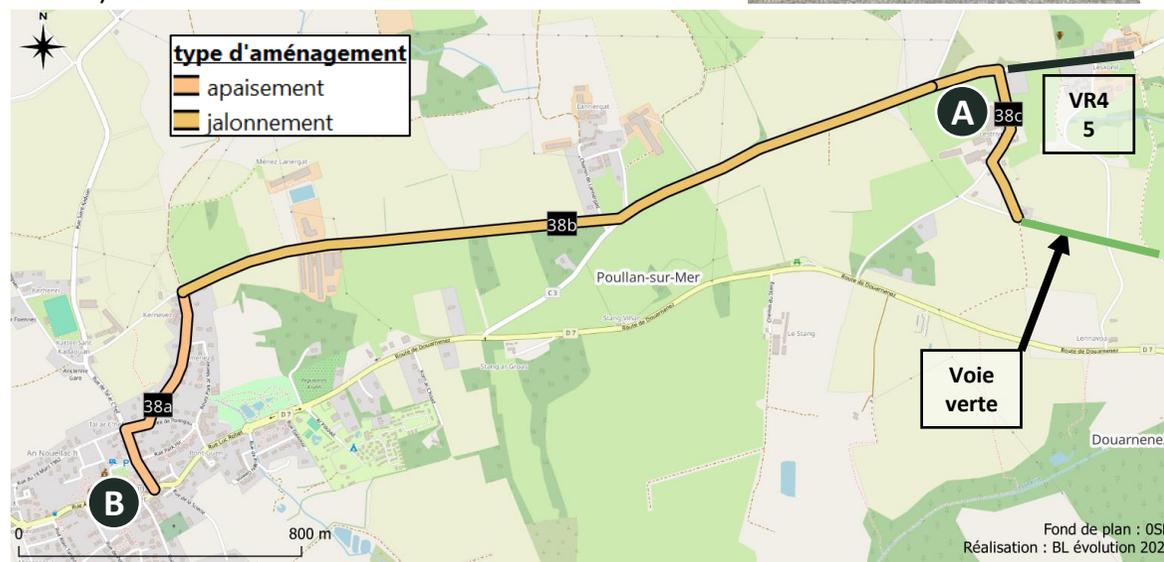
- Route de desserte et transit local à faible trafic
- Itinéraire déjà balisé entre Douarnenez et Poullan-sur-Mer, qui fait partie de la boucle touristique proposée par l'Office de tourisme et qui fait également partie de l'itinéraire de la Véloroute (excepté la traversée de Lestrivin tronçon 38c)
- Largeur étroite de 4m en section courante et profil en ligne droite et sans dispositifs d'apaisement ni marquage au sol qui peut rendre le trajet anxiogène pour les cyclistes non aguerris.
- Revêtement en bon état et parcours agréable entre forêts et champs

Enjeux / Propositions :

- Alternative sécurisée à la D7 pour relier les 2 communes
- Sécurisation des modes actifs et meilleur partage de la voirie entre les différents modes ; apaisement avec limitation à 50 km/h hors agglo et 30 km/h en agglo
- Mise en impasse selon nouveau statut voie verte (sauf ayants droits) de la Route de l'Ancienne Gare afin de couper le trafic de transit

Topographie : itinéraire assez vallonné avec un long

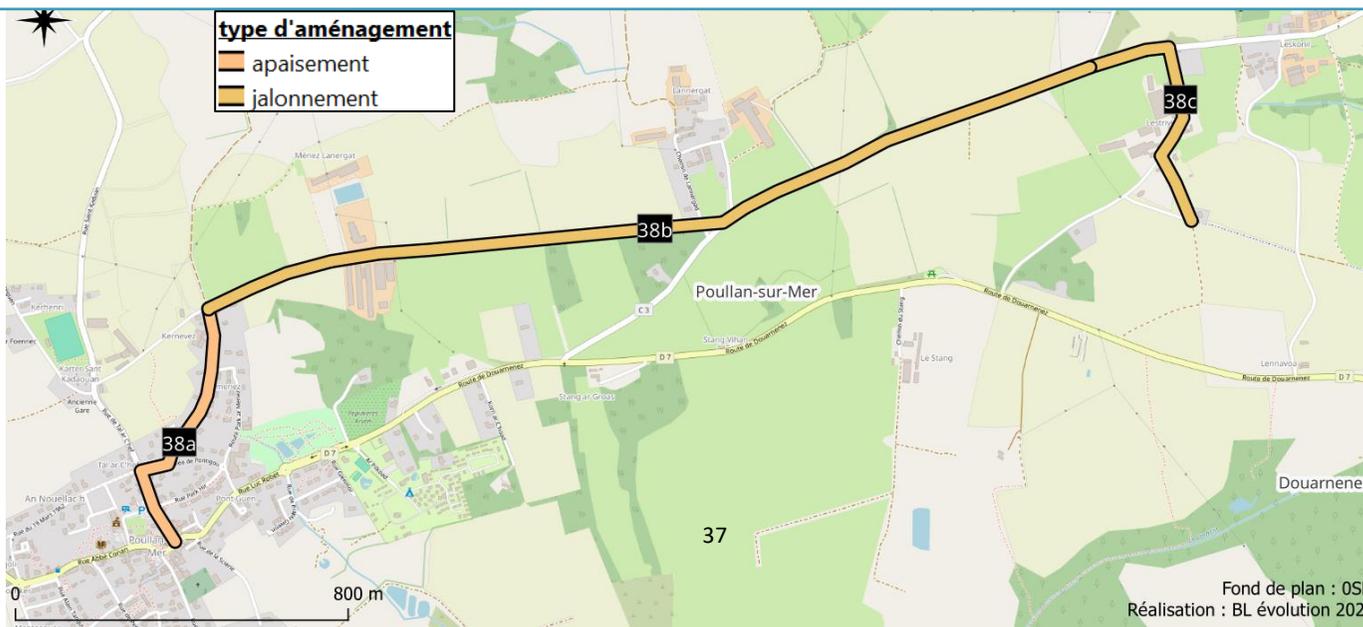
faux plat Route de l'Ancienne Gare





Liaison Poullan-sur-Mer – Douarnenez via la route de Lannergat depuis la voie verte

N°	Type d'aménagement existant	Type d'aménagement prévu	Commune Agglo/Hors Agglo	Maitre d'Ouvrage	Longueur (m)	Coût estimatif (€)
38a	Voie partagée entrée de bourg	Apaisement	Poullan-sur-Mer (Agglo)	Douarnenez Communauté (sur itinéraire VV d'intérêt départemental)	660	13 300 *
38b	voie partagée faible trafic dangereuse (vitesse, visibilité)	Sécurisation et amélioration jalonnement Mise en impasse sauf Ayants Droits Route de l'Ancienne Gare	Poullan-sur-Mer (Hors Agglo)	Douarnenez Communauté (sur itinéraire VV d'intérêt départemental)	2 227	15 300 *
38c	Voie partagée, passage par Lestrivin pour relier la Voie Verte * Prise en charge CD29 possible jusqu'à 80% (voie d'intérêt départemental hors RD)	Sécurisation et amélioration jalonnement	Poullan-sur-Mer (Hors Agglo)	Douarnenez Communauté	649	3 400
* Prise en charge CD29 possible jusqu'à 80% (voie d'intérêt départemental hors RD)					Total estimatif	32 000 *





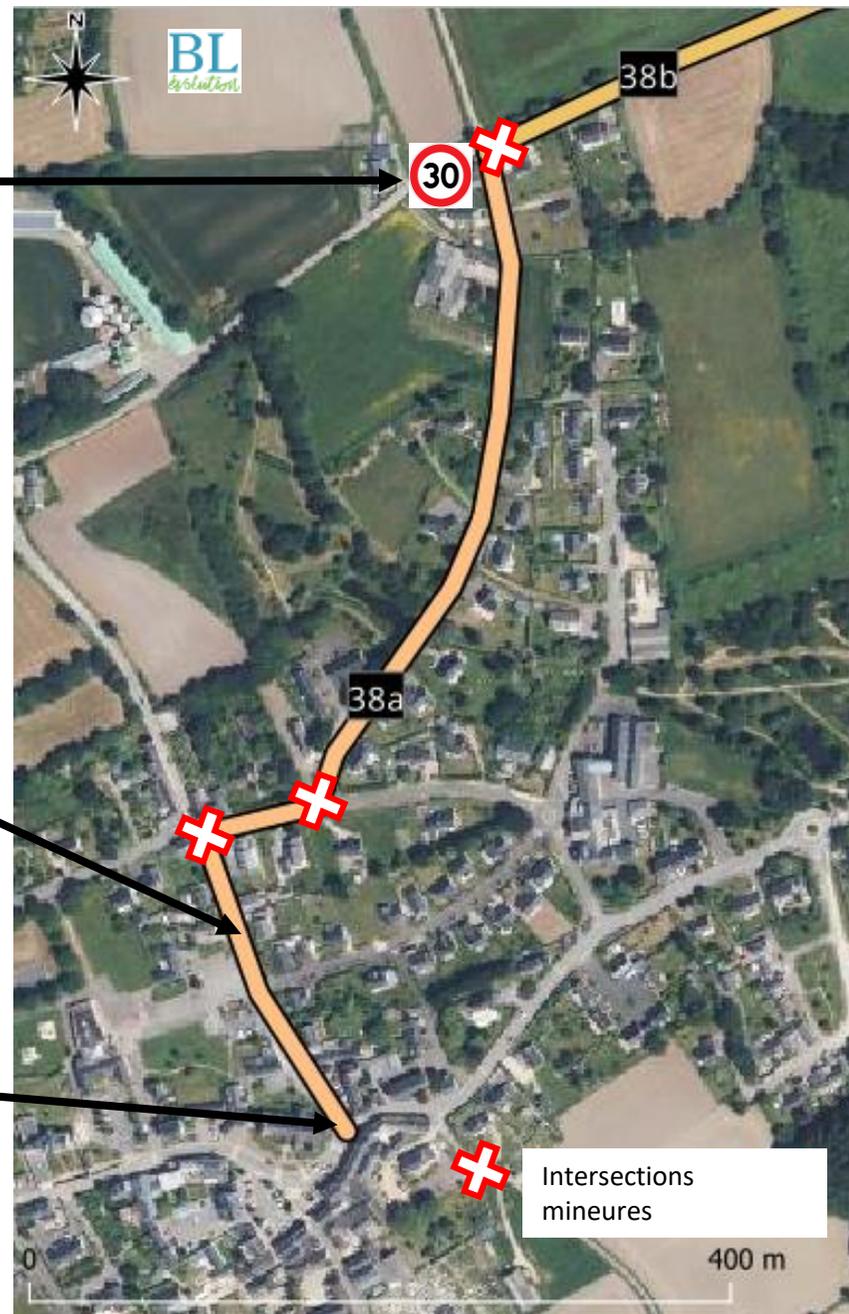
Etendre la zone limitée à 30 dans l'ensemble du bourg



Section courante : ajouter quelques pictogrammes vélos (en priorité au niveau des intersections) et quelques marquages au sol en ellipse « zone 30 »



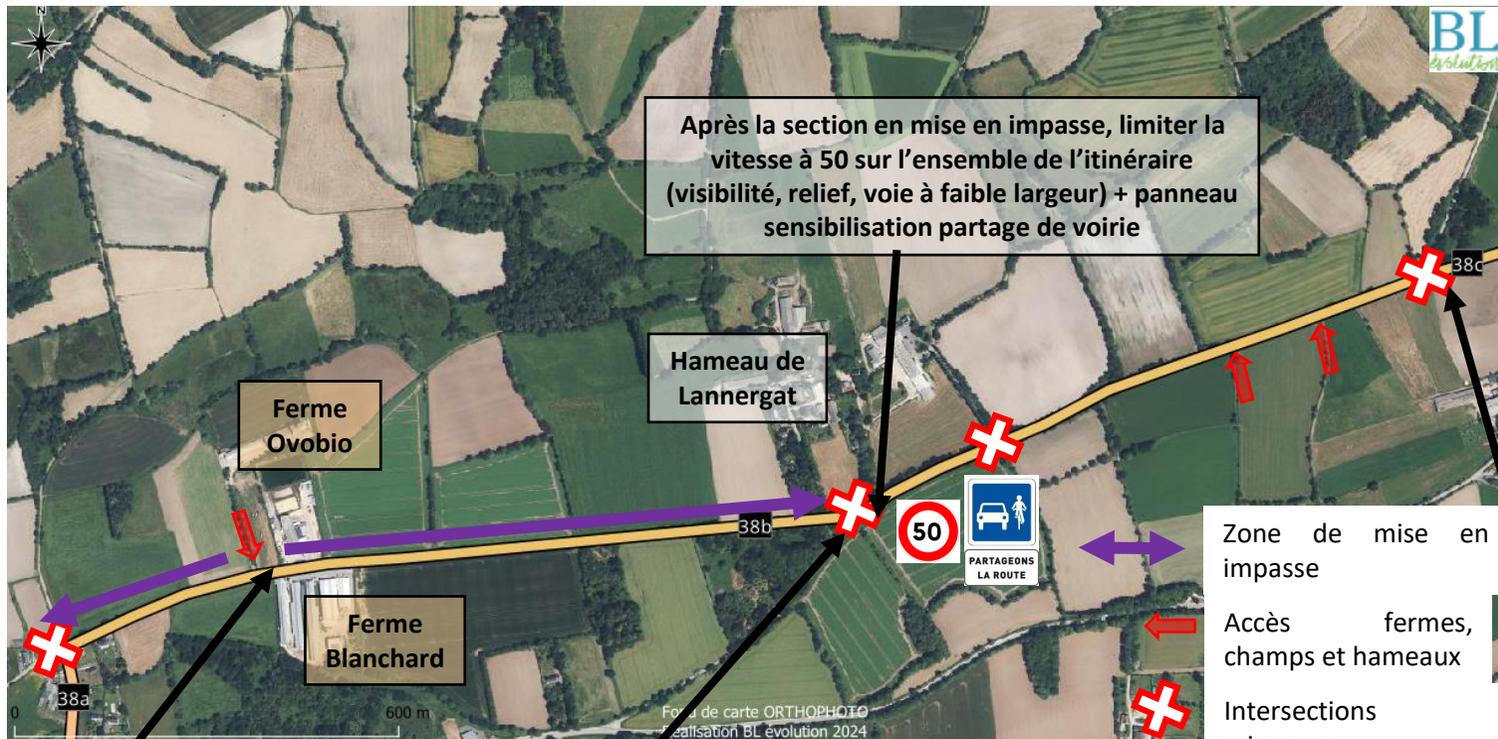
Signalisation peu visible en début d'itinéraire à renforcer



Intersections mineures



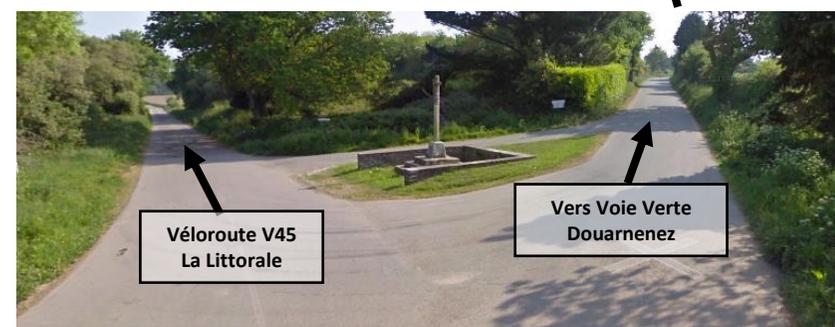
Liaison Poullan-sur-Mer – Douarnenez via la route de Lannergat depuis la voie verte : **Tronçon 38b**



Proposition de coupure physique (potelet amovible, barrière à clé) marquant l'impasse et permettant des aires de retournement de chaque côté



Mise en impasse sauf modes actifs et maintien accès fermes



Signalisation verticale et horizontale à renforcer

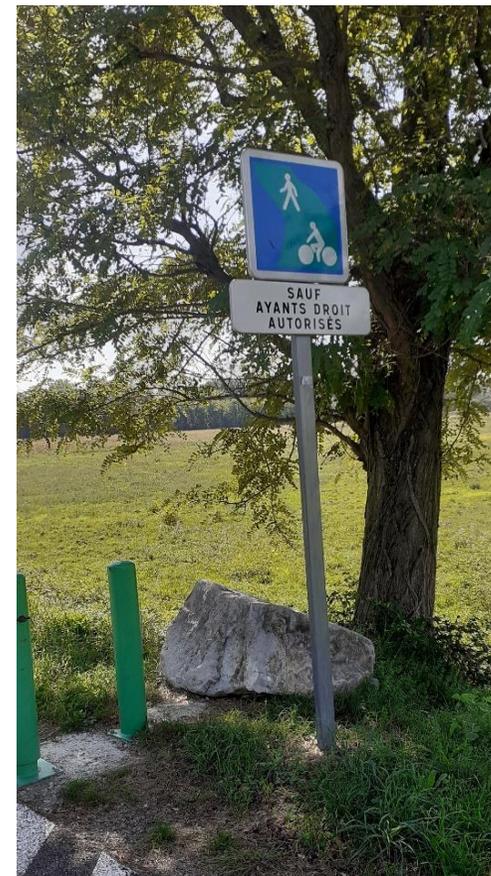


Focus sur la nouvelle réglementation concernant « la voie verte » :

Désormais, la voie verte est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers ». Par dérogation, certains véhicules motorisés peuvent également être autorisés à y circuler à certaines conditions. Il faut se référer au nouvel article R.411-3-2 du code de la route. Ainsi, l'autorité détentrice du pouvoir de police peut autoriser la circulation des « véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre. Ils peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains ». Ainsi, il peut s'agir de propriétaires de parcelles agricoles, de titulaires du droit de pêche ou de chasse, des véhicules des gestionnaires du domaine et de la voie verte ou des entreprises pour des travaux d'entretien.

Le régime applicable à la voie verte se rapproche de celui de droit commun, ce qui devrait permettre, selon le gouvernement, de faire de chemins ruraux des voies vertes en autorisant le passage de véhicules agricoles motorisés, interdits jusqu'à présent du fait des règles de droit. Attention toutefois lors de l'énumération des bénéficiaires des dérogations dans l'arrêté, le juge administratif pourrait être saisi en cas de rupture d'égalité.

Décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes :
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045641454>





• Exemple de modèle d'arrêté pour mise en voie verte :

AR Prefecture

017-211700109-20220727-A33-AR
 Recu le 27/07/2022
 Publié le 27/07/2022

ANGOULINS

Charente-Maritime

DEPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME
Commune d'ANGOULINS 17690

A 33 / 2022

ARRÊTÉ PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR LA VOIE VERTE DE LA COMMUNE D'ANGOULINS DANS LE SECTEUR DU PONT DE LA PIERRE

Le Maire de la Commune d'ANGOULINS,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L2542-2 et L 2211-1 à L 2212-1, L 2213-14 L2213-6,

VU le Code de la Route, et notamment ses articles R110-2, R412-7, R412-43-1 relatif aux EDPM, R411-25 et suivants;

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 Juin 1977 et leur modifications;

VU le décret du 16 septembre 2004 Introduisant la création de voies vertes dans le Code de la Route;

VU le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes;

Considérant le statut d'une voie verte comme étant un aménagement en site propre (Indépendant du réseau routier), réservé à l'usage exclusif des mobilités actives : cyclistes, EDPM, piétons (y compris à mobilité réduite);

Considérant que la largeur et de la configuration de la rue du Pont de la Pierre ne permet pas un partage de la chaussée entre automobiles et mobilités actives;

Considérant que dans l'intérêt général, il est nécessaire de protéger la circulation et de prendre des mesures spéciales pour favoriser les mobilités actives;

ARRETE

Article 1 : Le statut de voie verte est donné aux aménagements de liaisons douces en site propre mis en place dans le secteur de la rue du Pont de la Pierre :

- Depuis le passage entre le N°3 et le N°5 allée de la Montée Nord jusqu'à la rue du Pont de la Pierre puis le long de celle-ci jusqu'à la limite de commune matérialisée par l'ouvrage d'art du Pont de la Pierre.

Article 2 : Dès-lors, la circulation des cyclistes, engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) et piétons est interdite sur la chaussée.

Article 3 : La circulation des cavaliers est interdite sur cette voie verte.

Acte rendu exécutoire après
Publication le 27/07/2022

https://www.angoulins.fr/wp-content/uploads/2022/08/2022_07_27_arrete-reglement-circulation-voie-verte-1.pdf

AR Prefecture

017-211700109-20220727-A33-AR
 Recu le 27/07/2022
 Publié le 27/07/2022

ANGOULINS

Charente-Maritime

DEPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME
Commune d'ANGOULINS 17690

A 33 / 2022

ARRÊTÉ PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR LA VOIE VERTE DE LA COMMUNE D'ANGOULINS DANS LE SECTEUR DU PONT DE LA PIERRE

Le Maire de la Commune d'ANGOULINS,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L2542-2 et L 2211-1 à L 2212-1, L 2213-14 L2213-6,

VU le Code de la Route, et notamment ses articles R110-2, R412-7, R412-43-1 relatif aux EDPM, R411-25 et suivants;

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, et l'instruction interministérielle de la signalisation routière approuvée par l'arrêté du 7 Juin 1977 et leur modifications;

VU le décret du 16 septembre 2004 Introduisant la création de voies vertes dans le Code de la Route;

VU le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes;

Considérant le statut d'une voie verte comme étant un aménagement en site propre (Indépendant du réseau routier), réservé à l'usage exclusif des mobilités actives : cyclistes, EDPM, piétons (y compris à mobilité réduite);

Considérant que la largeur et de la configuration de la rue du Pont de la Pierre ne permet pas un partage de la chaussée entre automobiles et mobilités actives;

Considérant que dans l'intérêt général, il est nécessaire de protéger la circulation et de prendre des mesures spéciales pour favoriser les mobilités actives;

ARRETE

Article 5 : Des panneaux de type C115 et C116 jalonnent le parcours et des panneaux de type AB3A et M9C « Cédez le passage » sont placés à chaque intersection ou fin d'aménagement.

Article 6 : Tous les contrevenants au présent arrêté seront poursuivis conformément aux lois et règlements en vigueur.

Article 7 : Le présent arrêté est rendu exécutoire dès sa publication.

Article 8 : La Gendarmerie d'Angoulins, la Police Municipale, les services techniques municipaux sont chargés de l'exécution du présent arrêté

Le Maire, certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte, informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Poitiers (15 rue de Blossac - CS 80541, 86020 Poitiers Cedex) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.
La juridiction administrative compétente peut être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr

Fait à Angoulins le 27 Juillet 2022
Le Maire
P/ Par Délégué
Denis HARECHAL

Jean-Pierre NIVET



<https://www.mairie-trignac.fr/arrete-permanent-portant-reglementation-de-la-circulation-sur-une-voie-verte-en-bordure-du-domaine-public-routier/>



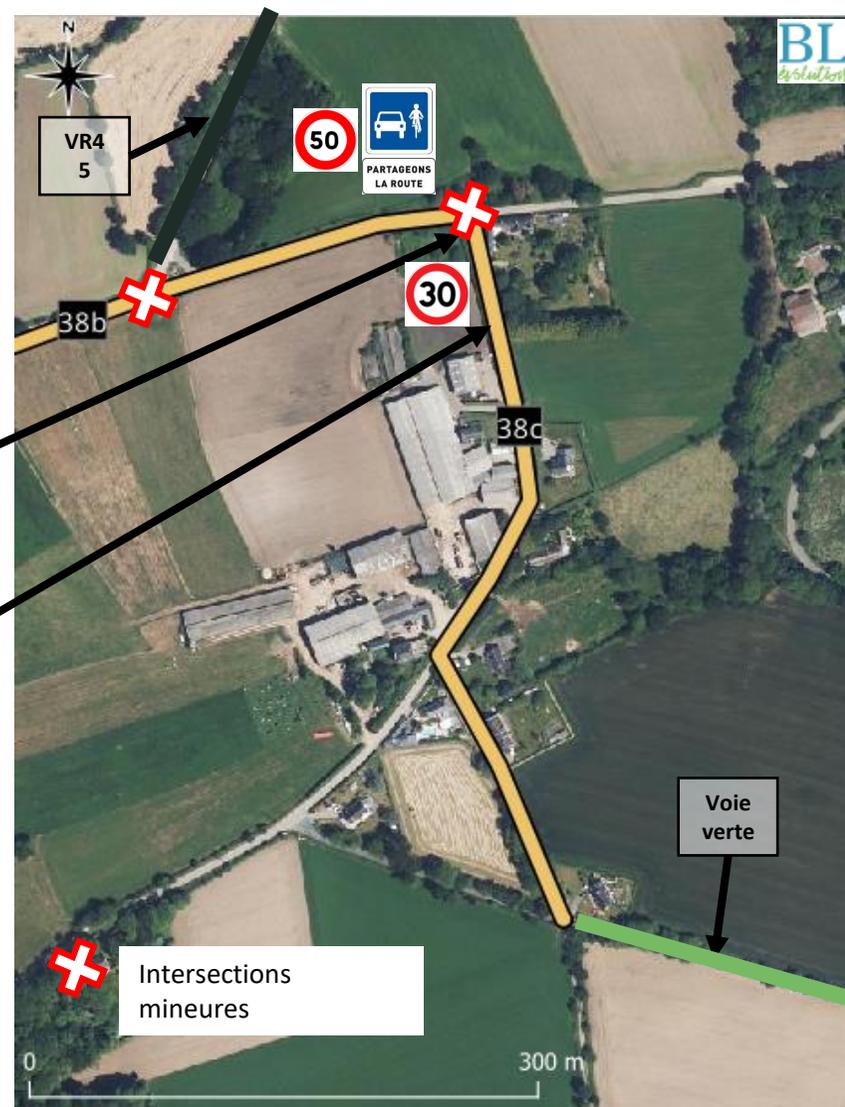
Petit tronçon mais qui relie 2 itinéraires cyclables importants : la future Véloroute V45 et la Voie Verte vers Douarnenez. Il traverse le hameau de Lestrivin



Jalonnement directionnel existant



Section courante : ajouter quelques pictogrammes vélos (en priorité au niveau des intersections) et mise en zone 30 (marquages au sol en ellipse « zone 30 » et panneaux)





Action n°2 : Traiter les franchissements



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales, il est primordial de bien traiter les franchissements. Cette action permettra notamment de **lever les freins au développement des modes actifs**.

Les entrées de bourgs, les giratoires ou les traversées de voies vertes seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intrabourgs.

Enfin, il sera important de **penser aux différents usages** pour traiter les franchissements, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélo-cargo ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.



Description des mesures

- ✓ Aménager les intersections majeures (giratoires)
- ✓ Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections, notamment les traversées entre les voies vertes et les routes
- ✓ Aménager les autres coupures majeures (pont...)

Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements, afin d'assurer la continuité cyclable



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, CD29

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Gestionnaires de voirie : Département du Finistère, Communes concernées par les aménagements



Budget indicatif

Financier	360k€ de RAC pour la CC si 40% de subventions
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma



Indicateurs et Objectifs

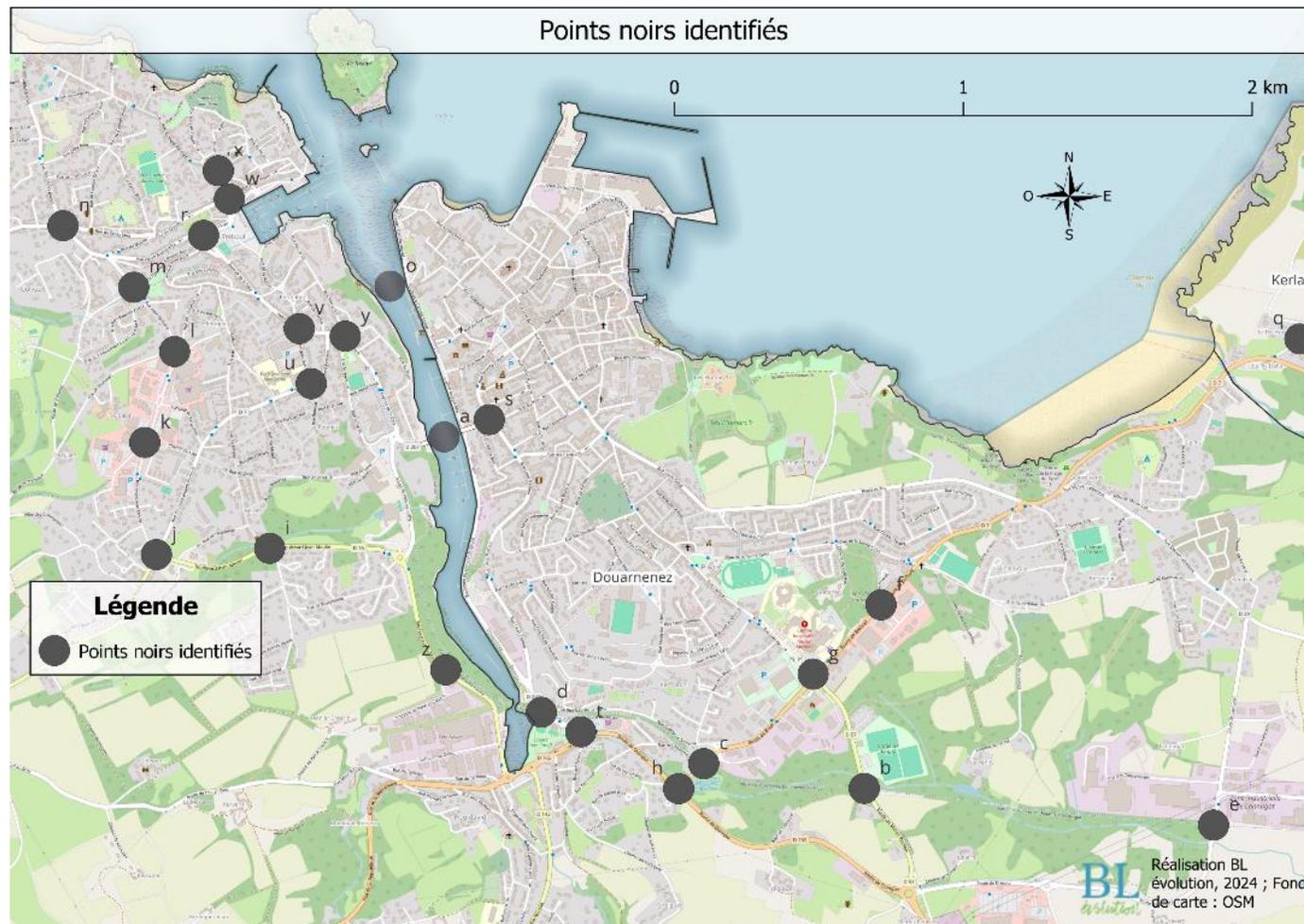
Indicateur de résultat	2027	2030	2034
Nombres de franchissements aménagés	8	15	25



Action n°2 : Traiter les franchissements

Carte des principaux points noirs identifiés

Identifiant	Coût (k€)	RAC si 40% de subventions (k€)
a	40	24
b	20	12
c	20	12
d	20	12
e	20	12
f	50	30
g	50	30
h	5	3
i	50	30
j	50	30
k	50	30
l	50	30
m	50	30
n	50	30
p	20	12
q	1	0,6
r	20	12
s	10	6
t	10	6
u	10	6
v	10	6
w	1	0,6
x	1	0,6
y	10	6
z	10	6
Total	628	377





Action n°2 : Traiter les franchissements

Exemples de traitement de carrefours

Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.

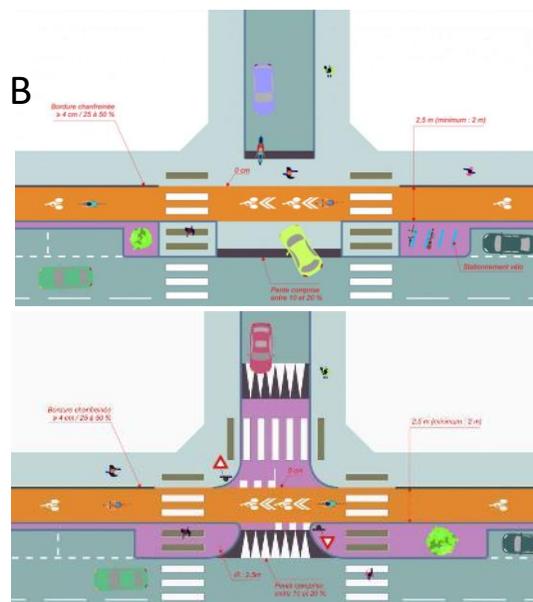
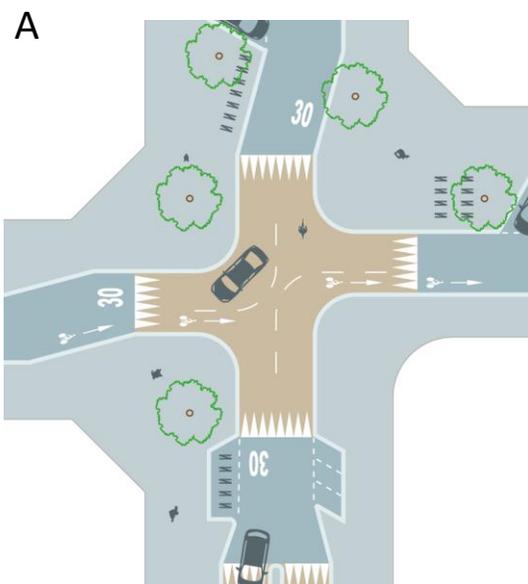
A : Rues résidentielles apaisées : **plateau traversant**.

B : Axe de transit, rues résidentielles adjacentes : **piste continue avec trottoir traversant**.

C : Carrefour majeur, deux axes de transits, circulation cyclable à protéger : **carrefours hollandais**.

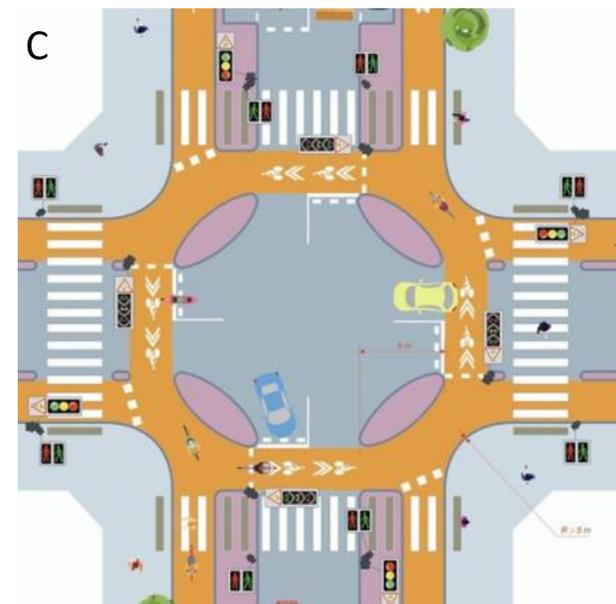
Éléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :

- Un aménagement cyclable continue et sans obstacles ;
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90° ...) ;
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route et non-ambiguë.



Schémas d'aménagements de carrefours

Crédits photo : Cerema.fr





Action n°2 : Traiter les franchissements

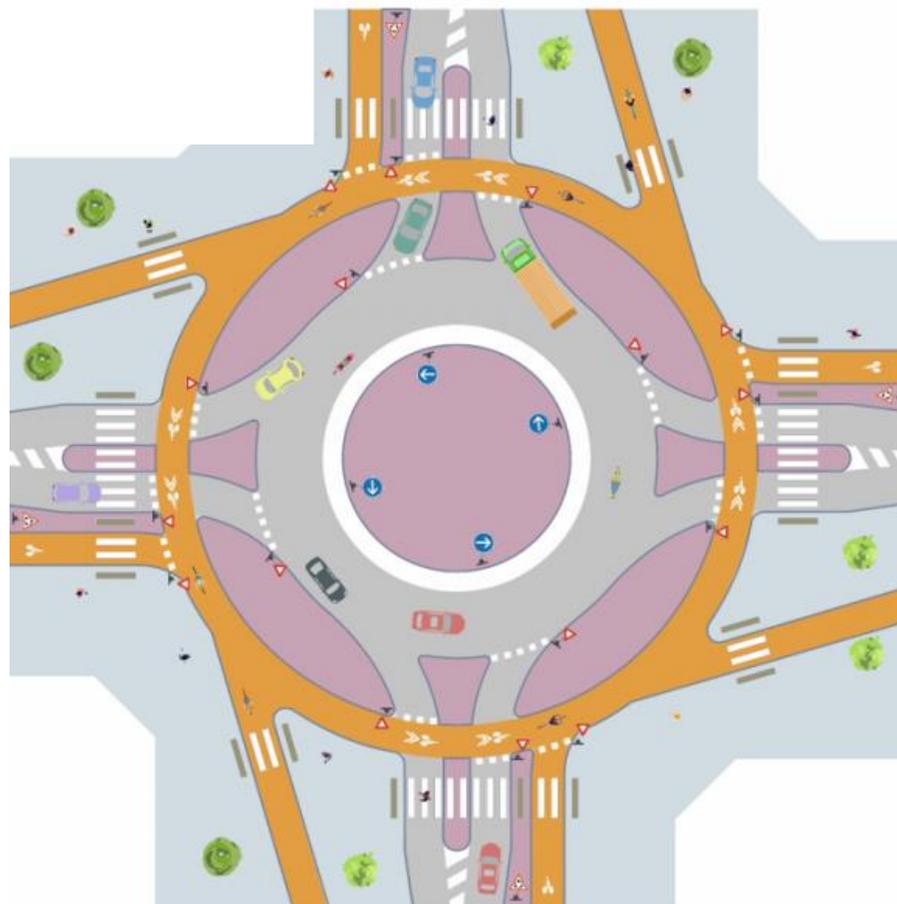
Exemple de traitement de giratoires

Les giratoires, omniprésents sur le territoire Français, ne sont souvent pas adaptés à l'usage du vélo. Voici quelques conseils afin d'y créer un aménagement cyclable sécurisé.

- **En zones résidentielles** : possibilité d'aménager un disque ralentisseur bombé avec deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite.
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux etc...)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité donnée à la piste ou non (voir schémas à droite).



Ralentisseur circulaire bombé, Utrecht, Pays-Bas
Crédits photo : Parisenselle.fr



Carrefour giratoire Hollandais
Crédits photo : Parisenselle.fr



Action n°2 : Traiter les franchissements

Traversée Voie Verte / RD57 Route de Menez Peulven

Données trafic/voiries :

- Trafic important sur la RD57 sur cet axe entre Douarnenez et la zone de Menez Peulven très fréquentée : entre 5 000 et 10 000 véh/j (source CD29, trafic routier en 2022)
- Fréquentation cyclable importante de l'itinéraire voie verte : moyenne journalière de 86 passages en semaine et de 126 passages le week-end (source CD29)

Enjeux :

Sécuriser la traversée pour les modes actifs :

- Inversion du régime de priorité au bénéfice des modes actifs
- Réduire la vitesse des véhicules : signalisation verticale et reprise bandes rugueuses
- Aménager une traversée sécurisée en séparant les flux piétons et cyclistes avec mise en œuvre d'un revêtement coloré
- Intégrer les flux des modes actifs depuis et vers la nouvelle piste qui relie à Menez Peulven vers le sud

Topographie : itinéraire avec un point bas au niveau du cours d'eau et proche de la traversée : visibilité réduite et vitesse accentuée



Dénivelé

Source : geovelo

7 m ↗ 11 m ↘





EXISTANT



1 panneau « danger bandes rugueuses » à conserver et 1 nouveau à implanter



PROPOSITION



Signalisation verticale :	1.600 €
Signalisation horizontale :	2.100 €
Bandes rugueuses :	500 €
Divers (aléas) :	800 €

Coût estimatif : 5.000 €



Action n°2 : Traiter les franchissements

Intersection Av. de la Gare/Rue Pen Ar Vir/Rue Ar Véret/Rue du Ct Fernand à Douarnenez

Contexte :

- Trafic important sur l'avenue de la Gare : supérieur à 10 000 véh/j (source CD29, trafic routier en 2022)
- Point noir du réseau cyclable selon les retours des enquêtes en ligne et des concertations menées

Enjeux :

Sécuriser la traversée pour les modes actifs :

- Proposer une traversée plus directe pour cet itinéraire jalonné en modifiant les pictogrammes vélos actuellement en angle droit (photo 1)
- Revoir l'accès au carrefour depuis la piste en proposant un marquage au sol plus clair et des angles de girations plus confortables pour les cyclistes (photo 2)
- Aménager une traversée sécurisée avec un revêtement de couleur distincte et des pictogrammes vélos réguliers et longitudinaux (photo 3)
- Privilégier l'itinéraire jalonné via la voie verte et supprimer l'itinéraire en parallèle plus dangereux via la rue Ar Veret en double-sens cyclable (photo 4)





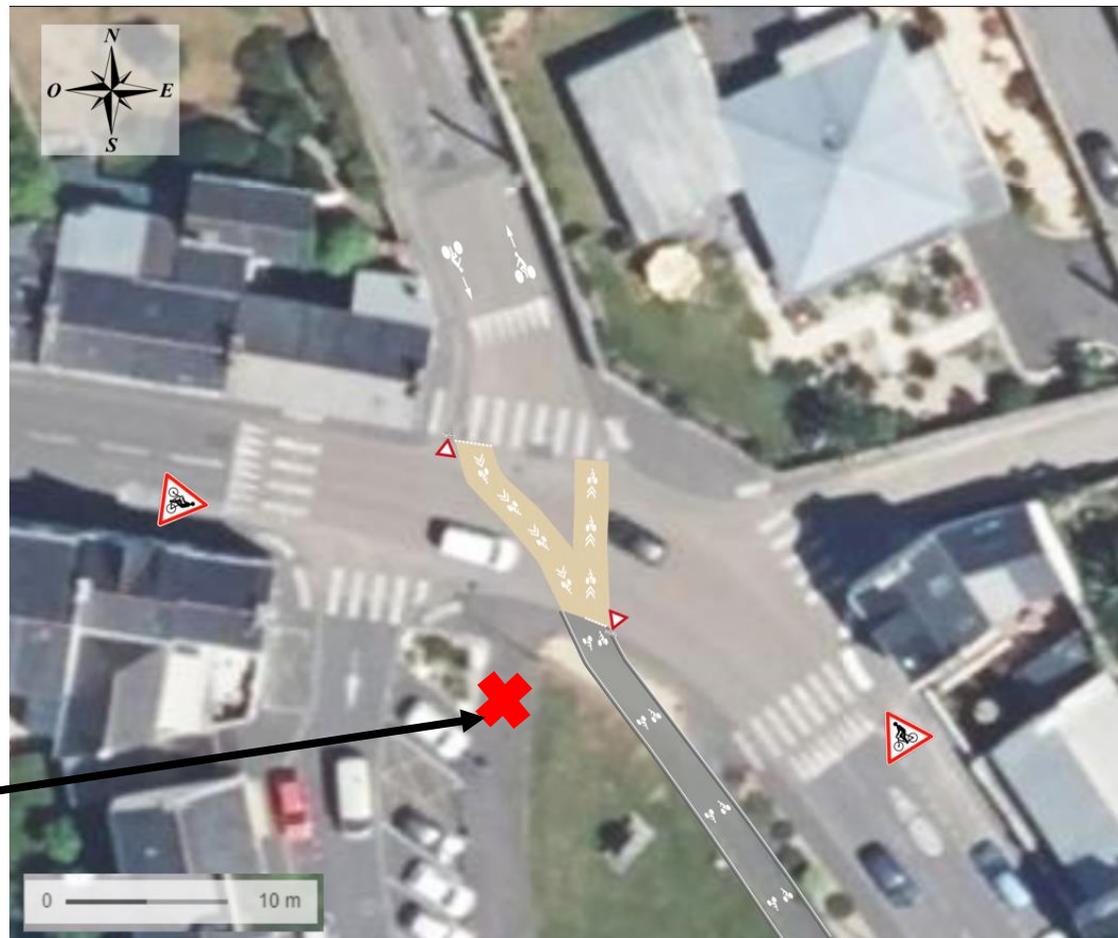
Intersection Av. de la Gare/Rue Pen Ar Vir/Rue Ar Véret/Rue du Ct Fernand à Douarnenez



EXISTANT



Supprimer le DSC étroit rue Ar Veret (et son contournement sur le trottoir à l'approche du carrefour) au bénéfice de la piste bidirectionnelle avenue de la Gare
Panneau cédez-le-passage vélo à déplacer



PROPOSITION

Signalisation verticale :	800 €
Signalisation horizontale : (marquage et effaçage)	2.100 €
Reprise enrobé piste :	3.500 €

Coût estimatif : 6.400 €



Action n°3 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries



Contexte et objectifs de l'action

Parce que les travaux de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA¹ devront être respectées.**

La non intégration d'aménagements spécifiques s'explique le plus souvent par un manque de transversalité dans les politiques publiques, par la multiplicité des acteurs qui interviennent sur le projet ou le chantier, par un calendrier très contraint, etc. Cependant, louper un « coup parti » sur un tronçon donné (enfouissement de réseau, travaux de canalisation, etc.) revient à repousser de plusieurs années la réalisation d'un aménagement cyclable sur cet axe, ou à réengager d'importants coûts de réfection de voirie pour le réaliser.



Description des mesures

- ✓ Former l'ensemble des techniciens des services techniques aux aménagements cyclables, piétons et PMR, afin que soient pris en compte ces enjeux dans tous les projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public.
- ✓ Intégrer dans le processus de validation de l'ensemble des projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public une analyse au regard de l'ambition portée par le territoire en matière d'aménagements cyclables et piétons.
- ✓ Diffuser largement en interne l'étude afin qu'élus et techniciens aient une connaissance fine des intentions de la collectivité en la matière sur l'ensemble du réseau viaire.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, CD29

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2030
Nb de formations internes	3	5

Indicateur de performance

Satisfaction usagers

Article L. 228-2 du Code l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie in situ propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »



Action n°4 : Entretien des aménagements cyclables de manière régulière



Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipés.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.



Description des mesures

A moyen terme (en intégrant les futurs aménagements cyclables) : Entretien régulier du réseau

- Coût du km : 5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants (voies vertes, chaudiou)
- Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé)

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, CC) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.

Il est préconisé de rédiger une **convention de gestion entre maîtres d'ouvrage** pour formaliser ces modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.

Coûts à partager entre maîtres d'ouvrage par conventionnement



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, CD29

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département



Budget indicatif

Financier	5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants, soit 100.000€/an à terme (20km d'aménagements importants environ) – à mutualiser avec les opérations d'entretien courant
Humain	Inclus dans les aménagements

	Linéaire d'aménagements à entretenir	Coût indicatif entretien
2034	10 km	50 k€/an
2044	20 km	100 k€/an



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2030
Nombre de signalements pour mauvais entretien / dégradation des infrastructures	15 sur la Période 2025 – 2027	30 sur la période 2028 – 2030



Action n°4 : Entretien des aménagements cyclables de manière régulière

Des aménagements cyclables bien entretenus sont durables et ne nécessitent pas de gros travaux

Les aménagements cyclables nécessitent d'être entretenus compte-tenu de la **vulnérabilité de leurs usagers**.

Eviter l'accident

Des dégâts mineurs :

Feuilles, papiers, gravillons doivent être enlevés régulièrement.

Des dégâts majeurs :

Nids de poules, branches d'arbres, obstacles peuvent s'avérer très dangereux et causer de graves blessures.

Entretien des aménagements cyclables

Libérer l'espace :

Les haies aux abords de la piste devront être taillées ainsi que les branches d'arbres que les usagers pourraient se prendre dans le visage

Sécuriser la voie :

Refaire la peinture de guidage lorsqu'elle s'efface, nettoyer les panneaux de jalonnement, modifier l'aménagement s'il est dangereux.



Peinture effacée – l'aménagement disparaît

Crédits photo : BL évolution



Feuilles sur aménagement – risque de chute

Crédits photo : Bruno Monginoux



Débris végétal – largeur réduite

Crédits photo : BL évolution



Racines d'arbres – inconfort voire chute.

Crédits photo : BL évolution

AXE 2 : DÉVELOPPER LES SERVICES DE L'ÉCOSYSTÈME VELO



2.1 Implanter des stationnements vélos

2.2 Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

2.3 Mettre en place un mécanisme d'aides à l'achat

2.4 Développer des services de réparation

Fiches actions services

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements des comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en développant des services complémentaires.



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème velo

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
2.1 Implanter des stationnements vélos	Implanter des stationnements vélos adaptés pour tous les besoins de la vie quotidienne	Nb de stationnements vélo	60
2.2 Mettre en place un mécanisme de locations longues durées	Mettre en place de la location longue durée	Flotte de VAE disponible	67
2.3 Mettre en place un mécanisme d'aides à l'achat	Faire perdurer une aide à l'achat pour différents types de vélos	Nbre d'aides délivrées	72
2.4 Développer des services de réparation	Installer des bornes de réparation	Nbre de bornes installées	81

Action n°1 : Planter des stationnements vélos



Contexte et objectifs de l'action

Mettre en place des stationnements sécurisés pour le vélo à proximité des équipements, services et commerces du territoire est essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Il convient alors **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Dans le cadre de l'application de la loi LOM (article 52), la collectivité pourra s'emparer de **l'obligation légale de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton** d'ici au 31 décembre 2026 pour planter des arceaux vélos.



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des arceaux vélos au niveau des équipements communaux et intercommunaux (avec abris pour les équipements principaux)
- ✓ Doter le territoire de stationnements sécurisés, en particulier au niveau des pôles d'intermodalité

Aides possibles :

- Programme ALVEOLE PLUS permettant de financer l'installation d'abris vélos sécurisés

Obligations réglementaires pour les bâtiments y compris ERP : [Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments](#)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Région pour les PEMs, FUB, ADEME, acteurs économiques



Budget indicatif

Financier	262 k€ si 30% de subventions
Humain	Inclus dans les missions de la personne en charge de la réalisation du schéma vélo + implantation des stationnements, réalisée en régie ou externalisée



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2028
Nombre de consignes / vélobox sécurisées	6	12
Nombre d'abris vélo	10	20
Nombre d'arceaux	150	300

 Action n°1 : Planter des stationnements vélos

Les différents types de stationnement

Espace public,
commerces

Écoles, entreprises,
infrastructures majeures

Arrêts de bus importants,
gares, résidences

Quelques
minutes

Quelques
heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)



100 €/arceau (2 places)
50 €/stationnement

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)



6000 €/abri (12 places)
500 €/stationnement

Abris sécurisé

(sécurisé et protégé des intempéries)

Vélobox



6000 €/box (6 places)
1000 €/stationnement

Consigne vélo



30000 €/consigne (30 places)
1500 €/stationnement



Action n°1 : Implanter des stationnements vélos

Nombre de places vélo par équipement

On peut estimer le nombre d'arceaux vélo à installer (1 arceau=2 places) à partir de la **Base permanente des équipements** (BPE) de l'INSEE. Ci-dessous une proposition d'hypothèses par type d'équipement. Elles sont à **adapter en fonction du contexte** du territoire et de l'objectif de part modale vélo (*les hypothèses ci-dessous sont valables pour un territoire qui vise entre 5 et 10% de part modale vélo*).

Equipements		
Code BPE	Type d'équipement	Nombre de places vélo par équipement
A1	Services publics	8
A2	Banque, poste	4
A3	Services automobiles	0
A4	Artisanat du bâtiment	0
A5	Services de proximité	4
B1	Grandes surfaces	0
B2	Petit commerce alimentaire	4
B3	Autres commerces non alimentaires	4
D1	Etablissements et services de santé	4
D2	Médecins	2
D3	Pharmacie, laboratoire...	2
D4	Accueil personnes âgées	4
D5	Crèche	8
D6	Handicap	4
D7	Action sociale	4
F1	Equipement de sport	8
F2	Loisir: baignade, port, boucle de randonnée	4
F3	Equipement culturel	16
G1	Tourisme (Hotel, caming, OT...)	8

Cas particulier des établissements scolaires

Pour les établissements scolaires on privilégiera des **arceaux sous abris**. Le dimensionnement est à réaliser **en fonction du nombre d'élèves**. On visera un nombre de places équivalent à **au moins 10% du nombre d'élèves**, à adapter selon le contexte).

Pour les écoles élémentaires, il est judicieux d'installer du stationnement pour les vélo-cargos.

Les consignes vélos

Les consignes vélos sont à installer **au cas par cas**, selon les besoins. Voici des exemples de dimensionnement selon le lieu d'implantation:

- **En gare:** la loi LOM fixe des objectifs de stationnements sécurisés en gare (voir [l'Observatoire du stationnement vélo en gare](#))
- Sur les **aires de covoiturage:** on peut viser un minimum de 10% du nombre de places de stationnement voiture
- A proximité des **arrêts de bus:** à adapter selon la fréquentation de l'arrêt. Il semble intéressant d'équiper les principaux arrêts de bus.

Une réflexion peut également être menée sur les espaces de loisirs, les principaux sites touristiques, les sites naturels et départs de randonnées, en lien avec le **service Tourisme**.

Action n°1 : Implanter des stationnements vélos

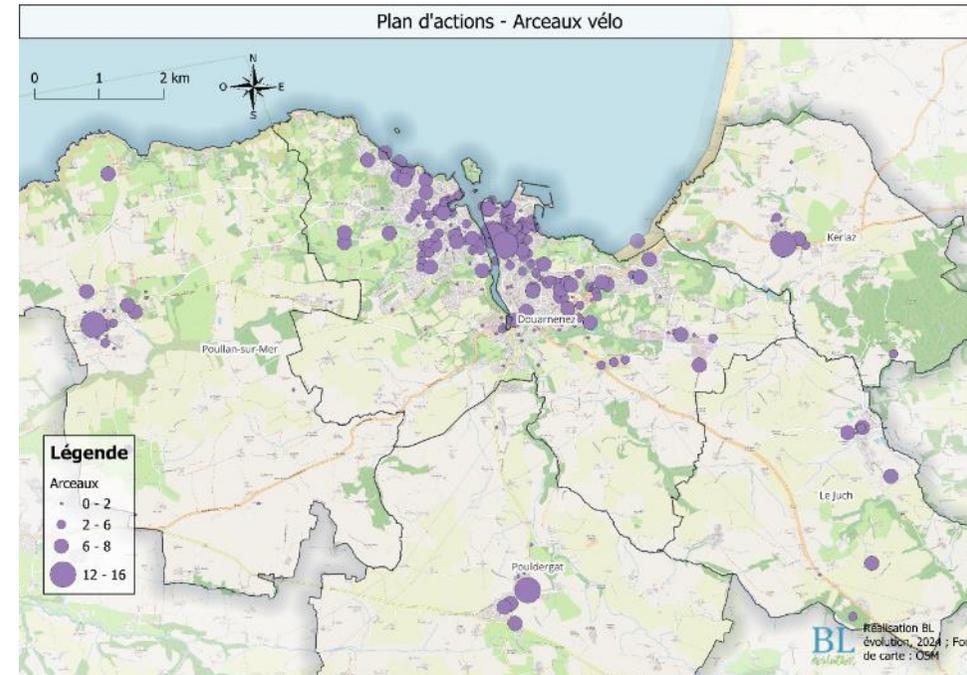
Les arceaux vélos sur l'espace public

On traite ici le besoin en arceaux vélos sur l'espace public. Les besoins en abris et consignes à vélos sont traités dans les pages suivantes.

Les besoins de stationnement vélo sur l'espace public ont été estimés à partir de la BPE 2021 et des hypothèses de la page précédente. La carte ci-contre présente la répartition des arceaux vélos sur le territoire. Il s'agit d'une proposition à affiner.

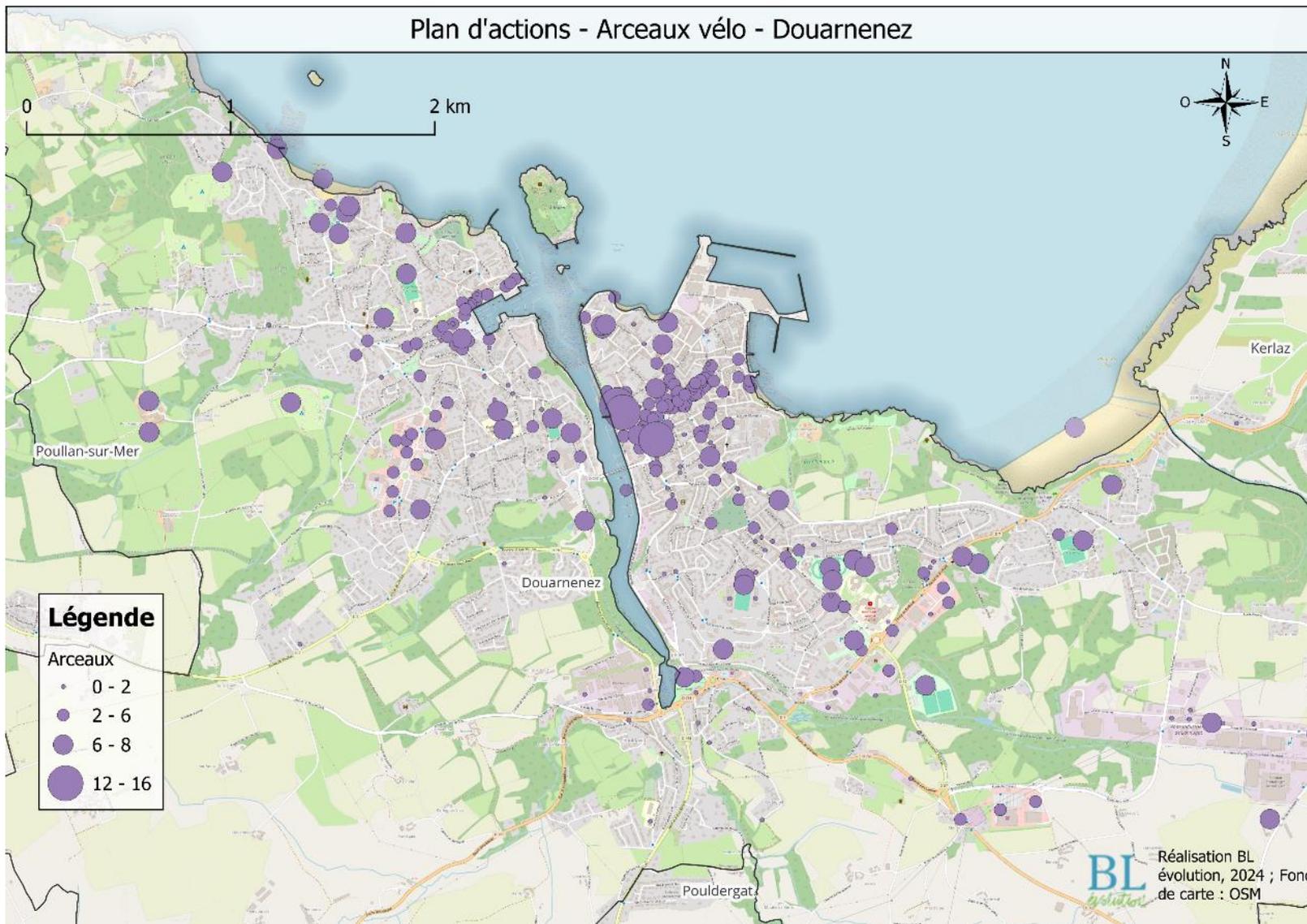
Au total , le besoin en arceaux sur le territoire de Douarnenez Communauté est estimé à **près de 3'000 places vélo** soit **environ 1'500 arceaux** (1 arceau = 2 places vélo). Ce déploiement permet d'arriver à **environ 8 arceaux pour 100 habitants**.

Code INSEE	Commune	Nombre places vélos
29046	Douarnenez	1204
29087	Le Juch	46
29090	Kerlaz	42
29224	Pouldergat	68
29226	Poullan-sur-Mer	100





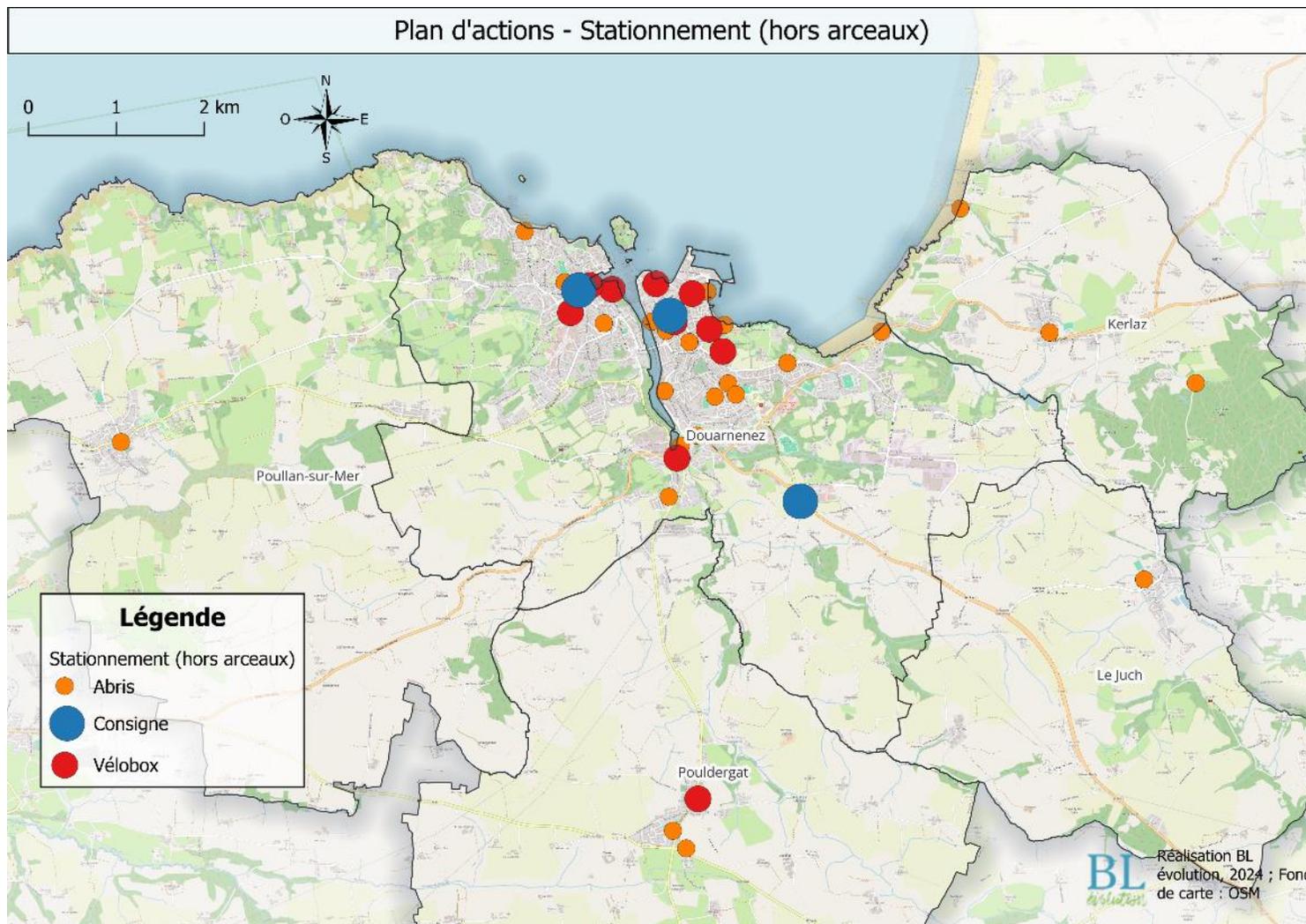
Action n°1 : Planter des stationnements vélos





Action n°1 : Implanter des stationnements vélos

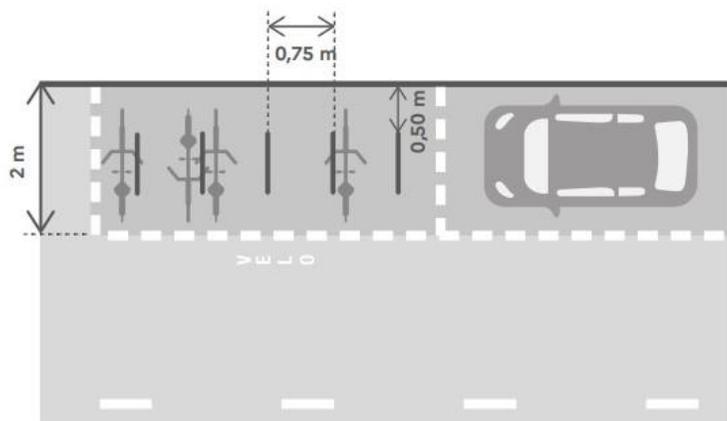
Synthèse des propositions émises par le Club Vélo concernant la mise en place de stationnement vélo sécurisé (abris, vélobox, consignes) sur le territoire



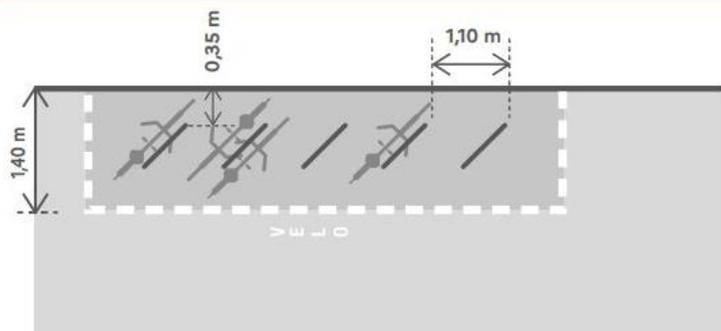
Action n°1 : Implanter des stationnements vélos

Exemple d'implantation sécurisant la traversée piétonne

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



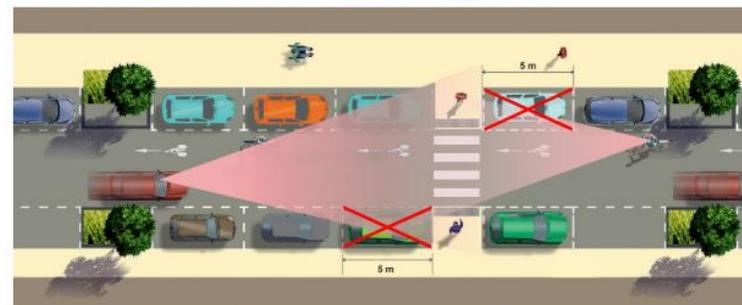
ORGANISATION EN ÉPI



Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

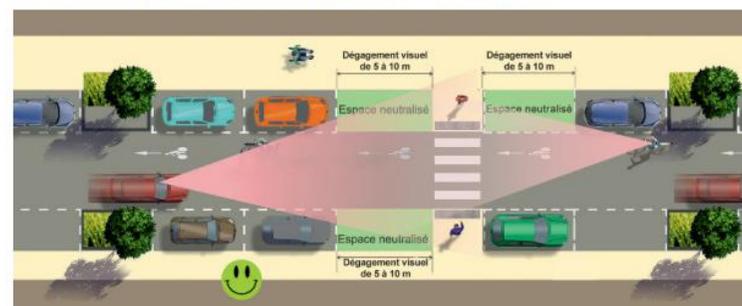
« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 52 de la LOM)

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo



Action n°2 : Mettre en place un mécanisme de locations longues durées



Contexte et objectifs de l'action

Bien que le vélo soit un moyen de déplacement bien moins onéreux que la voiture individuelle, cela peut toutefois engendrer à court terme des dépenses supplémentaires pour les ménages dont le vélo vient en addition de la voiture comme moyen de transport.

Ainsi, passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélocargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. C'est pourquoi il est important d'accompagner cette phase de transition via 2 étapes clés :

- La mise en place d'un système de location longue durée, pour tester l'usage quotidien du vélo, en particulier du VAE
- Un mécanisme de prime à l'achat, pour aider les ménages à acquérir certains types de vélos dont le coût d'achat peut être un réel frein

Différents mécanismes existent déjà sur le territoire, notamment grâce à des loueurs de vélos (Vélonova et Stephan Cycles).

Dans le cadre du renouvellement de la DSP du TUD'bus, un service de location longue durée va être mis en place, avec une flotte de 15 VAE et 2 vélos cargos. La location sera de 3 mois, renouvelable une fois, pour un coût de 70€ pour 3 mois de location pour les usagers.



Description des mesures

- ✓ Mettre en place un système de location longue durée de VAE



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département, Régions, vélocistes, entreprises



Budget indicatif

Financier	13.000€/an
Humain	Dépend du mode de gestion



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2028	2032
Flotte de VAE en location longue durée	15	55



Action n°2 : Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

Il existe actuellement à Douarnenez Communauté deux vélocistes qui proposent la location de vélo pour les particuliers : Vélonova et Stephan Cycles. **Chez Vélonova, il faut compter au minimum 346€ pour la location d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) standard pendant deux semaines.**

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), Douarnenez Communauté est compétente pour organiser des services de mobilité actives.

Eléments de compréhension issus de francemobilités.fr

« L'AOM est en charge de la définition d'un besoin, de la localisation des lieux d'implantation des bicyclettes à louer, de leurs caractéristiques, d'une réflexion sur les modalités de location des bicyclettes ou encore de l'analyse du foncier disponible. Ces services sont connus sous le nom de **vélos en libre-service** lorsqu'ils sont accessibles sur l'espace public (ex. : Velib', Velo'v). On retrouve plutôt de la **location longue durée**, qui permet notamment d'essayer les avantages du vélo à assistance électrique (VAE). L'AOM peut opter pour une **gestion directe ou externalisée** de ces services. Lorsque l'AOM ne définit pas la consistance de l'offre, elle n'intervient pas en organisation, mais en contribution au service. L'autorisation d'occupation du domaine public nécessaire à l'implantation de services de vélos (avec ou sans station d'attache) ou de stationnement pour vélos est délivrée par l'autorité de police de la circulation, qui est le maire en agglomération. »



Action n°2 : Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

Budgets consacrés et formules de location

Coûts pour la collectivité:

- Le budget moyen par habitant consacré par les collectivités est corrélé au nombre de vélos proposés par habitant. Pour les EPCI de moins de 20 000 habitants, le coût moyen consacré au service de VL est de 0,37 €/an/hab. Il est de 0,91€/an/hab pour les collectivités de 20 000 à 50 000 habitants.
- Le **coût d'exploitation** moyen est de 370€/vélo/an pour un vélo classique et de 470€/vélo/an pour un VAE.
- Avec une tarification « classique » le **reste à charge moyen** est de 225€/vélo/an.

Formules de location proposées:

- Elles vont de la location à l'heure à la location annuelle. Certaines collectivités appliquent des tarifs réduits sur conditions de revenus ou couplés avec un abonnement de transports en commun.
- Les formules les plus souvent utilisées sont la **location au mois** (65%), la **location au trimestre** (47%) et la **location à la journée** (46%).
- Dans plus de 60% des cas, l'offre de location n'est pas renouvelable. Cela permet de multiplier le nombre de bénéficiaires et encourage le passage à l'achat.
- Les tarifs de location VAE sont très variables selon les territoires avec des écarts très marqués. On note cependant une tarification dégressive qui incite l'utilisateur à opter pour un service de location longue durée.

Certains petits EPCI proposent la gratuité du service de location. En l'absence de recettes, le reste à charge pour la collectivité est nettement supérieur. Un tel choix permet de rendre le vélo accessible aux revenus les plus modestes.

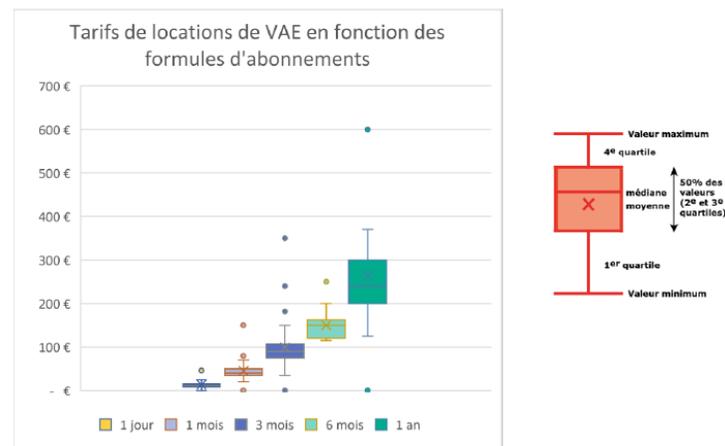


Figure 17- Analyse de la tarification des VAE – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Ce graphique est représenté sous forme de boîte à moustaches (ou Boxplot) pour une meilleure compréhension de l'échantillon. Les points sont des avertissements, des valeurs considérées comme aberrantes car elles ressortent fortement du nuage de point. Elles sont toutefois prises en compte dans les moyennes.

Sources: étude Services vélo ADEME 2021



Action n°2 : Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

Dimensionnement VLD

	Dimensionnement visé		Court-terme	
Nombre de vélos	55	vélos	25	vélos
Cout achat VAE	26 000	€/an	12 000	€/an
Reste à charge	12 000	€/an	6 000	€/an
Distance parcourue	105 655	km/an	48 025	km/an
Distance en voiture évitée	78 100	km/an	35 500	km/an
Emissions évitées	20	tCO2e/an	9	tCO2e/an

Ratios utilisés:

Nombre de vélos	30	vélos/10 000 hab
Cout	0,7	€/an/hab
Cout VAE	470	€/vélo
Reste à charge	225	€/vélo
Distance parcourue	1921	km/an/vélo
Distance en voiture évitée	1420	km/an/vélo
facteur d'émission	0,254	kgCO2/km

Bénéfices (étude ADEME de l'impact des services vélo – 2016)

- Incitation à la démotorisation
 - Réduction des émissions de CO2
 - Activité physique
 - Création d'emplois locaux
- ➔ Impact économique

- Pour atteindre un objectif de 30 vélos pour 10 000 habitants, Douarnenez Communauté devra s'équiper d'environ **55 VAE**. Cela reviendrait à un reste à charge de **12 000€/an pour la collectivité à terme**, ce qui représente **0,7€/an/hab** : ce montant est plus élevé que la moyenne des collectivités de moins de 20 000 habitants (0,37€/an/hab), mais plus faible que la moyenne des collectivités de 20 000 à 50 000 habitants (0,91€/an/hab)
- Nous préconisons de commencer par un **test avec 25 vélos**. Le coût d'investissement serait d'environ 12 000€. Ce test permettra d'observer les profils des usagers afin de mieux répondre à leurs attentes. Si l'expérimentation est un succès, la CC pourrait s'équiper des **30 vélos restants ensuite**.
- Les contrats de location pourront aller de **1 mois minimum à 6 mois maximum**.
- Les calculs ci-contre se basent sur une **tarification moyenne** (voir page précédente) qui permet d'avoir un reste à charge d'environ 225€ par vélo.
- Il peut être pertinent de prévoir de **diversifier l'offre de vélos** (vélos classiques, vélos cargos, vélos adaptés au handicap...) en réalisant une enquête sur les 100 premières demandes.
- L'offre peut être développée sans condition de ressources sur la flotte grand public. Il est aussi possible de réserver une partie de la flotte pour un loueur social, qui opère par délégation de service.
- L'opération permettrait d'éviter plus de 78 100 kilomètres en voiture, soit l'équivalent de 20 tonnes de CO2 équivalent évitées chaque année.



Action n°2 : Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

Bilan et enjeux transverses

- En ce qui concerne le « portage » de ce service, il existe plusieurs configurations :
 - En **DSP** : d'expérience, il semblerait que cette option soit « réservée » à de gros opérateurs type Transdev et Keolis. L'opérateur du réseau TUDbus, les transports Le Coeur, est un transporteur local : il y a un risque important que cet opérateur ne sache pas faire ce type de location.
 - En **régie** : c'est le modèle le plus courant que nous rencontrons chez nos clients de tailles similaires. Il est possible de faire l'inscription et l'instruction du dossier en régie, puis de sous-traiter la mise à disposition du vélo et la maintenance à un prestataire comme Vélonova ou Stéphan Cycles par exemple. Il est difficile d'évaluer les besoins humains nécessaires à la gestion du service, car trop peu de données sont disponibles pour les petits EPCI. Pour les parcs de plus de 100 vélos, la gestion mobilise 0,42 ETP (Equivalent Temps-Plein) pour 100 vélos. Ce chiffre est sûrement sous-estimé et ne tient pas compte du temps nécessaire au démarrage du projet.
- La location longue durée est une **étape pour certaines personnes n'ayant pas les moyens pour acquérir un vélo dont le prix peut parfois être répulsif** (ex du VAE). Après avoir testé dans la durée les avantages du VAE et l'avoir adopté pour les déplacements domicile-travail, des ménages possédant plusieurs véhicules peuvent revendre un véhicule et faire l'acquisition d'un VAE.
- La location d'un vélo pour une longue durée permet aussi l'accès à la mobilité pour des personnes éloignées de l'emploi, et pour qui l'accès à un mode de transport peu coûteux est un gage d'insertion professionnelle.

Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat



Contexte et objectifs de l'action

Douarnenez Communauté a mis en place depuis 2022 un système d'aide financière à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) d'un montant de 200 € et/ou d'équipements de sécurité (vêtements, gilets, presse cheville réfléchissants, lumières et casque) pour un montant de 50 € maximum. Cette aide a été renouvelée pour l'année 2023 et est portée par le service des transitions écologiques.

Les conditions d'obtention de cette aide sont les suivantes :

- Être résident de la Communauté de Communes
- 1 personne majeure par foyer fiscal
- Revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 14 089 € l'année qui précède l'achat du VAE
- VAE neufs uniquement, y compris spéciaux de types vélo cargo, vélo long-trail, vélos adaptés séniors ou PMR

En 2023, le dispositif est un succès du point de vue de la demande. En effet, l'enveloppe de 12 500 € a été entièrement écoulee en quelques mois, permettant à 50 foyers de bénéficier de la subvention de 200 € et de l'aide de 50€ pour l'équipement. 3 bourses ont par ailleurs été réservées à des personnes en situation de handicap.

Toutefois, la collectivité s'interroge sur le devenir de ce dispositif et sur la pertinence de le reconduire en 2024 quitte à le modifier, voir à le réorienter vers d'autres services en lien avec la pratique du vélo.



Description des mesures

- ✓ Les interrogations sur le dispositif tel qu'il est actuellement portent sur l'usage des vélos (pratique de loisir occasionnelle plutôt qu'utilitaire et régulière ?), le type de personnes bénéficiaires (comment toucher un public plus large ?), le type de vélo subventionné (élargir aux vélos classiques ?).



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département, Régions, vélocistes, entreprises



Budget indicatif

Financier	A définir
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2027	2032
Nombre d'aides à l'achat délivrées	A définir	



Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat

Éléments comparatifs de l'étude ADEME 2021 sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo

• Gestion :

- En grande majorité faite par les services administratifs en interne
- Coût de gestion / traitement des demandes : env. 15 € / demande
- Délais de paiement souvent importants

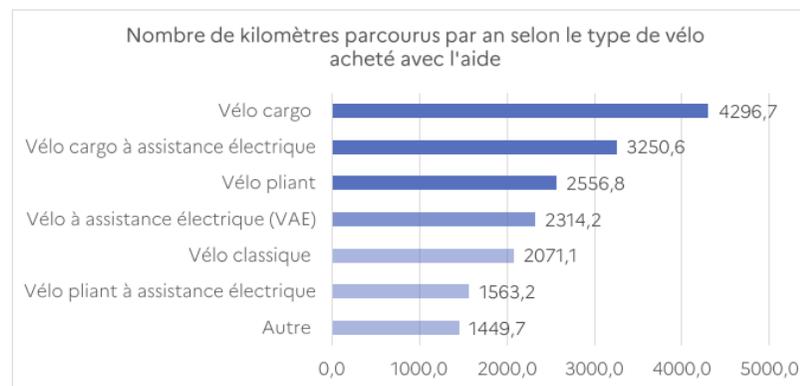
• Budget par habitant :

- En moyenne : 0,13 €/hab/an pour une EPCI < 20 000 habitants
- Douarnenez Communauté : 0,69 €/hab/an

- Nécessité de construire ces dispositifs en **concertation avec les vélocistes locaux** (prise en compte des délais d'approvisionnement)

• Moyenne des distances parcourues :

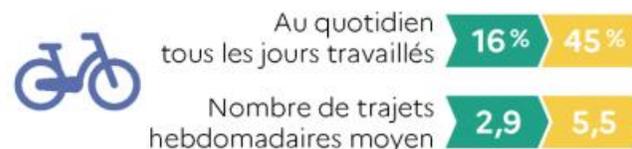
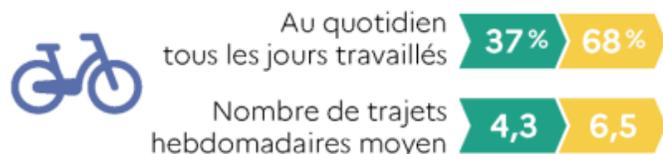
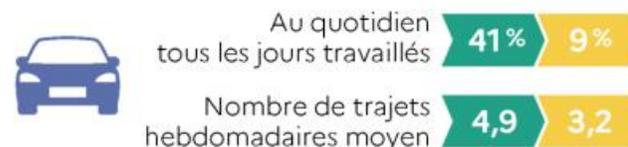
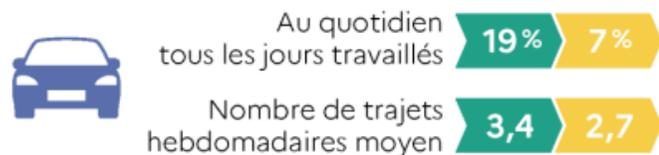
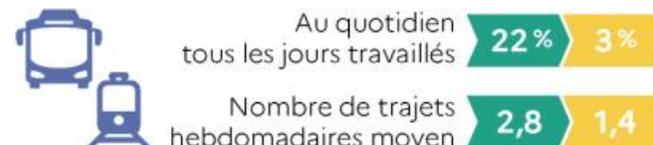
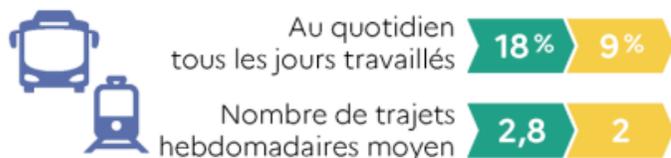
- Moyenne de **50 km parcourus en vélo par euro dépensé** par la collectivité : ? **performance élevée par rapport à d'autres services**





Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat

Éléments comparatifs de l'étude ADEME 2021 sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo



Evolution de la pratique des différents modes après achat d'un vélo classique

Evolution de la pratique des différents modes après achat d'un VAE

? Un report modal important vers le vélo après achat, et une diminution importante de l'utilisation de la voiture en particulier pour les VAE



Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat

Les autres aides disponibles

- **ETAT :**

- le **Bonus Vélo** a été prolongé en 2023. Les conditions d'obtention sont globalement les mêmes qu'à l'échelle de la collectivité. **Il peut couvrir également l'achat de vélo classique** mais pour des revenus plus modestes (revenu fiscal de référence < 6358 €). Le montant de l'aide s'élève à **40% du coût de l'acquisition dans la limite de différents plafonds** (150 € pour un vélo classique, 300 € pour un VAE pour les ménages modestes, 400 € pour un VAE pour les ménages les plus modestes et jusqu'à 2000 € pour les vélos spéciaux). Parmi les évolutions, on note qu'il couvre également l'achat de vélos pliables.
- **La prime à la conversion** s'applique également pour les VAE. Le montant de l'aide est fixé à 40 % du coût d'acquisition, dans la limite de 3 000 €, pour les ménages les plus modestes ou par une personne en situation de handicap, ou de 1 500 €, dans les autres cas.

- **Région / Département / Intercommunautaire :**

- Aucune aide à l'achat de vélo n'est proposée ni par la Région Bretagne ni par le département du Finistère, ni par la SIOCA.



Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat

Douarnenez Communauté : quelques chiffres sur le programme d'aide à l'achat 2022

- **Montant de l'aide** : 200 € (correspond au montant moyen pour des VAE selon le tableau ci-dessous)

- **Catégories socio-professionnelles les plus représentées** : Employés (38%) et Retraités (24%) ; a contrario aucun étudiant ni agriculteur et seulement 7% d'ouvriers.
- **Lieu d'habitation** : 80% des bénéficiaires habitant Douarnenez
- **Lieu d'achat** :
 - 47% à Douarnenez (5% Stephan Cycles, 13% Vélonova et 29 % Grandes Surfaces)
 - 31% en Bretagne (hors Douarnenez)
 - 13% sur internet
 - 9 % autre
- **Kilomètres estimés** : 64 par semaine en moyenne par vélo (pour une moyenne de 45 selon l'ADEME)
- **Répartition des types de déplacements équilibrée** entre travail/école, courses/admin, loisirs et sport/balade
- Pour **31%** des bénéficiaires l'aide a été un véritable **déclencheur** pour l'acquisition d'un VAE
- **Connaissance du dispositif** : à 31% via le site de la CC et à 31 % via la presse notamment



Aides au dimensionnement du dispositif d'aide à l'achat

Type de vélo	Aide médiane	Aide minimale	Aide maximale	Nb de dispositifs
VAE	200 €	75 €	600 €	139
Classique	100 €	35 €	400 €	26
Pliant	150 €	60 €	500 €	23
Cargo	240 €	100 €	500 €	6

Tableau 1 - Montants des aides locales par type de vélos - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020



Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat

Douarnenez Communauté : quelques chiffres sur le programme d'aide à l'achat 2022

- **Nombres d'aides à verser** : 54 validées pour un total de 10 934 €
- **Montant de l'aide** : 200 € + jusqu'à 50 € en option pour des équipements de sécurité
- **Catégories socio-professionnelles les plus représentées** : Employés (30%) et Retraités (20%) ; a contrario ouvriers (4%), agriculteurs (2%) et étudiants (0%) sont très peu ou pas représentés.
- **Lieu d'habitation** : 76% des bénéficiaires habitant Douarnenez
- **Lieu d'achat** :
 - 26% à Douarnenez (6% Stephan Cycles, 6% Vélonova et 14 % Grandes Surfaces) ; **baisse importante par rapport à 2022**
 - 59% en Bretagne (hors Douarnenez) ; **en forte hausse**
 - 13% sur internet
 - 2 % autre
- **Kilomètres estimés** : 56 par semaine en moyenne par vélo (pour une moyenne de 45 selon l'ADEME)
- Pour **24%** des bénéficiaires l'aide a été un véritable **déclencheur** pour l'acquisition d'un VAE



Douarnenez Communauté : Bilan du dispositif d'aide « Bonus VAE » depuis 2 ans

AVANTAGES



- Popularité
- Complémentaire de l'aide de l'Etat
- Budget maîtrisé sur une enveloppe fixe
- Rapidité de mise en œuvre et facilité de compréhension de l'offre de service par le public
- Adapté au territoire (dénivelés importants, population vieillissante)

INCONVENIENTS



- Principe du « premier arrivé, premier servi » qui profite surtout aux opportunistes
- La pratique pour des déplacements utilitaires domicile/travail n'est pas plus représentée que les autres motifs de déplacement, alors que c'est un levier prioritaire pour une pratique régulière
- Catégories socio-professionnelles représentées assez restreintes et certaines catégories non représentées
- Offre limitée aux VAE
- Possible frustration d'une grande part de la population exclue de tout dispositif



Action n° 3 : Perpétuer le mécanisme d'aide à l'achat

Proposition : Maintien avec modifications du dispositif

Quelques propositions de modifications/améliorations :

- **Conditions sur le revendeur** : local et/ou agréé
- **Diversifier les types de vélo** : aux vélos cargos électriques ou non (qui sont beaucoup plus utilisés que les VAE classiques), et éventuellement aux vélos pliants, aux vélos musculaires, aux vélos d'occasion...
- **Diversifier les équipements pouvant être inclus** : siège enfant, cadenas...
- **Améliorer la communication** sur le dispositif via différents canaux
- **Augmenter les plafonds pour les publics en difficulté** qui restent encore en dehors d'une solution de mobilité pouvant offrir une très large autonomie.
- **Mise en place du coup de pouce vélo pour favoriser la réparation des vélos.** Réparation réalisée par un vélociste ou dans une recyclerie (dans ce cas prise en charge de l'adhésion à l'association et achat de pièces détachées dans la limite de 50€)
- **Développement de la prime à l'électrification** ; Budget : aide de 200€, à moduler selon le type de vélos et les conditions de revenus



Action n° 4 : Développer les services de réparation



Contexte et objectifs de l'action

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien.

Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la pratique du cyclisme à moindre frais, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement.

Par ailleurs, ces services ont un intérêt touristique important comme nous le verrons dans la fiche dédiée au tourisme à vélo.



Description des mesures

- ✓ Rendre visible et populariser les ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation avec les associations
- ✓ Installer des bornes de réparation sur le territoire



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, associations

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Vélocistes



Budget indicatif

Financier	5 k€ / an pour la mise en place des bornes de réparation
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
Nombre de bornes de réparation sur le territoire	4	8



Action n° 4 : Développer les services de réparation

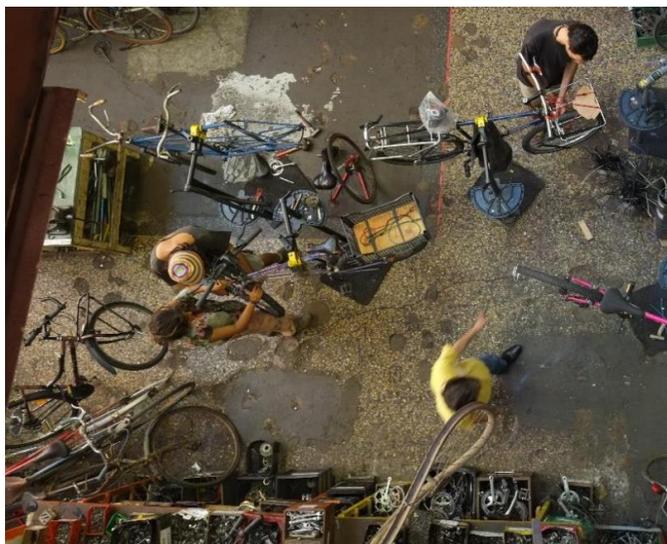


Acteurs à mobiliser et opportunités sur le territoire

Sur le territoire, certaines structures organisent déjà des ateliers d'autoréparation, comme Penn Rustin, situé à Douarnenez. Le rôle de la communauté de communes pourrait être de communiquer largement sur ces ateliers et éventuellement de subventionner l'achat de matériel ou la mise à disposition d'

Par ailleurs, certains professionnels existent déjà sur le territoire pour offrir un service de réparation aux particuliers. L'activité de réparation risque de se développer sur le territoire dans l'hypothèse d'une part grandissante de la pratique du vélo et d'un développement du cyclotourisme. Ces acteurs sont également mobilisables pour l'organisation d'ateliers.

En complément, des bornes d'autoréparation pourront être installées à des endroits stratégiques du territoire : les gare, le centre des villes principales, les zones d'activités, les points d'intérêt touristique, etc.



Session d'autoréparation à Grenoble

Crédit photo : Matthieu Allereau

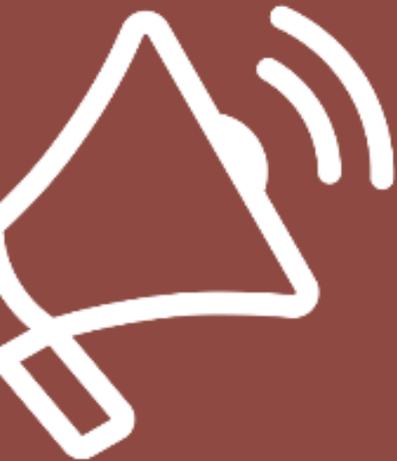


**Borne de réparation en libre-service
2 000 € / borne + entretien**

<https://www.abri-plus.com/stationnement-velos/equipements-velos/entretien-velos/station-de-reparation-deluxe/>

Cahier technique sur les ateliers participatifs de réparation de vélo, septembre 2021, ADEME, indigo

AXE 3 : RENDRE LE VÉLO PLUS ATTRACTIF POUR LES HABITANTS ET LES TOURISTES



3.1 Jalonner les itinéraires cyclables

*3.2 Organiser des événements de
promotion du vélo*

*3.3 Inciter le grand public à utiliser le vélo
pour les déplacements du quotidien*

3.4 Encourager le tourisme à vélo

Fiches action communication

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements des comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en communiquant très largement sur les services et aménagements proposés.



Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
3.1 Jalonner les itinéraires cyclables	Lancer une étude de plan de jalonnement Produire une carte incitative avec la durée des trajets à vélo en minutes	Réalisation ou non de l'étude	84
3.2 Organiser des événements de promotion du vélo	Séances de remise en selle, challenge mobilité dans les écoles et entreprises, animations grand public (journée « sans voiture », fête du vélo, ...)	Nb d'évènements, participants	87
3.3 Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien	Communiquer sur les aménagements existants, campagne de communication autour du vélo (messages clés), Produire une carte incitative avec la durée des trajets à vélo en minutes	Part modale du vélo	89
3.4 Encourager le tourisme à vélo	Promouvoir le tourisme à vélo Mettre en place les services nécessaires au cyclotourisme	Evolution de la fréquentation de cyclotouristes	92



Action n°1 : Jalonner les itinéraires cyclables



Contexte et objectifs de l'action

Comme sur le réseau routier, les cyclistes ont besoin de signalétique pour se repérer. Cette signalétique permet d'indiquer les principaux équipements et les cheminements à privilégier pour les rejoindre à pied ou à vélo. En effet, un itinéraire à vélo entre deux points du territoire n'est pas le même qu'un itinéraire en voiture : le néo-cycliste privilégiera les voies calmes et sécurisées, tandis que l'automobiliste choisira l'itinéraire le plus court.

Il est également possible d'indiquer les temps de parcours à vélo. Cette information permet de montrer que beaucoup d'équipements sont accessibles sans voiture en un temps tout à fait raisonnable. Dans la CC, le **jalonnement à implanter concerne toutes les liaisons apparaissant au SDC**, et pas uniquement les liaisons pour lesquelles l'aménagement préconisé est « jalonnement » (ce dernier sera un jalonnement « amélioré »).

L'impact de cette mesure est très important, au regard notamment de son coût faible.



Description des mesures

- ✓ Réaliser un plan de jalonnement à destination des piétons et des cyclistes
 1. Identifier et hiérarchiser les pôles à jalonner
 2. Définir une charte de jalonnement
 3. Elaborer le plan de jalonnement
- ✓ Jalonner dans un premier temps les itinéraires existants, puis progressivement mettre ce jalonnement à jour au fur et à mesure de la réalisation de nouveaux aménagements.
- ✓ Améliorer la signalétique existante, notamment sur la voie verte vers Quimper
- ✓ Jalonner l'offre de stationnement vélo pour rabattre les usagers vers les emplacements existants et éviter le stationnement gênant sur l'espace public

Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Aménageurs, CD



Budget indicatif

Financier	20.000€ pour une étude de plan de jalonnement Puis 1,5k€/km au fur et à mesure de la mise en place d'aménagement
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma

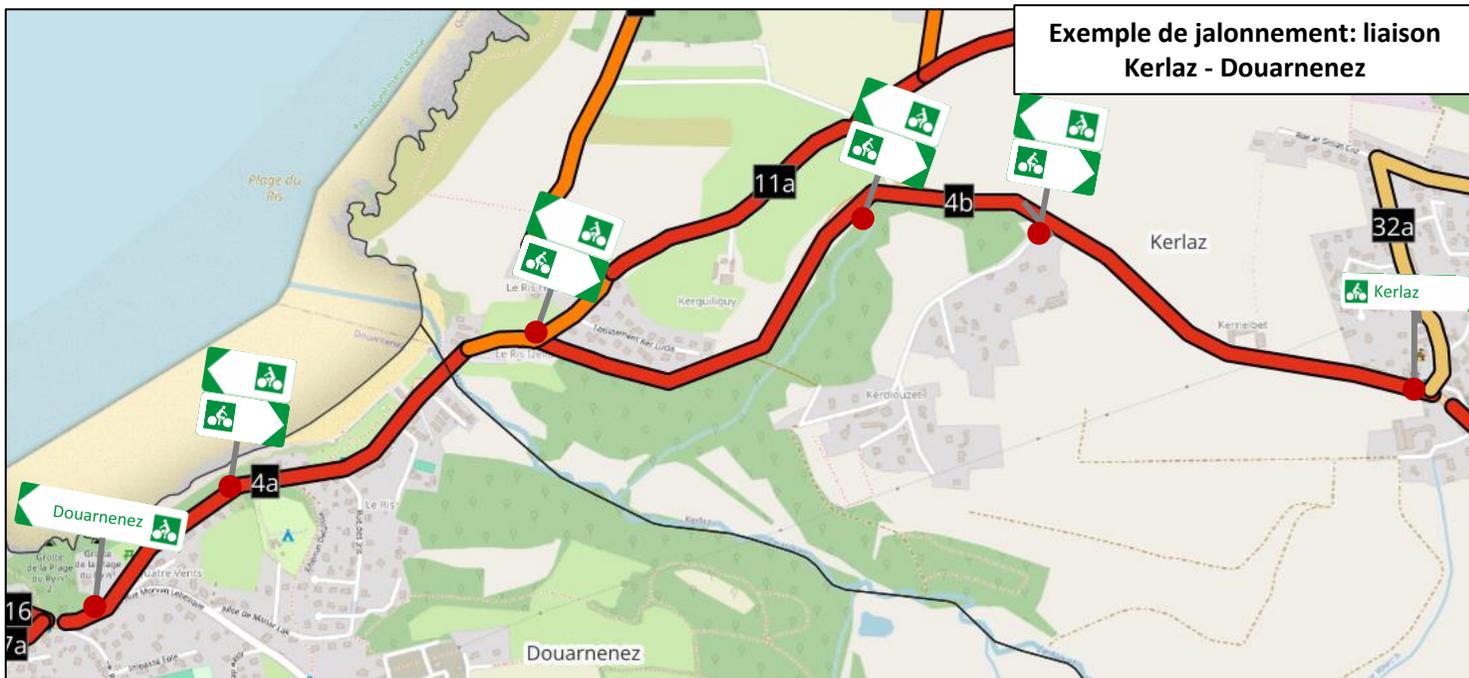


Indicateurs et Objectifs

Indicateur de suivi et résultat	2027	2032
Linéaire d'itinéraires cyclables jalonnés	Sur tous les itinéraires réalisés à date du SDC	Sur tous les itinéraires du SDC



Action n°1 : Jalonner les itinéraires cyclables



Jalonnement directionnel

- Après identification préalable des carrefours à jalonner (points rouges) on alterne entre du **jalonnement muet** (panneaux DV21c) et avec **mention** (panneaux DV21a).
- A ce jalonnement directionnel, s'ajoute le **jalonnement de police** pour marquer le statut des voies (ici nous sommes sur une zone 30 où il est obligatoire d'apposer un panneau « sens interdit sauf cyclistes »).
- **Un marquage au sol** pourra également compléter le jalonnement vertical pour donner encore plus de visibilité au réseau cyclable.

Marquage au sol avec indication des temps de trajet

Crédits photo : Ville de Montreuil



Exemple de signalétique piéton-vélo

Crédits photo : BL évolution





Action n°1 : Jalonner les itinéraires cyclables

La réalisation d'une **étude de plan de jalonnement**, qui comprend :

- La définition des pôles
- Le choix des types de panneaux, de leur localisation
- La définition de la charte de jalonnement
- La génération de « fiches carrefours » pour l'ensemble des carrefours n'est pas traités dans le cadre de cette étude.

BL Evolution est en mesure de vous accompagner pour la réalisation de ces étapes.

Exemple de rendus

Phase 2 : Définition d'une stratégie de jalonnement

Exemple de plan global de jalonnement

Une carte synthétique du plan de jalonnement sera réalisée, des extractions pourront ensuite être faites pour isoler certains itinéraires, cibler un tronçon ou un point de choix particulier, etc.

La concertation pourra se faire directement sur cette carte du plan de jalonnement, soit en format papier (A0), soit via des outils numériques type Klaxoon, ce qui permettra à chaque acteur de faire remonter ces remarques.

81

Phase 3 : Déclinaison opérationnelle du plan global de jalonnement

Une fiche détaillée par carrefour à aménager

Chaque carrefour des itinéraires cyclables et piétons fera l'objet d'une fiche comprenant une carte de situation, un schéma de principe et la position GPS du carrefour, le type, le panneau à placer et sa taille, etc. D'autres éléments pourront être ajoutés suivant votre demande, nous vous proposons de s'accorder dès le départ sur un plan décor de jalonnement type qui sera réalisé sous Qgis, logiciel sur lequel nous avons développé notre propre outil de jalonnement.

Pour chaque plan décor, une maquette des différents panneaux sera fournie, détaillant la direction, les indications, la localisation, et le type de panneaux notamment.

N° de carrefour	Numéro	Direction	Type de panneau
01	090.100.01	Le Vésinet	Signalisation de direction
02	090.100.02	Le Vésinet	Signalisation de direction
03	090.100.03	Le Vésinet	Signalisation de direction
04	090.100.04	Le Vésinet	Signalisation de direction
05	090.100.05	Le Vésinet	Signalisation de direction
06	090.100.06	Le Vésinet	Signalisation de direction
07	090.100.07	Le Vésinet	Signalisation de direction

Fiche carrefour et plan décors des panneaux à implanter, réalisé sous Qgis

Ligne n°9 - Croissy <-> Le Vésinet

Numéro du carrefour : 090.100

Coordonnées du carrefour : X Y 2,149592 48,679790

Plan d'ensemble de l'itinéraire avec les carrefours à équiper

82

Action n°2 : Organiser des événements de promotion du vélo



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements et les services sont deux maillons essentiels pour développer la pratique cyclable. Des événements de promotion du vélo permettront d'accompagner ces deux volets, afin de transmettre à la population les bonnes informations et d'inciter les habitants à modifier leurs habitudes de mobilité. L'objectif étant de développer une culture vélo encore plus large, en particulier pour le vélo du quotidien, il paraît alors très pertinent d'organiser des événements variés autour du vélo pour les habitants du territoire.



Description des mesures

- ✓ Séances de remise en selle : en partenariat avec les associations d'usagers vélo, ou les cafés-vélos, ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.
- ✓ Bourse aux vélos annuelle : en partenariat avec les acteurs vélo du territoire, notamment les vélocistes, associations locales
- ✓ Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre au territoire (en lien avec « Mai à vélo » au niveau national)
- ✓ Organiser une journée « sans voiture » pour sensibiliser les habitants au partage de la voirie, au code de la route, etc.
- ✓ Organiser une « fête du vélo » en mai ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux concours, des ateliers d'autoréparation et de gravage Bicycode, etc. Ou se joindre à un événement vélo important du territoire. (exemple : la fête de Loire de Sandillon)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Associations



Budget indicatif

Financier	5 k €
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2028	2031
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire	5	15	20
Nombre de bourses aux vélos et équipements de vélo organisées	Annuellement (période de rentrée scolaire)		
Nombre de journées sans voiture organisées	Annuellement à partir de 2025		
Nombre de participants à la fête du vélo annuelle	100	200	400

Action n°2 : Organiser des événements de promotion du vélo

Exemples d'évènements

Stage de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, associations vélo
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics adultes



Challenge mobilité

- Avec les entreprises
- Défi du nombre de km
- Jeu-concours (récompenses)



Fête du vélo

- Animation grand public phare
- Ateliers réparation, essais de vélo, parcours, sensibilisation (code de la route, équipements, ...)
- Promotion des aménagements existants, et services de la CC (prime à l'achat, location longue durée ...)



Action n°3 : Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages.

Une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire.

L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo.



Description des mesures

- ✓ Réaliser et diffuser une carte incitative avec la durée des trajets à pied en minutes (type métrominuto)
- ✓ Communiquer sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux (réseaux sociaux, presse locale, etc.) en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et les réalisations de la CC en matière d'aménagements cyclables
- ✓ Montrer l'exemple : acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même
- ✓ Ancrer les déplacements à pied et à vélo dans le quotidien de la collectivité : carte des temps de parcours à pied et à vélo, indications des itinéraires piétons et vélos dans le cadre des événements sportifs ou culturels, etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Entreprises, commerces, etc.



Budget indicatif

Financier	5 k € /an
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma

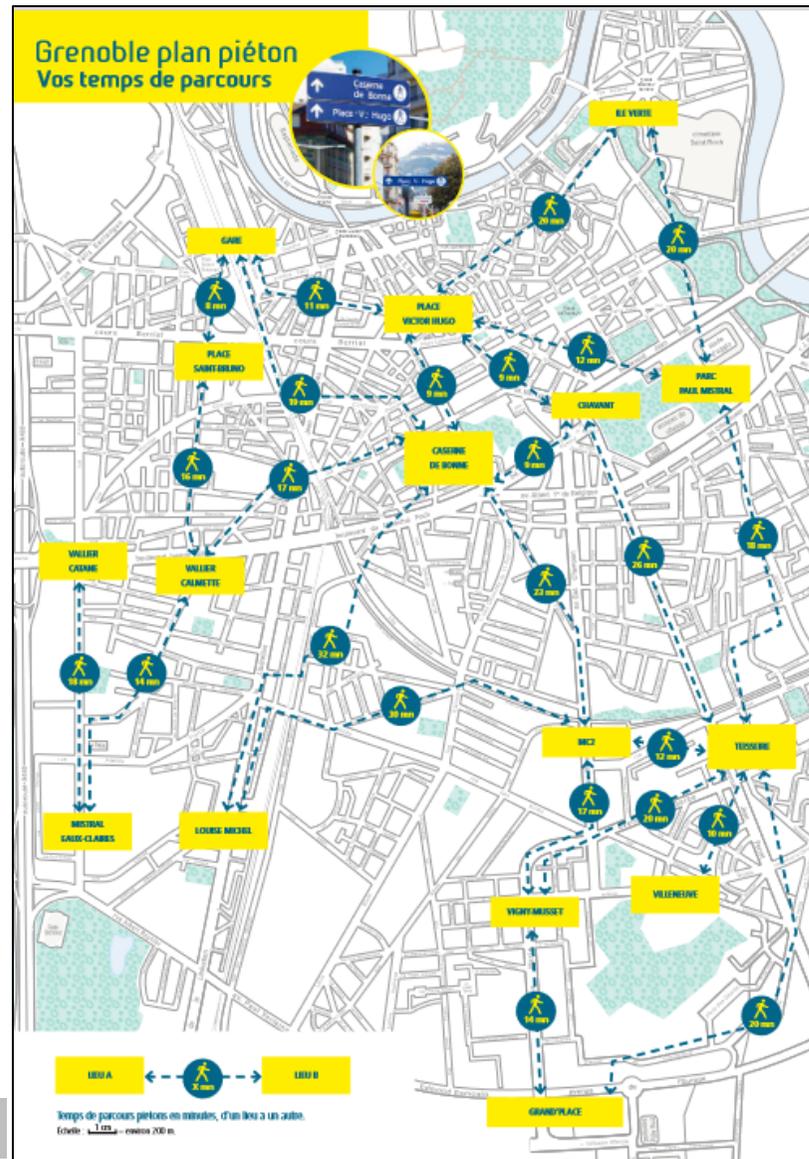
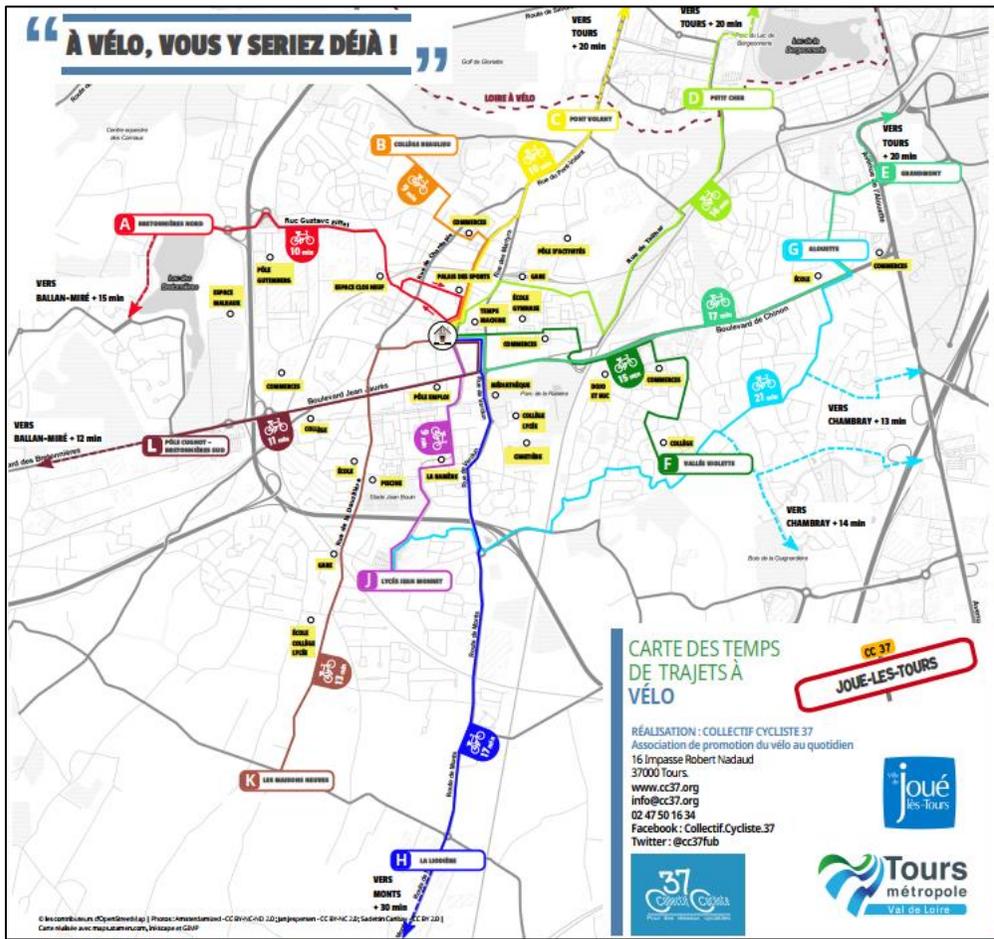


Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2028	2031
% de la population qui utilise son vélo à minima 1 fois par semaine	10%	30%	60%

Action n°3 : Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

Exemples de campagnes de communication





Action n°3 : Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

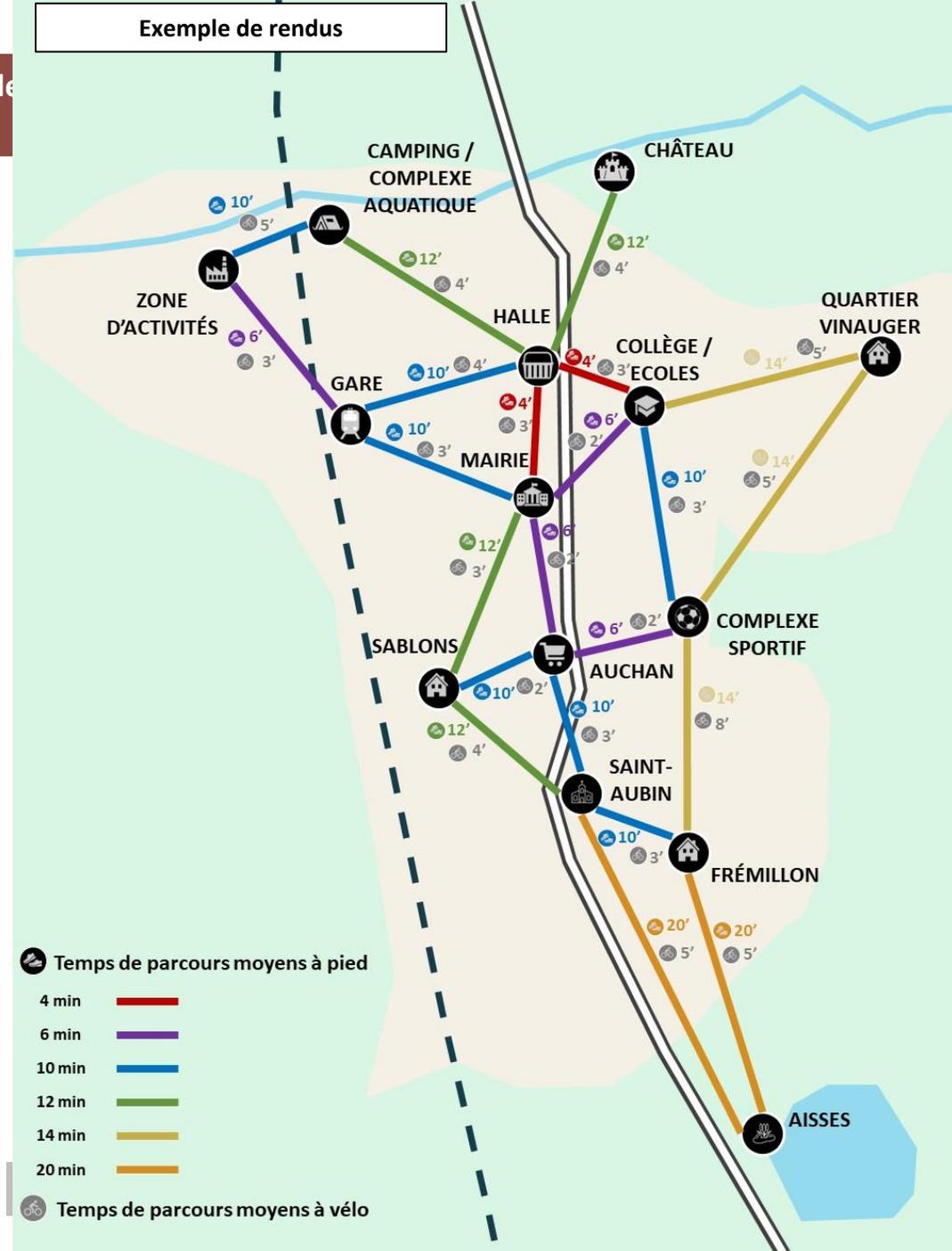
Cette carte est un exemple de carte « **métrominuto** ». C'est une carte piétonne et cyclable, qui se base sur l'esthétique des plans de métro, et qui marque les temps de parcours à vélo et à pied pour une personne moyenne entre les pôles de la commune.

Elle a vocation à inciter les gens à recourir à la marche et au vélo plutôt qu'à la voiture, en démontrant que les temps de parcours moyens pour des trajets au sein de la commune sont très faibles, d'autant plus à vélo.

La réalisation d'une carte de ce type n'est pas prévue dans le cadre de cette étude.

Il nous semble pertinent de réaliser ce type de carte en parallèle de la réalisation d'un plan de jalonnement, car plusieurs tâches sont communes (notamment l'identification des pôles).

Exemple de rendus





Action n°4 : Encourager le tourisme à vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le développement d'un itinéraire cyclotouristique n'est pas suffisant pour faire décoller le tourisme à vélo sur le territoire. La mise en œuvre et le jalonnement de cet itinéraire doit s'accompagner d'une campagne de communication et de la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade en vélo à la journée.

Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.



Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire
- ✓ Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, consignes vélo ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Office du tourisme, CC

Bénéficiaires : Touristes, habitants du territoire

Partenaires : Communes, Acteurs touristiques



Budget indicatif

Financier	5 k€ / an
Humain	Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2028	2031
Evolution de la fréquentation de cyclotouristes	Fois 3 par rapport à 2024	Fois 2 par rapport à 2024

AXE 4 : GARANTIR LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI DU SCHÉMA



4.1 Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo

4.2 Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage

4.3 Perpétuer le comité usagers

4.4 Mettre en place un système de comptage

Fiches action suivi de la politique cyclable

Une planification réussie est bien gouvernée : tel est l'objet de cet axe qui vise à organiser la gouvernance, le suivi et l'évaluation du schéma directeur des mobilités actives.



Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du schéma

Fiche action	Mesures	Indicateurs	Numéro de page
4.1 Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo	Recruter un chargé de mission mobilités Mise en place d'une feuille de route annuelle pour la coordination et l'animation du schéma directeur	Recrutement	95
4.2 Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage	Animation de réunions régulières avec le Département et l'intercommunalité (annuelles), dialogue sur les aménagements cyclables, suivi de la politique cyclable	Nbre de réunions, linéaire de d'aménagements réalisés (km) sur les liaisons interbourgs	96
4.3 Perpétuer le comité usagers	Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures et particulièrement de la partie cyclable où la demande de concertation s'est révélée la plus forte	Nombre de réunions du comité d'usagers	97
4.4 Mettre en place un système de comptage	Implanter des compteurs automatiques aux abords des aménagements réalisés, communiquer régulièrement sur les résultats	Nbre de passages vélo (jours, mois, années), évolution annuelle	98

Action n°1 : Pérenniser le poste de chargé de mission mobilité / vélo



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques de mobilités actives sur le territoire, il est primordial de perpétuer les moyens humains dédiés au sujet, notamment le poste de chargé de mission mobilité. Il aura pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur, à savoir :

- Le pilotage, valorisation et diffusion du plan
- L'animation du comité de suivi des maîtres d'ouvrage et du comité usagers
- La coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et services vélo
- L'appui technique aux petites communes pour leurs travaux (liaisons cyclables, stationnements vélo,...)
- La promotion et sensibilisation des habitants à la pratique des mobilités alternatives



Description des mesures

Perpétuer le poste de chargé de mission mobilité en consacrant ces tâches exclusivement au vélo. Ou bien recruter un Chargé de mission Vélo, qui aura notamment pour mission de :

- ✓ Accompagner le développement de services autour du vélo (organisation d'ateliers participatifs, accompagnement des entreprises du territoire, suivi du label « Accueil Vélo », etc.)
- ✓ Promouvoir et communiquer sur le vélo au sein du territoire (s'assurer de la visibilité des actions vélo en ligne, promotion des actions de la CC et animation d'une communauté « vélo », aide à la réalisation d'une vidéo de promotion du vélo sur le territoire, organisation d'un challenge vélo, etc.)
- ✓ Améliorer le réseau d'aménagements cyclables existant (améliorer la signalétique, mettre en œuvre les scénarios du Schéma Directeur des Mobilités Actives, participer à la formation des agents techniques voirie aux aménagements cyclables, etc.)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : ADEME, Cerema



Budget indicatif

Financier	-
Humain	1 ETP

Action n°2 : Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage



Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le Département du Finistère et la CC. Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur des mobilités actives.

Ce comité pourra se réunir a minima une fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables. Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou Communauté de communes).

Ce comité pourra aussi être le lieu de discussion pour une éventuelle modification de la gestion et de l'entretien de la voie verte, aujourd'hui géré par le CD29.

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- ✓ Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)
- ✓ Organiser et animer 1 réunion par an a minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables
- ✓ Ces réunions pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, Département, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : EPCI et communes voisines



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	Chaque année
Organisation d'une réunion annuelle sur le sujet	1



Action n°3 : Perpétuer le comité usagers



Contexte et objectifs de l'action

Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma directeur cyclable, un club vélo a été mis en place pour représenter les habitants, futurs usagers des infrastructures cyclables et piétonnes.

Si son rôle est essentiel pour la mise en place du plan, il est aussi très important de **pérenniser cette démarche** pour suivre l'évolution de la mise en œuvre de ce plan.

Ce comité pourra se regrouper jusqu'à deux fois par an afin de faire le bilan des actions mise en œuvre et de rendre un avis citoyen aux services de la CC. Il pourra être sollicité sur chaque secteur pour faire un point sur les aménagements projetés.



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter annuellement
- ✓ Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures, ainsi que pour avis sur les aménagements projetés
- ✓ À ce titre, il peut être imaginé une consultation en stade de scénarios et en stade avant-projet sur l'ensemble des projets cyclables de la Communauté de Communes
- ✓ Communiquer dans le magazine communautaire à ce sujet



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, Associations vélo

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes, comité usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	Chaque année
Nombre de réunions de comité usagers	1



Action n° 4 : Mettre en place un système de comptage



Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place des solutions de comptage des cyclistes sur des points stratégiques du territoire.

Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux partenaires pour justifier des investissements et améliorer le réseau cyclable, ainsi qu'aux habitants avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre.

Il existe de nombreuses solutions de comptage :

- Comptage ponctuel : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste)
- Comptage permanent non-visible: permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cyclistes (sous forme de dalle, poteau ou système enterré)
- Afficheurs en temps réels : permet de faire remonter des informations tout en communiquant directement les données avec les usagers (sous forme de totem ou de panneau à affichage)



Description des mesures

- ✓ Implanter des bornes de comptage fixes pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps
- ✓ Implanter des bornes de comptage communicantes pour communiquer plus largement sur ces données et inciter la population à se mettre au vélo



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC, Département, Communes

Bénéficiaires : CC

Partenaires : Association Vélo et Territoires



Budget indicatif

Financier	De 5k€ à 20k€ pour une borne
Humain	-



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2023	2027	2032
Nb de bornes de comptage mis en service	1	2	3