

Délibération n°2024-04-032

Date de convocation : 3 avril 2024

Conseillers en exercice : 45	Présents : 34	Votants : 43
------------------------------	---------------	--------------

Approbation du Schéma des mobilités actives

L'an deux mil vingt-quatre, le 9 du mois d'avril à 18 heures, le conseil communautaire, régulièrement convoqué, s'est réuni à Saint-Derrien, salle polyvalente, sous la présidence de M. Henri BILLON, président.

Présents

M. JEZEQUEL Jean, M. DUFFORT Jean-Philippe, Mme CLOAREC Marie-Françoise, M. MIOSSEC Gilbert, M. MICHEL Bernard, Mme PORTAILLER Christine, M. BODIGUEL Robert, M. LE BORGNE Laurent, Mme HENAFF Marie Claire, M. PALUD Jean, M. THEPAUT Jean-Jacques, M. POSTEC Jean-Yves, Mme CARRER Bernadette, M. SALIOU Louis, M. POT Dominique, M. BRAS Philippe, Mme POULIQUEN Marie-France, M. GUEGUEN Guy, Mme LE ROUX Catherine, M. CADIOU Bruno, M. GUEGUEN Philippe, Mme JAFFRES Anne, Mme GUILLERM Babeth, Mme MARTINEAU Gaëlle, Mme LE FOLL Sylvie, M. RAMONET Thierry, Mme TORRES Sonia, M. PHELIPPOT Samuel, M. LOAËC Eric, M. PERVES Daniel, M. JEZEQUEL Sébastien, Mme KERVELLA Julie, conseillers communautaires
M. BERTHEVAS Eric, suppléant de M. GILET Yves-Marie

Ont donné procuration

M. BRETON Jean-Pierre à Mme LE ROUX Catherine
M. MORRY Yvan à Mme PORTAILLER Christine
Mme CLAISSE Laurence à M. SALIOU Louis
Mme PICHON Marie-Christine à M. MIOSSEC Gilbert
M. ABALAIN Jean-Luc à Mme POULIQUEN Marie-France
Mme QUERE Patricia à M. GUEGUEN Philippe
Mme ABAZIOU Nadine à Mme TORRES Sonia
Mme LE GUERN Marlène à M. LE BORGNE Laurent
Mme QUILLEVERE Gwénaëlle à M. BODIGUEL Robert

Absent(s) excusé(s)

M. RIOU André

Absent(s)

M. ABGRALL Dominique

Participe aussi à cette séance, M. FLOCH Erwan, directeur général des services

Secrétaire de séance : M. LOAËC Eric

Le quorum étant atteint, l'Assemblée peut délibérer valablement.

Conformément aux orientations du Projet de territoire *Horizon 2040*, il a été décidé de doter la CCPL d'un schéma des mobilités actives avec pour objectif de favoriser les mobilités à vélo et à pied.

Pour travailler à l'élaboration de ce schéma, plusieurs comités ont été sollicités, avec :

- Un comité de pilotage constitué des membres de la commission Aménagement de la communauté de communes de telle manière que toutes les communes du territoire ont été associées au projet
- Un comité technique où étaient représentés les différents partenaires associés au projet (DDTM du Finistère, Département du Finistère, entreprises du territoire, etc.)
- Un comité vélo

Ces comités ont été réunis à chacune des étapes du projet :

- En phase « partage du diagnostic »
- En phase « détermination des scénarios »
- En phase « fixation des actions »

Ce schéma a donné lieu à une présentation en conférence des maires les 12 mars 2024.

Ce schéma est composé de 2 pièces :

- Un diagnostic
- Un plan d'actions

Le plan d'actions abrite les 4 grands axes ci-après énumérés

- Axe n°1 : Développer des aménagements cyclables
- Axe n°2 : Apaiser les bourgs
- Axe n°3 : Proposer de nouveaux services
- Axe n°4 : Garantir la gouvernance du schéma

Chacun de ces 4 axes comprend plusieurs actions.

Ce schéma comprend en particulier un plan des possibles itinéraires cyclables qui pourraient être déployés sur le territoire communautaire à long terme. Le nombre et la longueur des itinéraires identifiés dans le schéma sont élevés et témoignent de cette volonté de ne pas voir certains territoires être écartés de cette capacité à déployer des aménagements réservés au déplacement des vélos. Ce schéma constitue donc un plan guide/un plan de référence pour la réalisation à venir d'aménagements cyclables dès lors qu'ils seront programmés et c'est donc par référence à ce schéma que la communauté de communes et les communes s'engageront à déployer leur politique d'aménagements cyclables.

En tout état de cause, les itinéraires visés dans le schéma développent un linéaire d'environ 315 km avec des modes d'aménagements plus ou moins sophistiqués suivant la nature des voies empruntées (pistes cyclables, voies vertes, jalonnement, chaussées à voie centrale banalisée, zones apaisées).

Le schéma vise également les aménagements de sécurité qu'il serait judicieux d'engager pour le traitement des intersections afin d'assurer la continuité des déplacements.

Ce schéma comprend également une série d'actions en rapport avec le déploiement de nouveaux services favorables au déplacement des vélos (stationnement, service de location longue durée des vélos, service d'aide à l'acquisition de vélos).

Il comprend enfin une série d'actions d'animation et de sensibilisation en faveur des mobilités actives (apprentissage du vélo, promotion du cyclotourisme, mobilisation des entreprises, etc.).

Dans ces circonstances, il est envisagé, dans un premier temps, de mettre en œuvre les actions suivantes :

- Contribution de la communauté de communes, sous la forme de fonds de concours selon des modalités à définir, à l'aménagement d'itinéraires cyclables et à l'aménagement d'intersections en fonction des projets programmés par les communes, en réservant à cet effet une enveloppe annuelle prévisionnelle d'environ 100 000 euros
- Développement des espaces réservés au stationnement des vélos notamment par la contribution de la communauté de communes, sous la forme de fonds de concours selon des modalités à définir, aux projets portés par les communes, en réservant à cet effet une enveloppe annuelle prévisionnelle d'environ 14 000 euros
- Création d'un service de location de vélos longue durée, en réservant à cet effet une enveloppe annuelle prévisionnelle d'environ 12 000 euros
- Dotation d'aides à l'acquisition de vélos selon des modalités à définir, en réservant à cet effet une enveloppe annuelle prévisionnelle d'environ 10 000 euros
- Mobilisation de tout ou partie des actions de communication et de sensibilisation utiles à la promotion des mobilités actives

Vu le schéma des mobilités actives et notamment le plan d'actions ;

Vu la conférence des maires en date du 12 mars 2024 ;

Ayant entendu son rapporteur, Mme Marie Claire Hénaff, vice-présidente ;

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **Approuve le schéma des mobilités actives annexé à la présente délibération.**
- **Déploie les actions prévues au schéma dans les conditions ci-dessus mentionnées.**

Pour extrait conforme au registre des délibérations,
le 15 avril 2024.

Le Secrétaire de séance,
Eric LOAËC.



Le Président,
Henri BILLON.

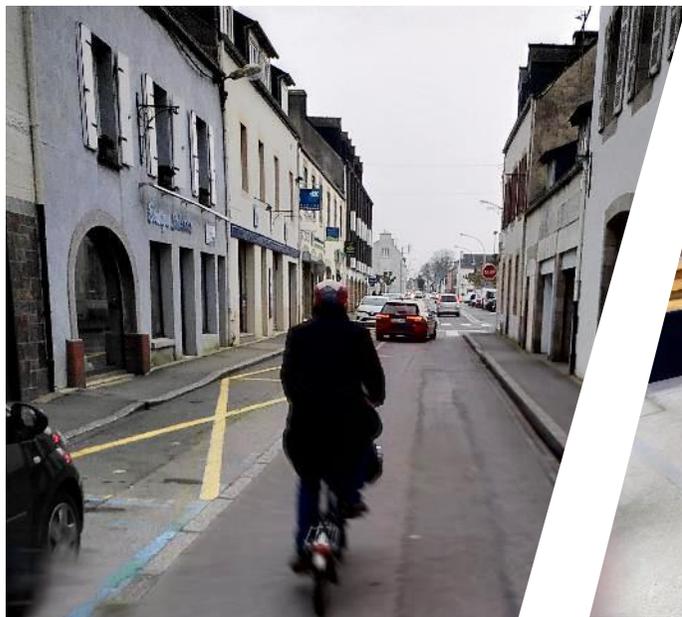


SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS DE LA CC DU PAYS DE LANDIVISIAU

Etape 1 : Diagnostic

Envoyé en préfecture le 16/04/2024
Reçu en préfecture le 16/04/2024
Publié le 18/04/2024
ID : 029-242900751-20240415-2024_04_032-DE

Version définitive



Photos : visite terrain

Promu par



Contact CCPL

Rachel Wadoux

Responsable aménagement et mobilité

r.wadoux@paysdelandi.com

Contact BL évolution

Jean-Baptiste de Bures

Chef de projet mobilités

jean-baptiste.de-bures@bl-evolution.com

SOMMAIRE

<u>Introduction</u>	Page 03
<u>Présentation du diagnostic vélo du territoire</u>	Page 08
<u>Morphologie et analyse du territoire</u>	Page 09
<u>Analyse de la demande</u>	Page 16
<u>Analyse de l'offre</u>	Page 31
<u>Synthèse des enjeux</u>	Page 50
<u>Annexes</u>	Page 56
<u>Personnes contactées</u>	Page 55
<u>Glossaire et éléments de contexte réglementaire</u>	Page 57
<u>Aménagements types</u>	Page 61



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

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

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

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

Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et environ 27 000 km d'aménagements cyclables (dont plus de la moitié de pistes et de voies vertes) ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été annoncé en septembre 2022 par la première ministre. Il prévoit 250 millions d'euros en 2023, dont 200 millions pour les infrastructures et 50 millions pour le stationnement.

Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

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

Avec une priorité donnée au renforcement de la sécurité des usagers grâce aux aménagements cyclables, en visant principalement les déplacements du quotidien (motifs utilitaires)

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

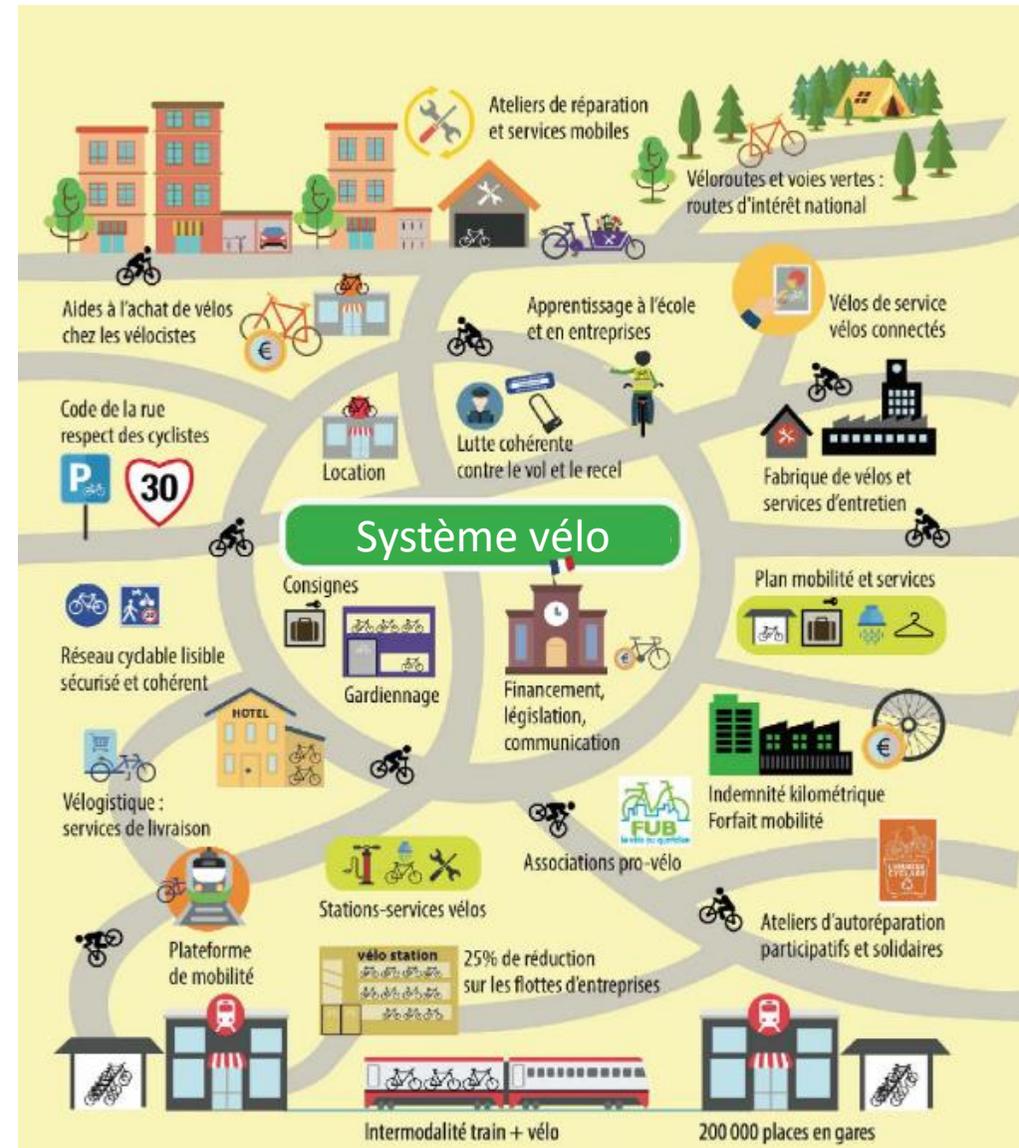
Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs oeuvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

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

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

Le système vélo, qu'est-ce que c'est ?

- L'**infrastructure seule ne suffit pas à favoriser un usage du vélo** comme mode de déplacement du quotidien pour tous, pour toutes sortes de motifs dans toutes sortes de territoires afin d'y vivre, d'y étudier, d'y travailler et d'y mener toutes ses activités
- Il faut aussi du **matériel** abordable et fiable, **des règles de circulation, de l'information et de la formation**, des **équipements de stationnement, des services de location et de maintenance**, un **environnement agréable et sûr**, etc.
- Ces multiples composants interagissent, se renforcent mutuellement et finissent par faire symbiose, en agissant en **système**. Ils concourent ainsi à **l'efficacité, au confort et à la sécurité de l'usage du vélo au quotidien**. Autrement dit, l'attractivité du vélo et l'exploitation de son potentiel supposent le déploiement de ce système et donc le développement parallèle de tous ces composants
- Le « système vélo » fait partie intégrante d'un « **système de mobilité écologique** » plus large, capable de concurrencer le « système automobile », notamment à travers **l'infrastructure, la limitation des flux motorisés et des vitesses, l'essor des services associés au vélo, la diversification du parc de vélos, la diffusion du VAE et l'intermodalité entre vélo, marche et transports publics**





Les enjeux du développement du vélo

Contexte national : le vélo en plein essor

Une explosion de la pratique cyclable (chiffres Vélo et Territoires) entre 2019 et 2022, prolongeant une dynamique antérieure déjà bien visible

- Milieu urbain : +31 %
- Milieu péri-urbain : +17 %
- Milieu rural : +18 %



Enjeu d'image, de marketing territorial et de transition : Le vélo est porteur d'image pour un territoire. Il devient un symbole de confort de vie de proximité renforcé par le contexte COVID19 y compris en zone rurale. C'est une attente réelle de nombreux habitants.



Enjeu économique du territoire : Dans certaines conditions, le vélo est une alternative crédible à l'usage de la voiture. En termes d'investissement collectif, le vélo constitue une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi. Son développement appelle à la création de nouveaux emplois non délocalisables et pérennes.



Enjeu environnemental et de santé : Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.



Du plan national aux Schémas cyclables locaux : l'emboîtement des échelles

- **Schéma Directeur Modes Actifs de la CC de Landivisiau**
- Plan Climat Air Énergie Territorial de la CC de Landivisiau
- Plan local d'urbanisme intercommunal - PLUi-H
- Schéma de cohérence territoriale du Pays de Morlaix (en cours d'élaboration)

Echelon intercommunal

- Stratégie Finistère Cyclable 2021-2027

Echelon départemental

- Plan régional vélo 2023-2028
- Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Echelon régional

- Plan national vélo adopté en septembre 2018, intégré à la LOM et financé (50 M€/an sur 7 ans initialement, 250 millions en 2023)

Echelon national



Méthodologie

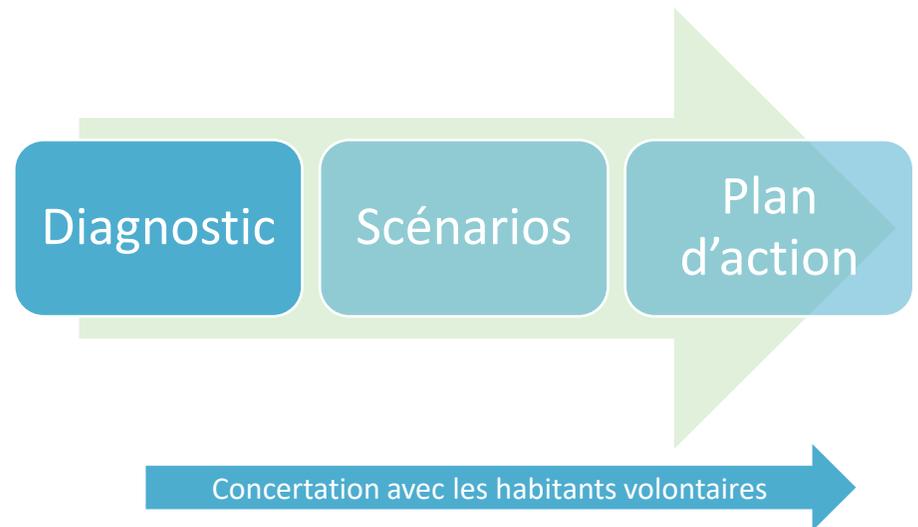
Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur Modes Actifs. A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces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

Le bureau d'étude fourni d'abord un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire à partir des documents existants (PLUI, SCoT, PCAET, ...).

Une analyse des aménagements existants est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, qui se traduisent par un reportage photo représentatif de l'existant.

L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un groupe de travail qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Schéma Directeur Modes Actifs.

Résumé de l'élaboration du SDMA



Présentation du diagnostic vélo du territoire

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

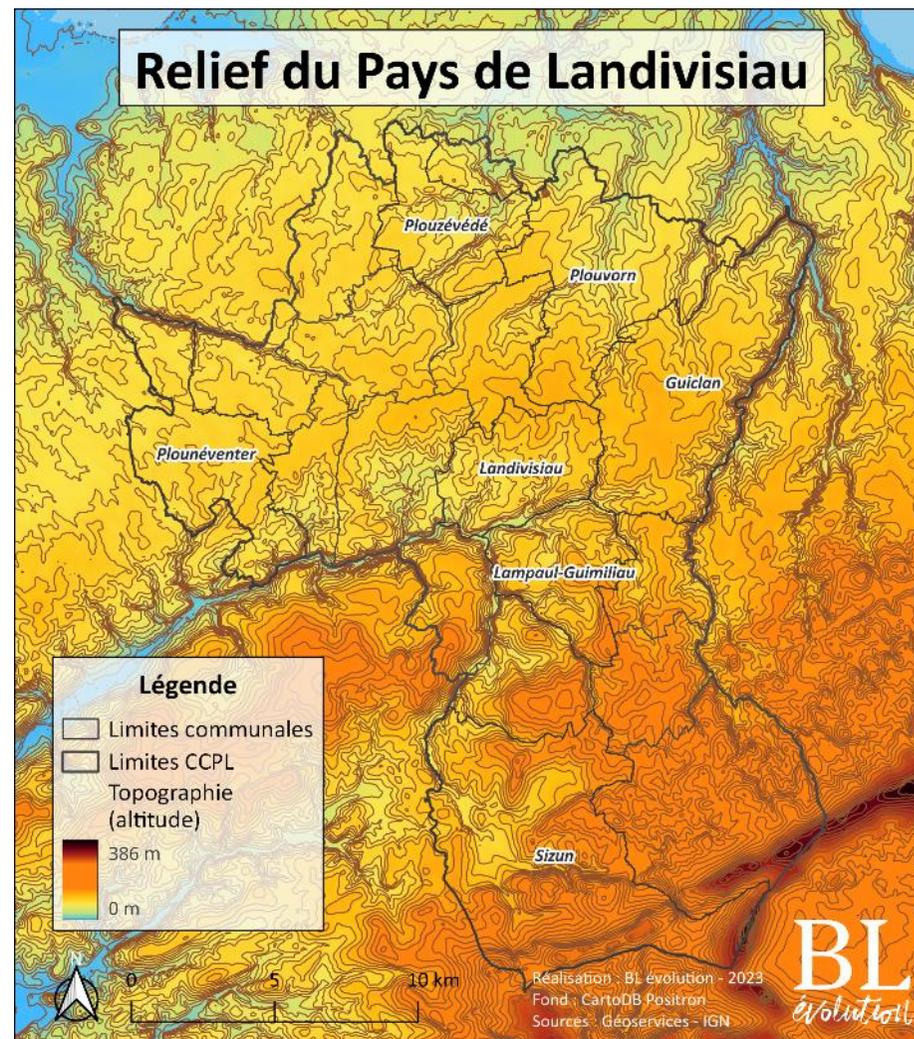


La morphologie générale du territoire : distances, limites, relief

La CC du Pays de Landivisiau s'étend sur un peu plus de 404 km², sur **25 km du d'est en ouest** et sur **32 km du nord au sud maximum**.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

- **Un pôle principal** situé à une place centrale : Landivisiau. Lampaul-Guimiliau, dont la population dépasse les 2000 habitants, se situe à proximité immédiate. Cinq autres communes forment des polarités secondaires : Plouvorn, Guiclan, Plouneventer, Plouzévédé au nord et Sizun au sud
- **Une grande majorité de petites ou très petites communes rurales**, avec dix communes de 1000 habitants ou moins (735 en moyenne).
- **Un profil un peu vallonné au nord, beaucoup plus prononcé au sud** avec les contreforts des Monts d'Arrée et la vallée de l'Elorn

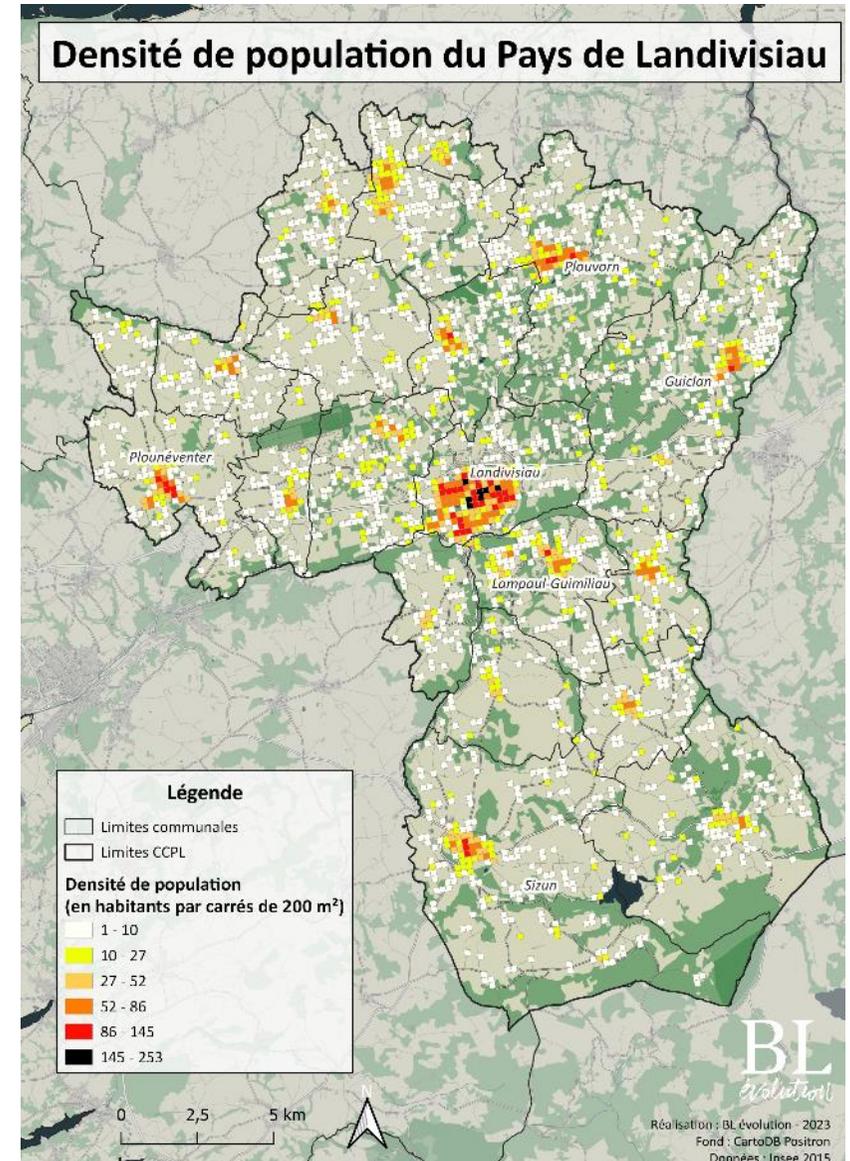




Contexte du SDMA– identité et urbanisme

La CC du Pays de Landivisiau regroupe 19 communes pour une superficie totale de **404 km²** et **33 100 habitants**. Située dans le nord du Finistère, la CC dispose d'une densité de population de 82 hab/km², inférieure à la moyenne nationale (105 hab/km²), illustration d'un **territoire à dominante rurale**. Si Landivisiau est près de cinq fois plus dense que la moyenne nationale, les autres communes affichent une densité proche de la moyenne. Certaines d'entre elles ont une densité inférieure ou bien très inférieure, non seulement en raison de populations faibles mais aussi, parfois, d'une superficie largement supérieure à la moyenne des communes françaises (comme Sizun, Guiclan, Commana).

Le territoire, situé à une trentaine de km de la métropole brestoise, **est principalement agricole et industriel**. Plus d'un habitant sur quatre habite à Landivisiau. Trois sur quatre habitent soit à Landivisiau, soit dans les communes situés au nord de la RN12.

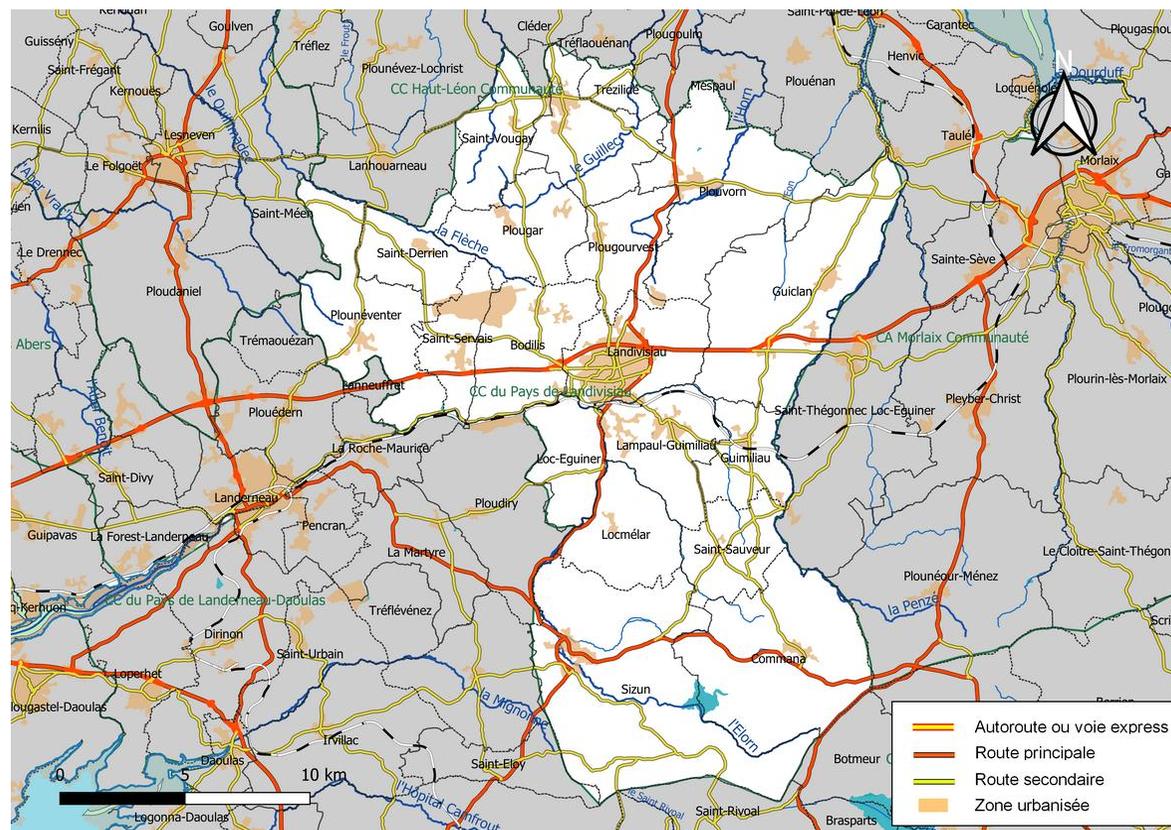


Contexte du SDMA– identité et urbanisme

Le territoire ne comporte aucune autoroute à proprement parler, mais est traversé dans le sens est <> ouest par la **voie express RN12** reliant Rennes à Brest et par une grande départementale dans le sens nord <> sud formé par plusieurs départementales (D69 et D30 principalement). De nombreuses départementales, plus ou moins circulées, complètent cette armature.

Deux axes routiers principaux : la RN12 dans le sens est <> ouest et la RD69/RD30/RD764/RD18 reliant le nord au sud, ainsi que plusieurs départementales secondaires circulées (RD32, RD30, RD230, RD35, RD712...)

Le territoire possède une **gare TER** (Landivisiau, 25 trains/jour en semaine) et une halte TER (Guimiliau, 2 trains/jour en semaine) sur la ligne Paris Montparnasse <> Brest. Une ancienne ligne (Plouescat-Rosporden) qui traversait le territoire dans le sens nord <> sud, et dont il subsiste des emprises, a été en service dans la première moitié du XXe siècle.





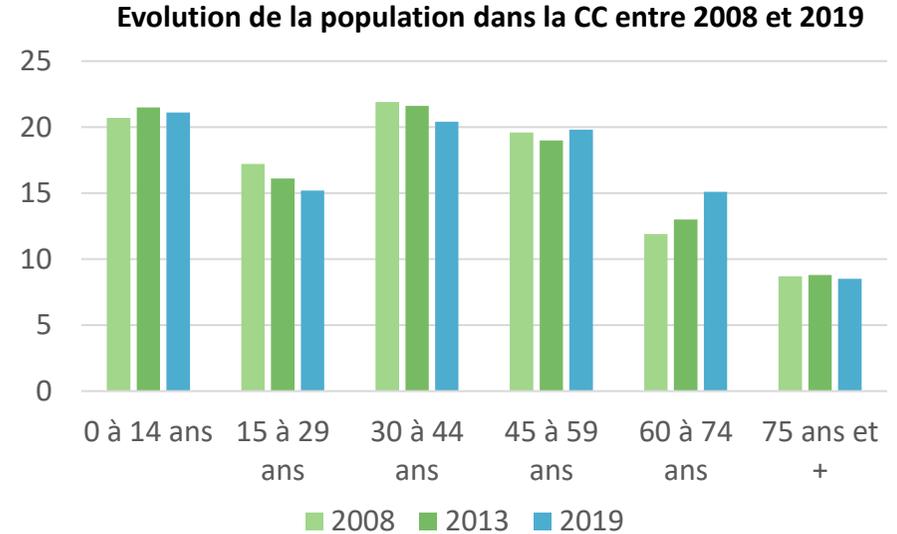
La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2008 et 2019 est marquée par un vieillissement de la population, avec une nette diminution chez les 15-29 ans et les 30-44 ans couplée à une augmentation marquée chez les 45-59 ans et surtout les 60-74 ans (+ 700 hab.) **Le vieillissement de la population peut être compatible avec le développement de la pratique cyclable, notamment grâce à la généralisation du vélo à assistance électrique, qui permet de gommer l'effort physique et d'augmenter les distances parcourables à vélo.**

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

- 78,2 % (15 800) d'actifs dont 69,9 % (14 100) en emploi et 8,4 % (1 700) de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables et intermodaux domicile-travail *a priori* important ;
- 21,8 % (4 400) d'inactifs, dont 7,8 % (1 600) d'élèves, étudiants et stagiaires, 7,3 % (1 500) de retraités et 6,6 % (1 300) d'autres inactifs. Près de 5 600 enfants et adolescents entre 6 et 18 ans sont scolarisés sur le territoire.

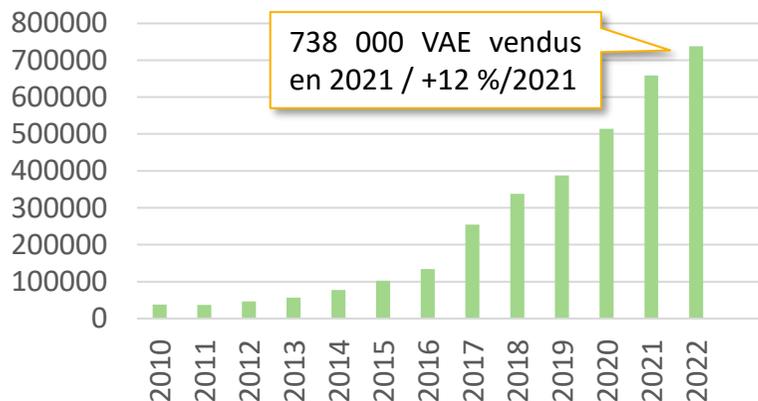
Pour développer le vélo, les leviers des déplacements domicile-étude et domicile-travail sont particulièrement pertinents surtout vers les pôles structurants du territoire, et vers la gare de Landivisiau pour accéder aux territoires voisins en intermodalité avec le train, bien qu'ils comportent plusieurs freins à surmonter.



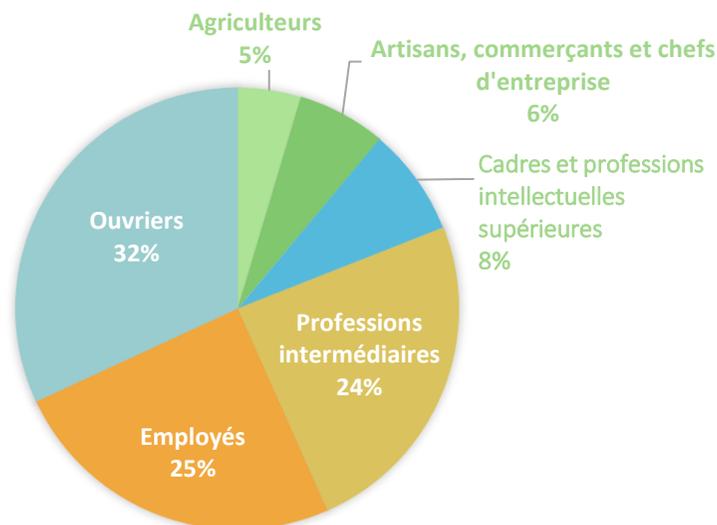


La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

Ventes de VAE en France depuis 2008



Répartition des emplois par catégorie socioprofessionnelle



Le profil de l'emploi sur le territoire montre une **nette majorité d'ouvriers et d'employés et peu de cadres** en comparaison de la moyenne nationale. Les emplois se trouvent très majoritairement à Landivisiau, à Plouvorn, à Lampaul, à Sizun et Saint-Servais (base aéronavale). Le vélo ou le VAE pour les déplacements du quotidien peut participer à préserver le pouvoir d'achat de ces catégories.

Un vélo performant ou un VAE est un mode pertinent dans beaucoup de cas de figure : pour les retraités, les actifs qui ne transportent pas de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les scolaires. **Le VAE est une solution plus rapide et moins fatigante pour les distances relativement importantes**, qui constituent un frein à l'utilisation du vélo classique.

Acquérir et équiper un VAE (vêtements de pluie, porte-bagages, selle confortable...) représente une décision au coût parfois élevé pour certains ménages, bien que bien plus faible qu'un véhicule motorisé).

Le bonus vélo national est un levier qui mérite d'être mieux connu, mais reste un dispositif sous conditions de ressources ou de handicap.

→ **Le SDMA doit intégrer la notion de service et d'accompagnement au changement des habitudes de mobilité, en complément du volet aménagement, épine dorsale du système vélo.**



Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo rejoignant des enjeux sociaux de mobilité pour tous

En Bref

- Un **territoire rural** avec une **densité de population un peu moins importante que la moyenne française**. Les distances entre les communes sont souvent prononcées (entre 5 et 10 km)
- **Une population incluant beaucoup d'ouvriers et d'employés.**
- Un **territoire vallonné (surtout au sud)**, mais propice au développement du vélo classique dans les bourgs et entre les hameaux et du VAE à l'échelle intercommunale
- Un territoire bien doté en **établissements et emplois, qui** et comprend **plusieurs zones d'activités importantes, dont la majorité concentrée** à Landivisiau et à proximité immédiate de la RN12
- La RN12, et dans une moindre mesure la RD69, entraînent des **discontinuités dans les itinéraires cyclables potentiels** qui devront être traitées pour assurer des franchissements en sécurité, notamment entre Landivisiau, la Z.A. du Vern et les communes environnantes et permettre **l'aménagement d'un réseau cyclable complet et de qualité**

Présentation du diagnostic vélo du territoire

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



Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

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

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

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

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

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

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

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

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

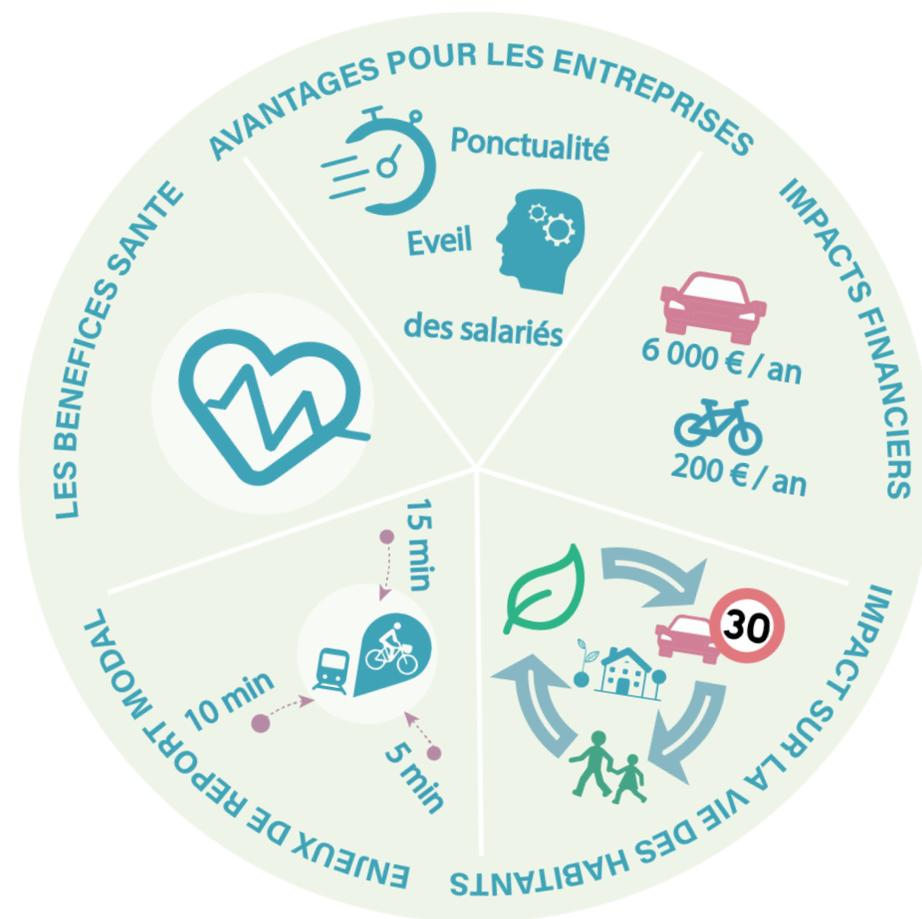
Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

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

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

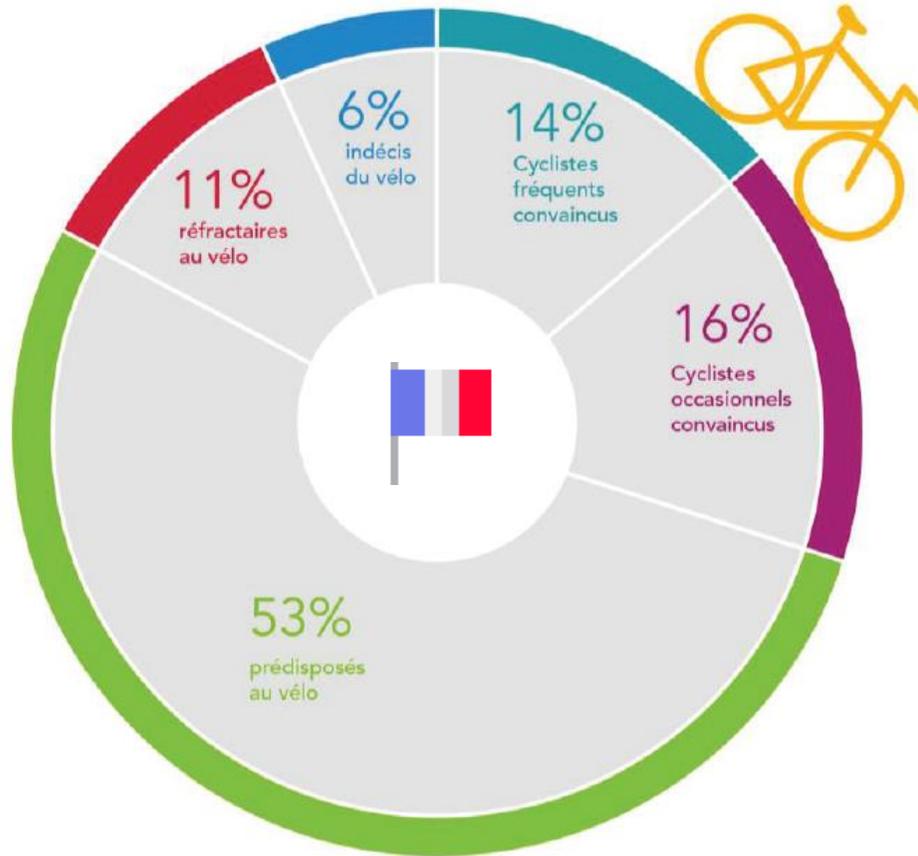
Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, disposé et de bonne humeur.

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





La population prédisposée à l'usage du vélo au quotidien



La demande des Français vis-à-vis du vélo est potentiellement forte :

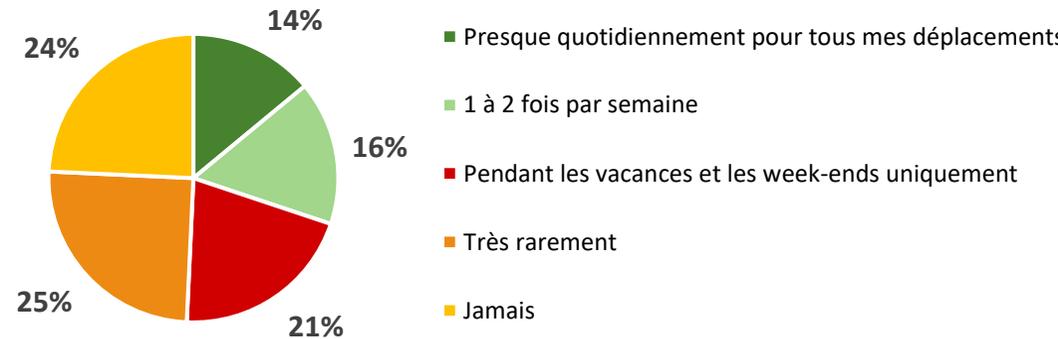
- Seulement 11 % de réfractaires et 6 % d'indécis (soit 17 %)
- 53 % de prédisposés au vélo + 30 % de convaincus

Les enquêtes menées ces dernières années en France font apparaître le vélo comme un mode de transport pratique, agréable et qui présente de nombreux atouts en termes de santé, d'économies et de respect de l'environnement.

Le vélo est un moyen de déplacement attendu par les citoyens et dans l'air du temps, même si bien sûr ils lui reconnaissent des freins auxquels ils sont plus ou moins sensibles (cf. diapos suivantes).

A l'échelle de la CC du Pays de Landivisiau, on comptabilise **137 répondants à l'enquête en ligne** ouverte pendant un mois. Cette participation modeste permettra de retirer des tendances, mais aucune certitude forte sur les pratiques du vélo à l'échelle du territoire, au-delà de la dangerosité de plusieurs routes départementales et du centre-ville de Landivisiau.

Fréquence d'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien dans la CCPL



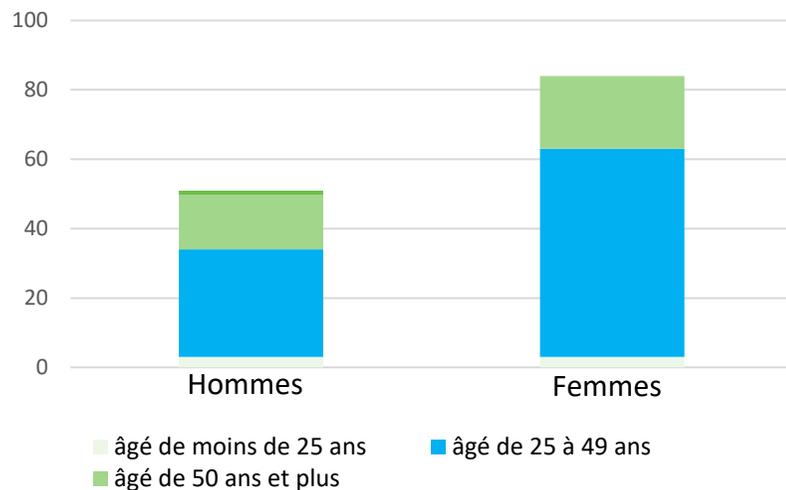


Caractéristiques des répondants

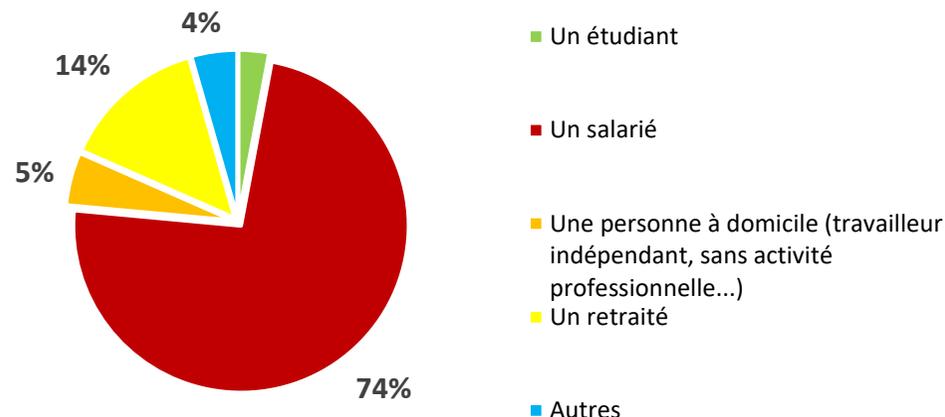
137 habitant.e.s du Pays de Landivisiau ont souhaité donner leur avis sur la mobilité à vélo. Parmi eux, **84 femmes et 51 hommes**, en grande majorité (68 %) de 25 à 49 ans, mais aussi 27% de 50 ans et plus. **51 % des répondants sont des adultes qui travaillent à moins de 10 km de leur domicile ou des personnes vivant à domicile** : la part de ce public pouvant physiquement se déplacer à vélo doit être ciblée par le SDMA car la distance entre le domicile et le travail ou les autres destinations peut généralement être réalisée à vélo.

On observe cependant que **la pratique du vélo comme loisir est plus répandue que celle du vélo comme mode utilitaire** et que l'intermodalité est très peu pratiquée chez les personnes ayant répondu à l'enquête.

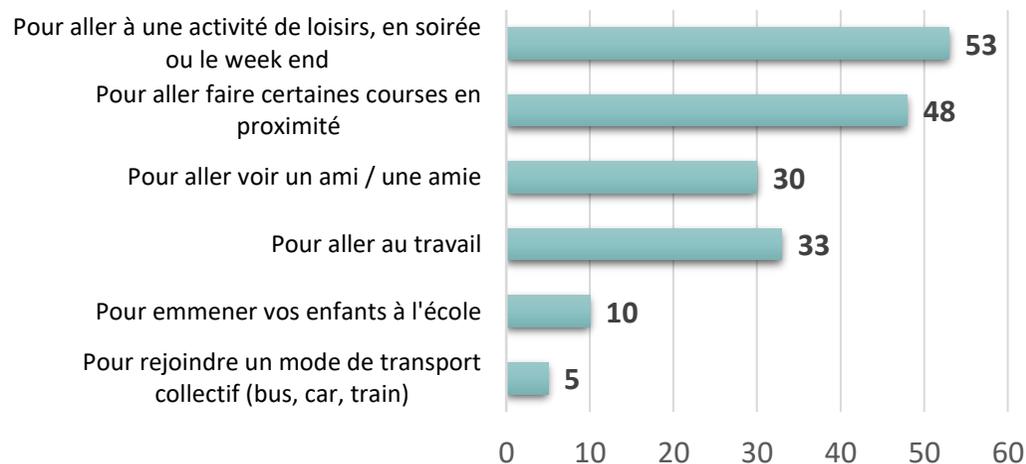
Profil des répondants



Activité des répondants



Principaux motifs de déplacement chez les répondants usagers réguliers du vélo





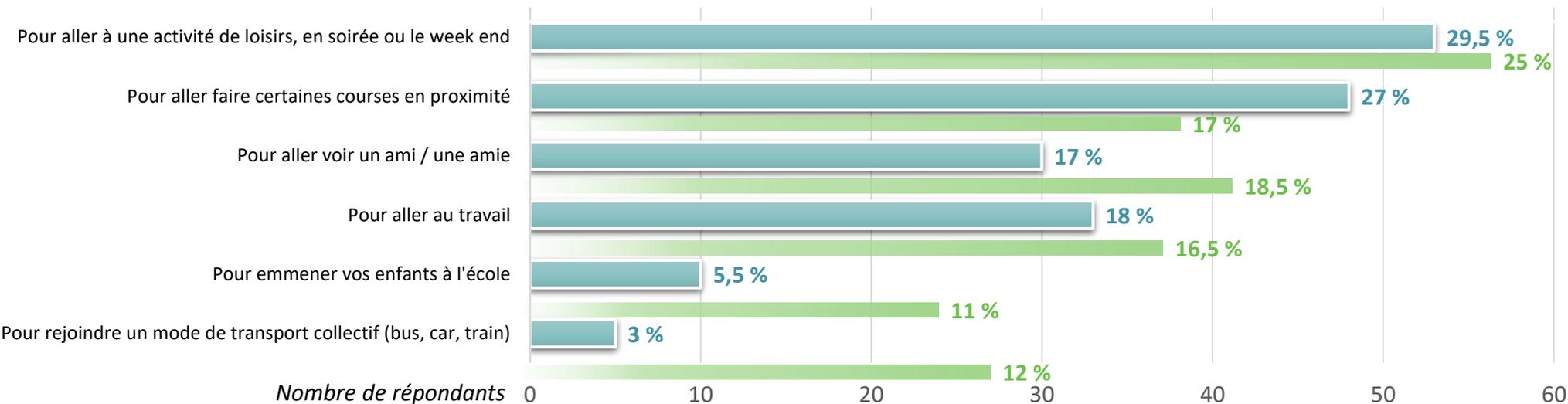
Motifs actuels et projetés

On observe ici que **les usages potentiels (en vert) sont tous supérieurs aux usages actuels (en bleu)**, illustrant le **fort potentiel de développement du vélo sur le territoire**.

Comme pour les usagers existants, le vélo loisir prédomine dans les motifs des usagers potentiels, mais dans une proportion moindre.

Le potentiel de trois motifs de déplacement semble particulièrement important : aller faire ses courses, aller voir un.e ami.e, se rendre au travail. Par rapport aux usagers existants, en proportion, davantage d'usagers potentiels souhaiteraient emmener leurs enfants à l'école à vélo et surtout rejoindre un transport en commun. L'intermodalité est donc un enjeu de développement identifié par les répondants : 3% ont actuellement une pratique de déplacement intermodale, et 12% envisagent d'en avoir une à l'avenir. Exploiter ce potentiel nécessite des itinéraires sécurisés et du stationnement aux abords/dans les écoles et en gare / aux arrêts de cars.

Principaux motifs de déplacement chez les répondants usagers réguliers du vélo (en bleu) et motifs envisagés par les usagers potentiels (en vert)





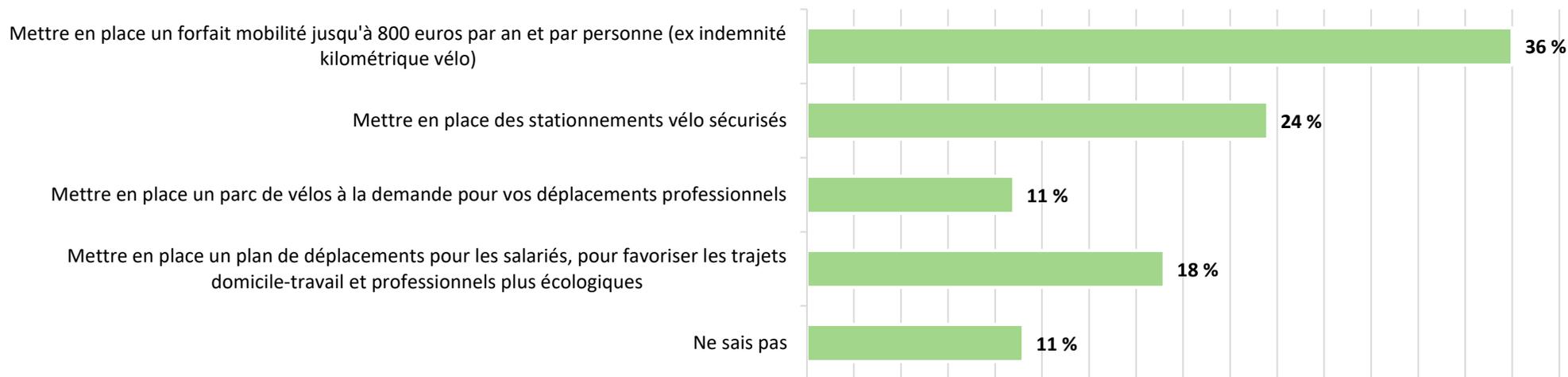
Identification des mesures à développer en entreprise

L'instauration par l'employeur du forfait mobilités durables¹ est la première demande des répondants (60 %).

Facultatif, ce forfait permet de financer à hauteur de 500 €/an les dépenses des employés en termes de matériel vélo, covoiturage, etc.

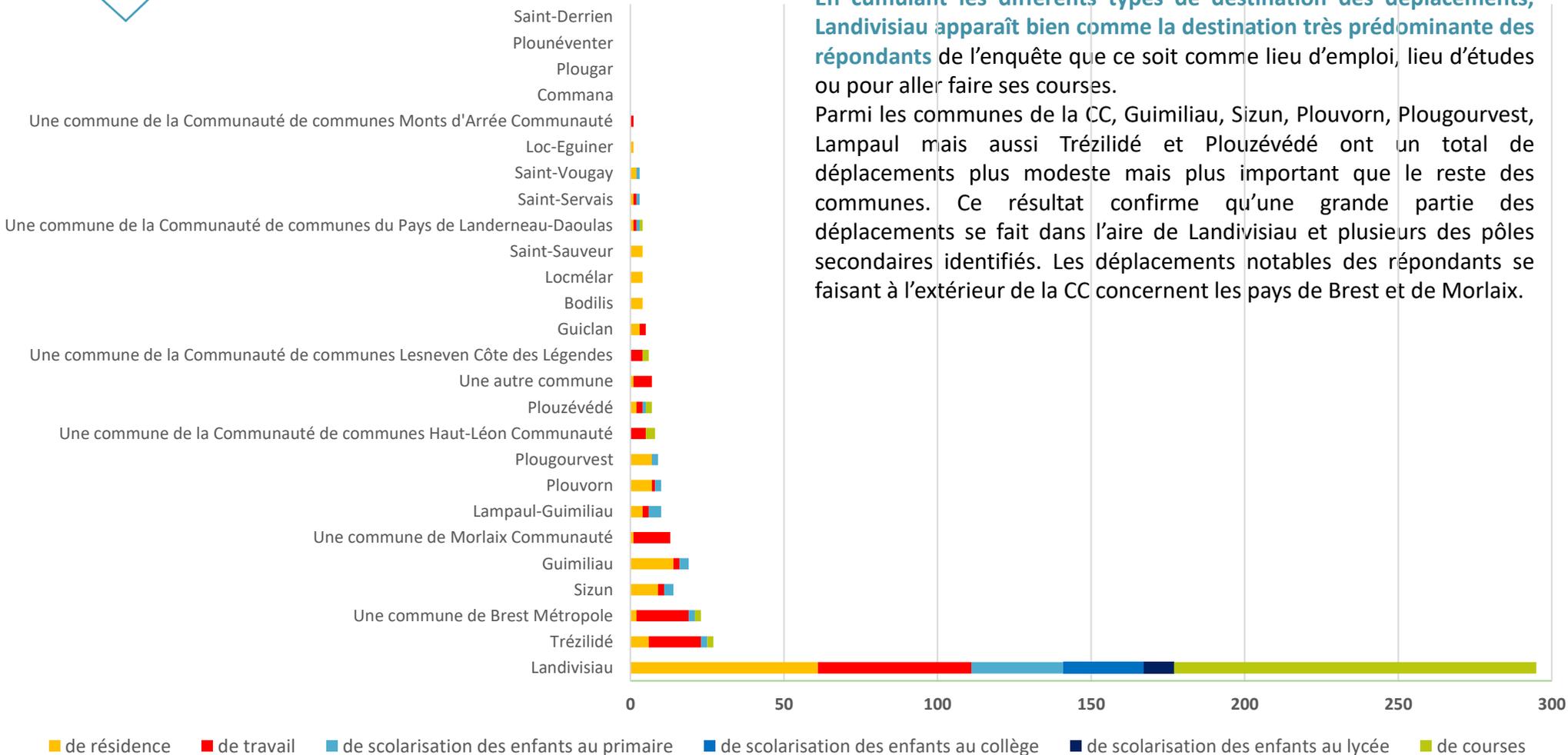
Un équipement de stationnement sécurisé pour les vélos sur le lieu de travail arrive en seconde position (39 %), devant la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur (30 %).

Quelles seraient les meilleures mesures pour encourager l'usage du vélo pour les salariés ?





Analyse de la demande





Identification des freins et des solutions

La sécurité, premier frein à l'usage du vélo : 88 % des répondants, cyclistes ou non, déplorent le manque d'infrastructures sécurisées, même les cyclistes du quotidien censés être aguerris. Ce ressenti n'est pas seulement propre au Pays de Landivisiau, il est partagé dans la même proportion à l'échelle nationale, et ce à l'exception de quelques territoires plus cyclables.

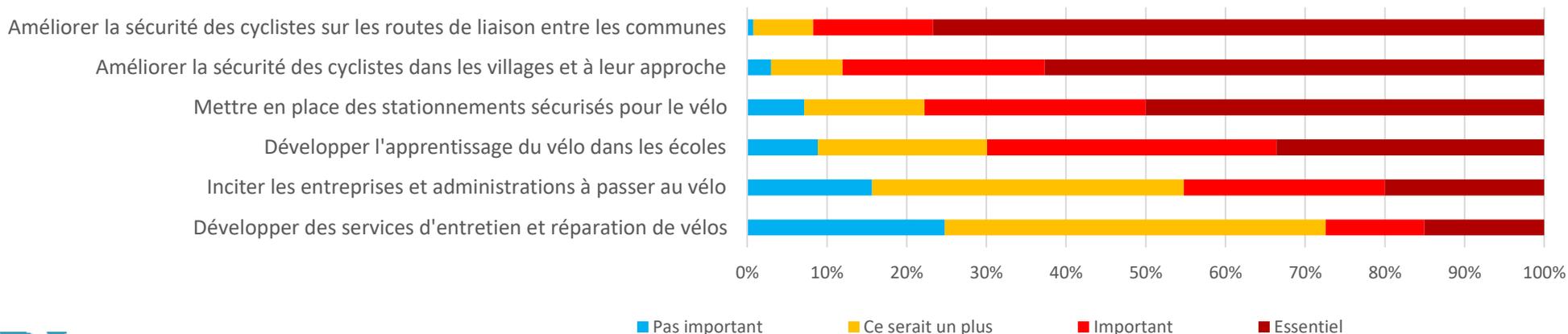
Améliorer la sécurité des usagers sur les itinéraires entre les communes apparaît plus prioritaire qu'améliorer la sécurité des cyclistes en agglomération.

Le manque de stationnements sécurisés pour le vélo est le deuxième élément le plus important aux yeux des répondants pour développer la pratique. 50 % des répondants estiment que cette absence les empêche de pédaler.

Les habitants jugent par ailleurs important l'apprentissage du vélo dans les écoles. Les incitations des employeurs et le développement des services ne viennent qu'ensuite. Ces mesures méritent toutefois d'être étudiés parallèlement à la progression des aménagements et de l'offre de stationnement.

Les autres freins (relief prononcé, distances trop longues, difficulté à transporter des enfants, manque d'information, fatigue...) **sont moins cités**. Les **aléas climatiques** sont tout de même cités par plus d'un tiers des répondants.

Les priorités pour faciliter l'usage du vélo au quotidien dans la CCPL





Flux domicile-travail / domicile-étude

Principal pôle de vie et d'emploi, **Landivisiau concentre la plupart des déplacements domicile-travail et domicile-étude du territoire**. Les flux les plus importants sont internes à la ville (presque 3000 déplacements, ce qui représente presque 4 déplacements sur 10 à l'intérieur de la CCPL), et entre les communes limitrophes à Landivisiau et cette dernière, soulignant **l'intérêt de relier ces communes au pôle central. Beaucoup de collégiens et de lycéens scolarisés à Landivisiau y sont domiciliés.**

28% des actifs vivent et travaillent dans la CCPL, et 52% des élèves vivent et fréquentent un établissement de la CCPL. **les déplacements de proximité (quelques kilomètres maximum) sont nombreux.** Que ce soit à Plouvorn ou à Sizun, plus de 600 déplacements se font à l'intérieur de chacune de ces communes. On compte aussi plusieurs centaines de déplacements journaliers internes à Guiclan, Plouneventer, Lampaul mais aussi à Plouzévéde et Bodilis.

72% des actifs travaillent donc à l'extérieur de la CCPL. Une **partie importante (39%) d'entre eux se rend quotidiennement dans les EPCI de Morlaix, de Brest, de Landerneau-Daoulas et du Haut-Léon.** D'autre part, **le Pays de Landivisiau accueille quotidiennement plus de 5000 actifs venant d'EPCI voisins**, dont 3000 des EPCI de Morlaix et de Landerneau-Daoulas. Plus de 3000 viennent travailler à Landivisiau. Pour toutes ces personnes, **le développement de l'intermodalité vélo + train et vélo + covoiturage est une piste pertinente.** L'accès aux gares et aires de covoiturage du territoire représente donc un enjeu majeur pour la CCPL.

On observe également **que le vélo est très peu utilisé sur le territoire** pour les déplacements du quotidien. Pour les déplacements domicile-travail par exemple, sa part modale est de 0,6 % sur l'ensemble de la CCPL (soit 90 déplacements à vélo, contre 12 500 en véhicule motorisé). Cette part modale, minime, varie de 0 % dans plusieurs communes à 1,5 % à Plouvorn, ce qui montre le potentiel inexploité de la pratique du vélo.

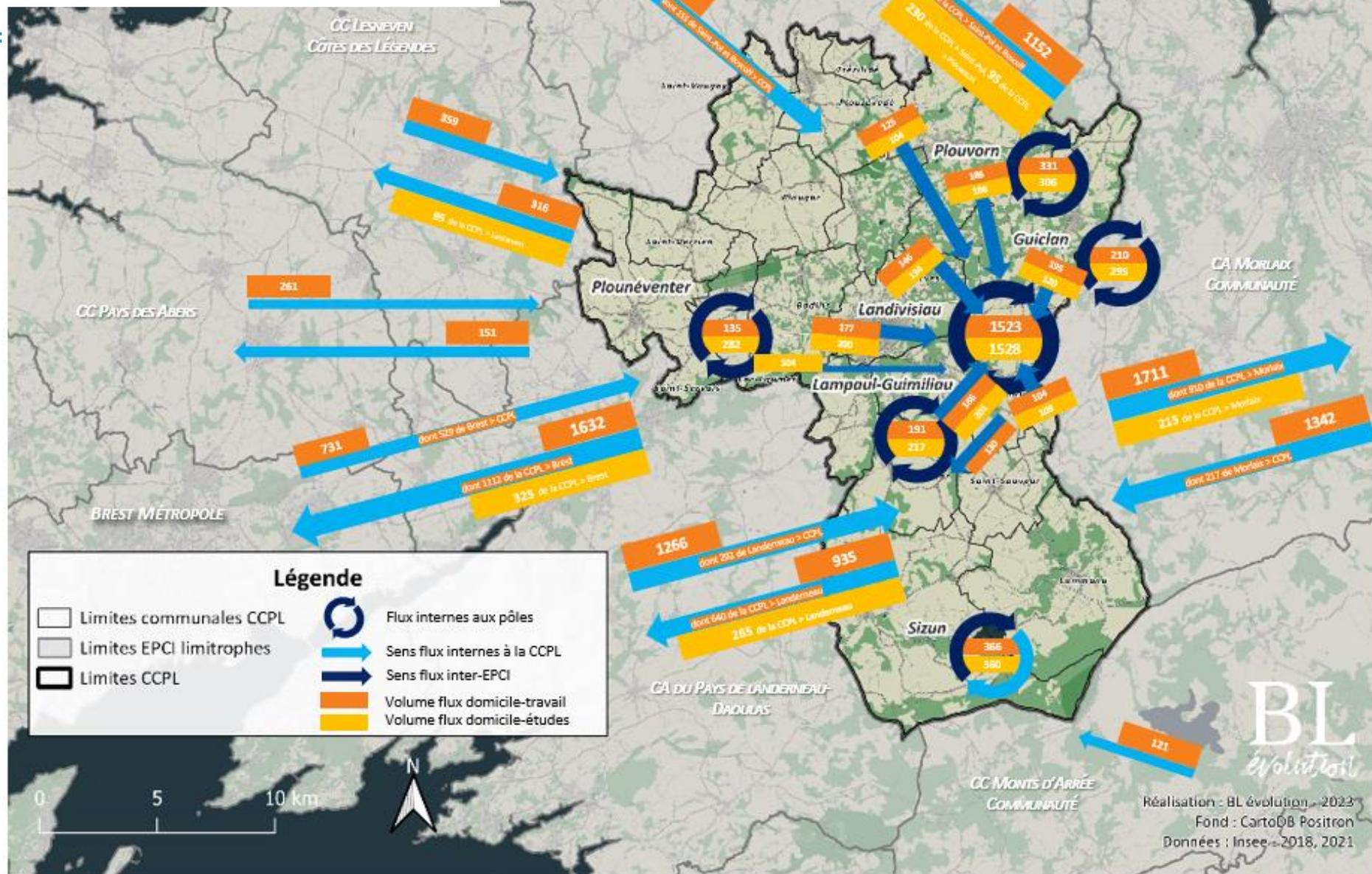
La page suivante présente les principales dynamiques de flux domicile-travail et domicile-étude à l'intérieur du territoire de la CCPL et vers les pôles extérieurs.

Les flux en direction de l'extérieur de la CCPL concernent l'ensemble des communes de la CCPL.

Les flux partant des EPCI voisins concernent l'ensemble des communes de ces EPCI.

Les flux retenus sont supérieurs à 100 pour les déplacements domicile-travail, à 75 pour les déplacements domicile-études.

F



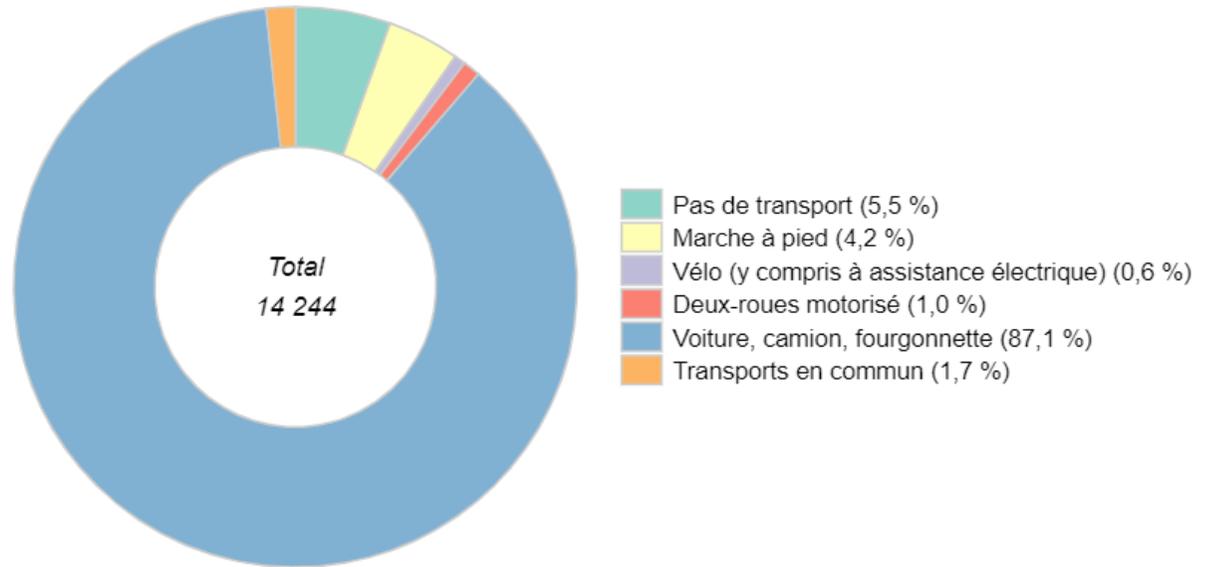


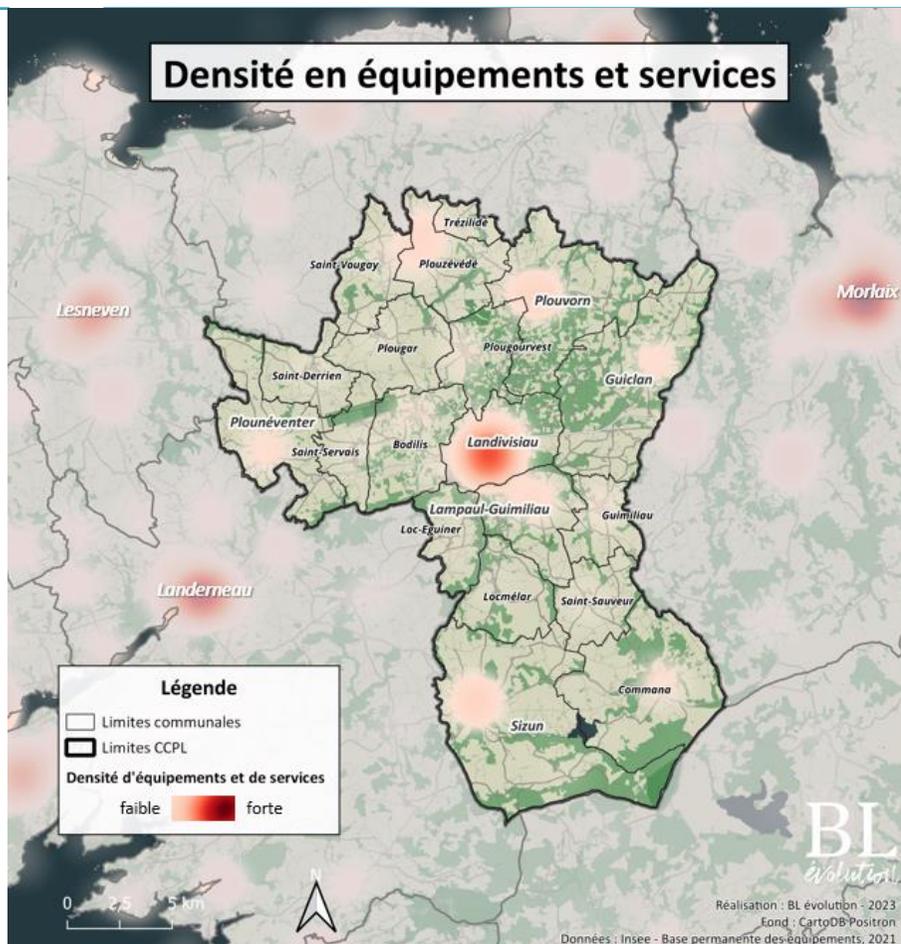
Trajets domicile – travail : une prédominance de la voiture

L'étude des flux domicile-travail et domicile – étude a permis de montrer qu'il existait un potentiel pour le vélo du quotidien : 22% des actifs travaillent et habitent dans la même commune (41% pour Landivisiau, 38 % pour Sizun, 28% à Plouvorn, 19% à Guiclan)*.

Cependant, la réalité des déplacements aujourd'hui confirme la faible utilisation du vélo pour ce type de trajet. Ainsi, 87,1 % des trajets domicile – travail sont effectués en voiture, seulement 0,6 % de ces trajets sont effectués à vélo.

Répartition des actifs ayant un emploi de 15 ans et plus selon le moyen de transport utilisé pour se rendre au travail

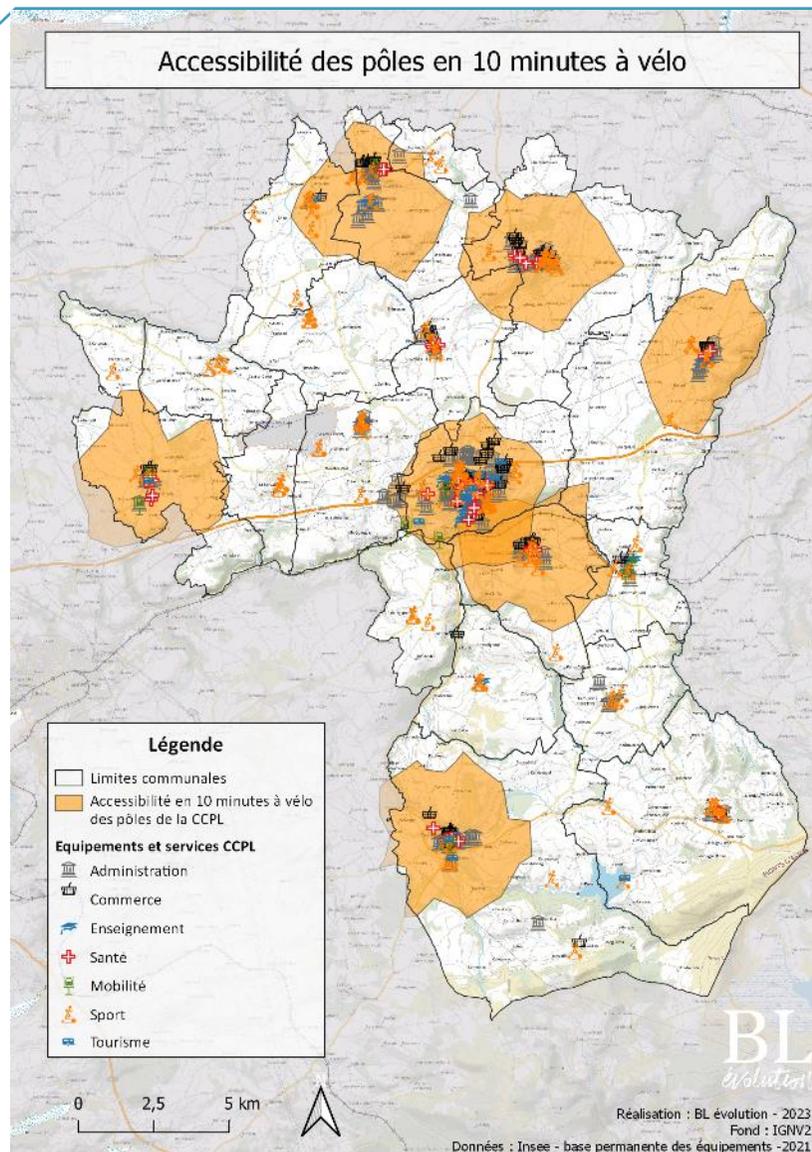




La densité en services et équipements fait apparaître **les principaux pôles attracteurs (Landivisiau, Lampaul, Plouvorn, Plouneventer, Sizun)**, ainsi que les villes proches extérieures, qui **gènèrent la majorité des déplacements**.

Dans un rayon de 5 à 8 kilomètre autour de ces pôles, le vélo peut constituer une solution pour ce rendre sur ces centralités fortement dotées en équipements et services du quotidien.

Pôles	Principaux points d'intérêts
Landivisiau	<ul style="list-style-type: none"> Gare TER : 178 000 voyageurs et visiteurs en 2021 (189 000 en 2019) Collège de Kerzourat Collège Saint-Joseph Lycée du Léon Lycée Saint-Esprit Z.A. du Vern Z.I. du Fromeur Super/hypermarchés : Super U, E. Leclerc, Lidl Hôpital La Piscine - Espace sports et loisirs Equipements sportifs Espace Culturel Lucien Prigent Salle Polyvalente Le Vallon
Plouvorn	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'eau
Guiclan	<ul style="list-style-type: none"> Zone de Kermat
Lampaul-Guimiliau	<ul style="list-style-type: none"> Enclos paroissial Zone de la Tannerie
Sizun	<ul style="list-style-type: none"> Enclos paroissial Z.A. de Bel-Air Zone du Pont Bleu Zone de Vergraon Collège du Val d'Elorn Supérette Utile Lac du Drennec (à cheval sur Commana)
Plouneventer	<ul style="list-style-type: none"> Commerces et services de centre-bourg
Plouzevedé	<ul style="list-style-type: none"> Intermarché Contact Zone de Mescanton Zone de Berven
Guimiliau	<ul style="list-style-type: none"> Enclos paroissial Halte ferroviaire TER : 381 voyageurs en 2021
Saint-Vougay	<ul style="list-style-type: none"> Château de Kerjean



Un réel potentiel de proximité

Sur cette carte apparaissent les principaux **points d'intérêt générateurs de trafic** du territoire, ainsi que des isochrones (zones orange, mesurées à partir des mairies des pôles). Ceux-ci permettent de visualiser la zone couverte en un temps de parcours à vélo donné, ici 10 minutes seulement avec un vélo classique, et un peu moins avec un vélo à assistance électrique.

La quasi-totalité des pôles générateurs de trafic se situent dans les pôles du territoire.

Plus de 16 500 personnes (soit 49 % des habitants du territoire) **habitent dans ces espaces**, à 10 minutes des centres des pôles. Ils peuvent donc **rejoindre tous les équipements et services compris dans ces zones en quelques minutes de vélo.**



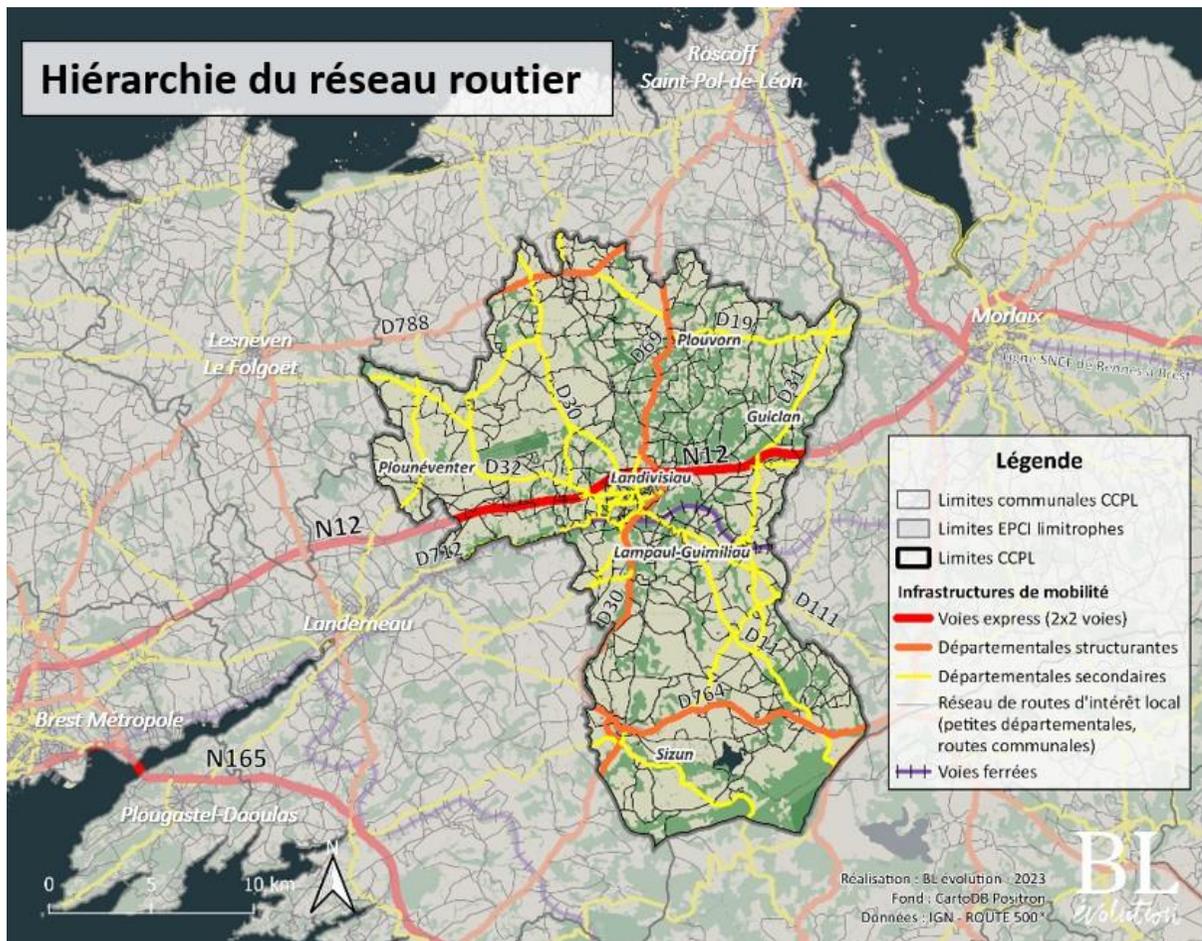
Un potentiel élevé pour le vélo du quotidien, tous motifs confondus.

En Bref

- Un usage de la voiture prédominant (87,1 % des déplacements domicile – travail) et une part modale vélo faible (0,6 %), comme dans la plupart des territoires ruraux en France.
- Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances de 1 à 5 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :
 - Plus de **16 500 personnes** (soit près d'un habitant sur deux) se trouvent à moins de 10 minutes de vélo du centre de l'un des 7 principaux pôles du territoire
 - Plus de 5000 actifs se rendent tous les jours des EPCI voisins vers la CCPL. Un enjeu majeur est le développement de l'intermodalité, notamment vers Landivisiau depuis les **gares de la ligne TER BreizhGo Brest-Morlaix** et depuis les **aires de covoiturage**
 - Près de **3900 actifs travaillant dans leur commune de résidence** (soit 22% des actifs ayant un emploi), représentant un important potentiel de développement des mobilités actives dans les centres-bourgs des communes
- **Des publics cibles divers** : familles, actifs, professionnels, scolaires... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.
- Des **équipements centrés sur les pôles**, pouvant constituer un frein à l'usage du vélo pour les habitants des communes plus éloignées

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - **Hiérarchisation du réseau routier**
 - Stationnement
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Le réseau routier du Pays de Landivisiau est hiérarchisé selon plusieurs niveau :

- **Un niveau régional/national :**

La voie express RN12 (axe Brest - Morlaix - Saint-Brieuc – Rennes) qui contourne Landivisiau par le nord, longée sur une bonne partie de son tracé par des routes déclassées, ou des chemins agricoles exploitables.

- **Un niveau départemental structurant :**

L'axe nord <> sud formé par les RD 69/30/764/18 (en particulier la D69 et la partie nord de la D764) est très passant, avec une vitesse de circulation élevée, beaucoup de véhicules (5000 à 6700/jour) et de poids lourds (150 à 300/jour), des conditions réhivitoires pour la circulation à vélo. Il nécessiterait un aménagement en site propre ou un itinéraire alternatif efficace (direct, confortable, sécurisé, attractif), de même que les RD 32, 30/230, D35 (entre Landivisiau et Plouzévédé) et la RD11 (entre Landivisiau et Lampaul, 5300 véh./jour).

- **Un niveau départemental de transit territorial :**

Certaines départementales moins circulées assurent néanmoins une fonction de transit, comme les RD11 (entre Lampaul et Commana), 111, 229, 712, 764 (entre Commana et Sizun). Le volume de circulation y est globalement faible, mais on y observe parfois des poids lourds et des vitesses de circulation élevées (bien au-delà de 70 km/h). Elles restent aujourd'hui inadaptées à la pratique du vélo et nécessiteraient des aménagements en site propre ou bien de modération des vitesses et de partage de la chaussée en fonction de leur contexte.

- **Un réseau secondaire de desserte et transit locaux :**

Des voies secondaires sur lesquelles le trafic est faible (incluant des départementales comme les RD18, 19, 33, 35, 130), avec des vitesses de circulation souvent élevées, mais pas systématiquement. Beaucoup de tracteurs y circulent. Le circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser *a minima* un jalonnement de qualité, et dans certains cas des aménagements mixtes de type chaudiou (voir guide des aménagements cyclables en annexe).



Analyse de l'offre – Trafic routier dans le nord-Finistère en 2021



Sources : IGN/DRID-SGER, SGTR
Réalisation : DRID-SGER



Départementales structurantes



D69, au niveau de l'échangeur du Vern (est de Landivisiau)

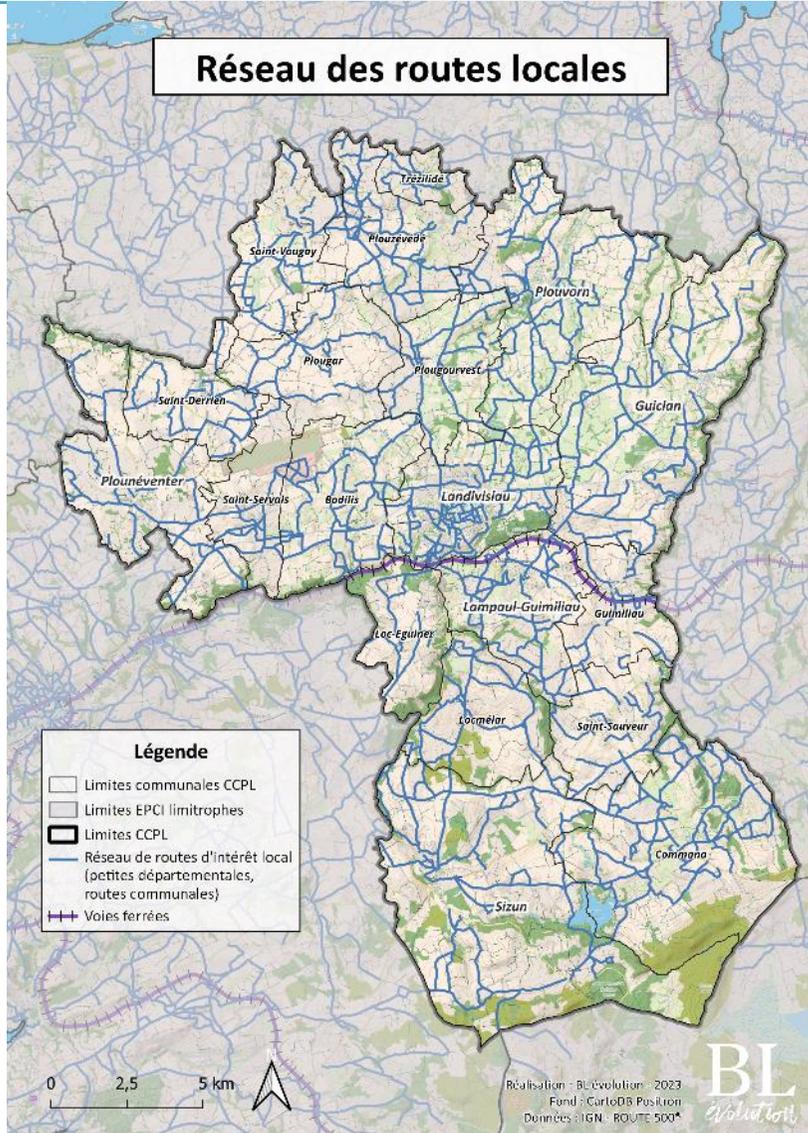
De nombreux poids lourds, une vitesse de circulation élevée, des bretelles et aucun aménagement cyclable : une situation rédhibitoire pour se déplacer à vélo



D11 en entrée de Lampaul-Guimiliau avec bandes multifonctionnelles

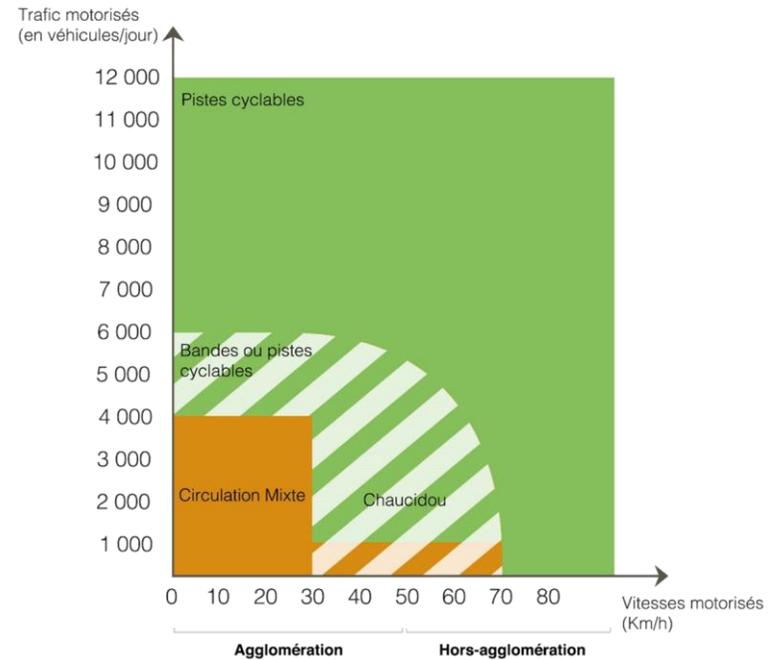


Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier



Le **réseau secondaire**, sur lequel une circulation à vélo peut être aisément envisagée, constitue un maillage déjà satisfaisant du territoire, mais souvent beaucoup **moins direct** que les départementales et avec **davantage de dénivelé**. Ce réseau devra faire l'objet d'une analyse plus approfondie pour déterminer :

- Les **axes à enjeux** ;
- Les **aménagements à réaliser sur ces axes, en fonction de plusieurs critères** : largeur de voirie existante, volume du trafic motorisé, vitesse de circulation, potentiel de report modal vers le vélo, aménagements éventuels préexistants aux abords...





Réseau de routes locales (petites départementales, routes communales)



RD111 à la sortie de Lampaul-Guimiliau,
fin de zone 30 et début de section à 80 km/h



Route communale entre Locmélard et Sizun



Route communale C12 entre Commana et Sizun,
passant à proximité du lac du Drenec

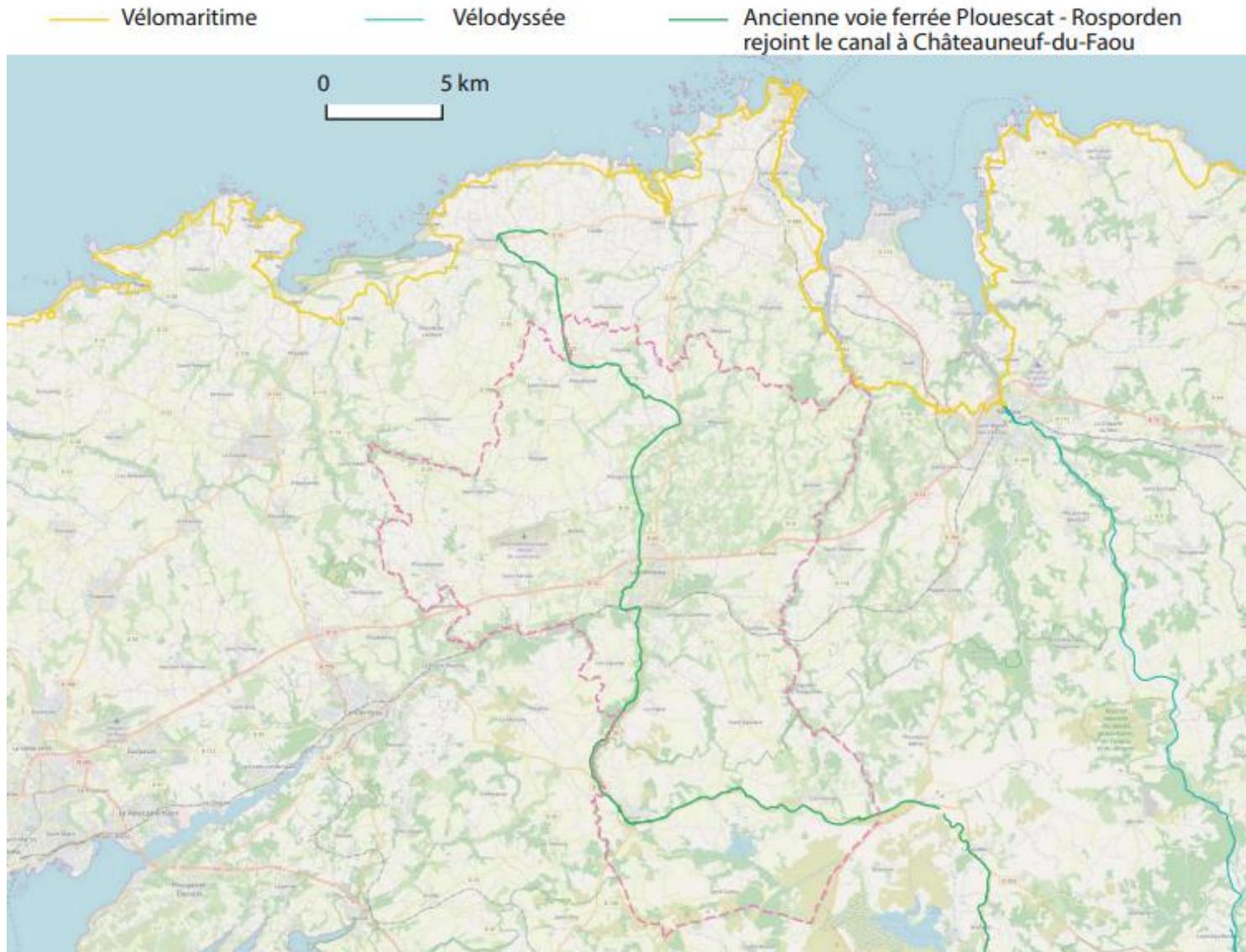
La majeure partie des routes du territoire sont des **routes communales et départementales peu empruntées**, avec peu de poids lourds mais des tracteurs.

>>> Une attention importante devra être portée à la **cohabitation entre cyclistes et tracteurs** sur ces routes agricoles.

Ces voies sont le plus souvent adaptées à la pratique du vélo, mais devront être renforcées par des aménagement de mixité de type chaucidou, ou par un jalonnement clair favorisant le partage de la voirie (voir annexe) avec les tracteurs et les voitures de tourisme l'été.



Analyse de l'offre – Proximité des véloroutes et ancienne voie ferrée nord <> sud



Aménagements de centres-villes et centres-bourgs



Prédominance de l'automobile dans l'espace public, Landivisiau centre



Rue large à sens unique, sans double-sens cyclable, Landivisiau centre

L'environnement demeure très routier dans plusieurs centres-villes et bourgs, au détriment de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes, même si on observe un effort pour proposer des dispositifs d'apaisement de la circulation dans plusieurs centres-bourgs.

Il existe peu de double-sens cyclables sur le territoire de la CCPL, en particulier sur la ville-centre de Landivisiau, ce qui allonge certains itinéraires à vélo.

Aménagements de centres-villes et centres-bourgs



Réaménagement du bourg de Plouvorn : apaisement par la mise à niveau de la chaussée et des trottoirs et par des chicanes avec cédez le passage à la circulation venant en sens inverse ; changement de revêtements de sol ; végétalisation ; installation de mobilier urbain

Aménagements de centres-villes et centres-bourgs



Bodilis, commune entièrement à 30 km/h



Rue à sens unique et à niveau :
un environnement apaisé dans le bourg de Guimiliau

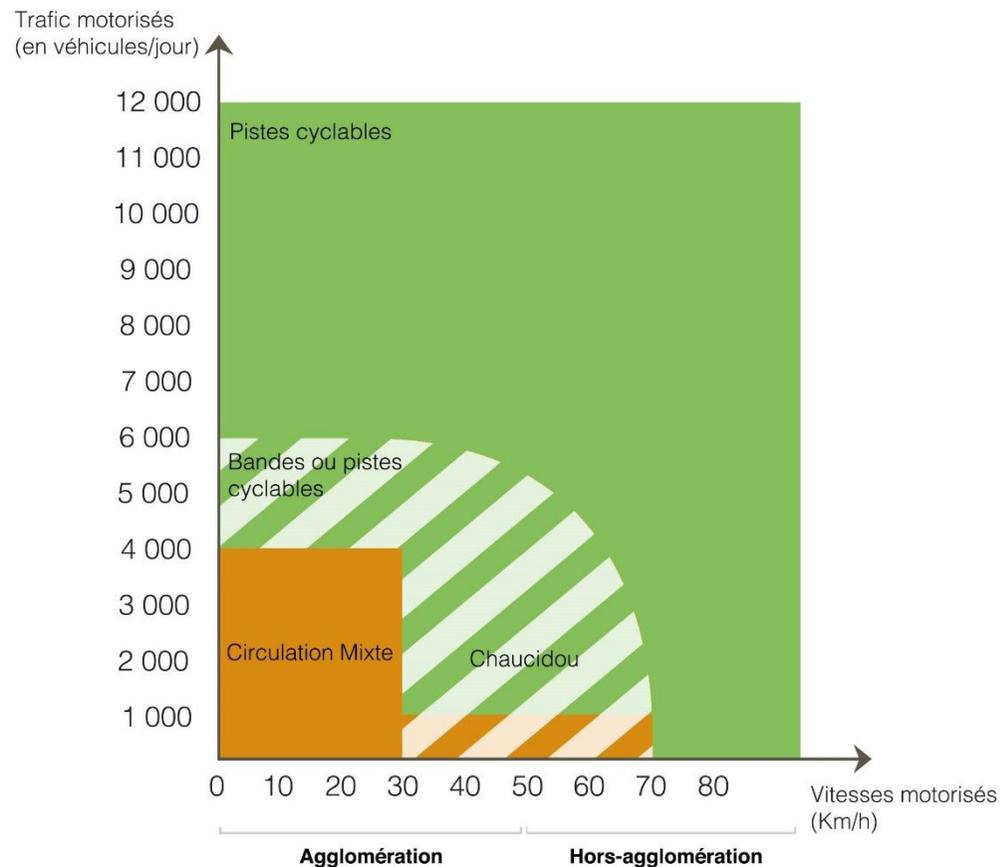


Analyse de l'offre – Choix des aménagements cyclables : la théorie

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

- **Le volume de trafic** : au dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointes, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie devient plus délicat entre les vélos et les véhicules motorisés. Il est déconseillé au-delà de 50 km/h, impossible au-delà de 70 km/h

Ces deux critères sont exclusifs vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...). Si l'un des deux seuils est dépassé, il faut rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.





La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m, en fonction de l'affluence prévue et des contraintes
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction de la pression de la circulation et du stationnement motorisés)
- Problématiques de connexion aux intersections et aux unidirectionnelles



La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre dépassements et sociabilité)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction de la pression de la circulation et du stationnement motorisés)
- Bordure de séparation ou espace-tampon en cas de stationnement longitudinal à gauche



La bande cyclable

- Largeur minimum 1,50m (recommandé: 2,20 m pour permettre dépassements et sociabilité)
- Pas de séparation physique avec la chaussée, simple marquage
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les cyclistes, génère des conflits)





Analyse de l'offre – Aménagements cyclables : l'existant

Aménagements cyclables existants



Piste cyclable sur trottoir, à Plouvorn, avec traversée matérialisée en damier. L'implantation d'un aménagement cyclable sur trottoir présente l'avantage de ne pas nécessiter de travaux lourds de voirie. Cependant, il induit de potentiels conflits d'usages avec les piétons et se traduit le plus souvent par une gestion des intersections peu satisfaisante



↑ Aménagement mixte piéton-vélos séparé par un terre-plein et des potelets, avec matérialisation renforcée d'un passage piéton, à Sizun. Le risque de conflit d'usage avec les piétons demeure important. Rue de l'Elorn, piste cyclable bidirectionnelle avec séparation. Les piétons sont invités à utiliser le trottoir d'en face.



Piste cyclable à Landivisiau, avenue de la Libération. Les potelets permettent une réelle séparation entre les flux motorisés et les cyclistes. La hauteur des potelets et la fréquence de leur implantation rend cependant l'aménagement moins confortable et diminue sa largeur disponible.

← Aménagement bidirectionnel sur trottoir, ZA du Vern, Landivisiau. L'absence de flux piéton d'importance peut légitimer cet aménagement, notamment au regard de l'important trafic poids-lourds sur la chaussée dédiée au trafic automobile. Les intersections, peu marquées, laissent cependant une ambiguïté sur le régime de priorité.



Bande cyclable, Landivisiau. Si ce type d'aménagement coûte peu cher, il ne sécurise pas les cyclistes. Souvent peu large, confondu avec le caniveau, il présente des risques liés à son étroitesse et à la présence, comme ici, de stationnement voiture qui peuvent occasionner des phénomènes de cisaillement.



Le double-sens cyclable

- Contre-sens cyclable aménagé sur les voiries à sens unique
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circule sur la bande centrale)
- Suppression du marquage axial
- Eventuellement pictogramme vélo





Le partage de la chaussée

- Utilisation d'une voirie secondaire présentant un trafic inférieur à 2000 véhicules/jour par sens de circulation et une vitesse à 50 km/h max. recommandées
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « Partageons la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles, ou simplement réservée aux riverains et ayants-droits
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo, ou de simples panneaux



Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Stationnement**
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux
- Annexes

Très peu de stationnement existant sur le territoire : un axe d'amélioration important



↑ Collège du Val d'Elorn, Slzun



↑ Salle François de Tournemine, Landivisiau

↓ Ecole primaire de Locmélard



← Salle Le Vallon, Landivisiau



Si nous avons pu observer plusieurs stationnements vélos lors de notre visite terrain, ils se présentent à de rares exceptions sous forme de racks. L'existant est cependant généralement bien placé (gare de Landivisiau, établissements scolaires, équipements culturels, espaces de loisirs). Beaucoup de points d'intérêt importants restent cependant dépourvus de stationnements, dont plusieurs enclos paroissiaux, commerces, écoles, terrains de sport...

Ces lieux devront être équipés en priorité.

Quel type de mobilier privilégier ?

Pour permettre une sécurisation complète du vélo, deux points d'attache (roue + cadre) sont nécessaires. Ainsi, les arceaux sont à privilégier par rapport aux racks à vélo ou aux pince-roues (qui peuvent également entraîner des dégradations de la roue des vélos).

Pour les équipements où le vélo a vocation à stationner plusieurs heures (hors commerces), un abri permet également de protéger le vélo des intempéries.

Pour des stationnements plus longs (intermodalité), une sécurisation supplémentaire est nécessaire (casier fermé)



Arceaux



Abri + Arceaux

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Offre cyclable existante et en projet
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - Stationnement
 - **Services liés à la mobilité**
- Synthèse des enjeux
- Annexes

Offres de services

L'offre existante de services liée au vélo est quasi inexistante, et ne permettra pas d'accompagner une forte augmentation de la pratique du vélo sur le territoire. On peut cependant trouver deux vélocistes à Landivisiau, et quelques vélocistes et services dans quelques communes proches.

Vélocistes recensés sur le territoire :

- Cycles du Léon, Landivisiau (vente et réparation tous vélos, accessoires, électrification)
- Péron Cycles Motoculture, Landivisiau (vente et réparation de vélos de ville et VAE)

Vélocistes et services à proximité du territoire :

- Cycles Le Gall, Landerneau (vélociste)
- Mor'Les Cycles, Morlaix (vélociste)
- Office de tourisme de Morlaix (location itinérance)
- Ti Vélo, Landerneau (service de location courte durée de VAE en libre-service)
- Landerneau (service de location longue durée de VAE)
- Ty Cycles Locations, Plouescat (location de vélos et équipements)

Associations d'usagers membres de la FUB à proximité

- À Pied À Vélo en pays de Morlaix (APAV)
- Brest à Pied et à Vélo (BaPaV)
- Coups D' Pompes (Landerneau)
- Vélo mobile Club de France (Le Folgoët)





Un territoire pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

En Bref

- Une organisation du réseau routier structurant en étoile autour de Landivisiau
- Pas de véloroute / voie verte, mais trois itinéraires à proximité, dont deux d'envergure européenne : une opportunité de continuité avec Haut-Léon Communauté pour développer le tourisme depuis/vers la CCPL
- Quelques aménagements cyclables existants mais aucune liaison intercommunale
- Un réseau routier structuré non-aménagé pour le vélo
- Un réseau routier secondaire calme, à exploiter pour les liaisons intercommunales
- Des centres-bourgs apaisés dans leur majorité (zones de rencontre, zones 30, écluses, plateaux)
- Une ville-centre où il demeure difficile de se déplacer à vélo
- Une forte volonté de développement des modes actifs et d'apaisement de la circulation dans certaines communes (Plouvorn, Sizun...)
- Une intermodalité à développer en gare de Landivisiau
- Une offre de stationnement existante à améliorer
- Un faible niveau de service (peu de vélocistes, pas de service de location, pas d'aides à l'achat) mais des initiatives dans les EPCI voisins

Présentation du diagnostic vélo du territoire

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



Faiblesses

Des obstacles à la pratique du vélo au quotidien :

- Peu d'aménagements cyclables existants, aucun itinéraire intercommunal ni aucune véloroute/voie verte sur le territoire, pas de double sens cyclables dans les communes
- Du stationnement vélo présent, mais pas à tous les points d'intérêt, et quasi toujours sous forme de racks
- Un réseau routier départemental globalement inadapté à la pratique du vélo au quotidien (vitesses élevées, trafic important sur certaines RD, tracteurs en nombre important)
- Un contexte rural avec des distances relativement importantes et certaines communes avec peu de services et équipements et isolées



Opportunités

Un cadre et une dynamique favorables dans lesquels s'inscrire :

- Des flux internes aux communes importants, surtout dans les pôles et particulièrement à Landivisiau, dans les communes limitrophes à Landivisiau et depuis/vers des communes
- Une gare et des aires de covoiturage à la fréquentation croissante, pôles pour développer l'intermodalité
- La proximité d'itinéraires vélotouristiques très empruntés (la Vélodyssée et la Vélomaritime)



Atouts

Des points forts et leviers bien identifiés :

- De nombreuses routes communales et quelques départementales faiblement circulées, propices à la pratique du vélo
- Un réseau maillé de petites routes calmes, sur lesquelles la circulation à vélo peut facilement être rendue agréable, pouvant être complétée par des chemins agricoles
- Une circulation apaisée dans quelques communes (généralisation du 30 km/h, zones de rencontre, plateaux, espaces publics accueillants)



Menaces

Des situations dont il faut se prémunir :

- Un trafic trop important sur certains axes, incompatibles avec une pratique confortable et sûre du vélo, y compris en zone agglomérée
- Une vitesse encore souvent limitée à 50 km/h dans certains bourgs et quartiers résidentiels
- Une offre de stationnement automobile très abondante sur tout le territoire, notamment dans les pôles

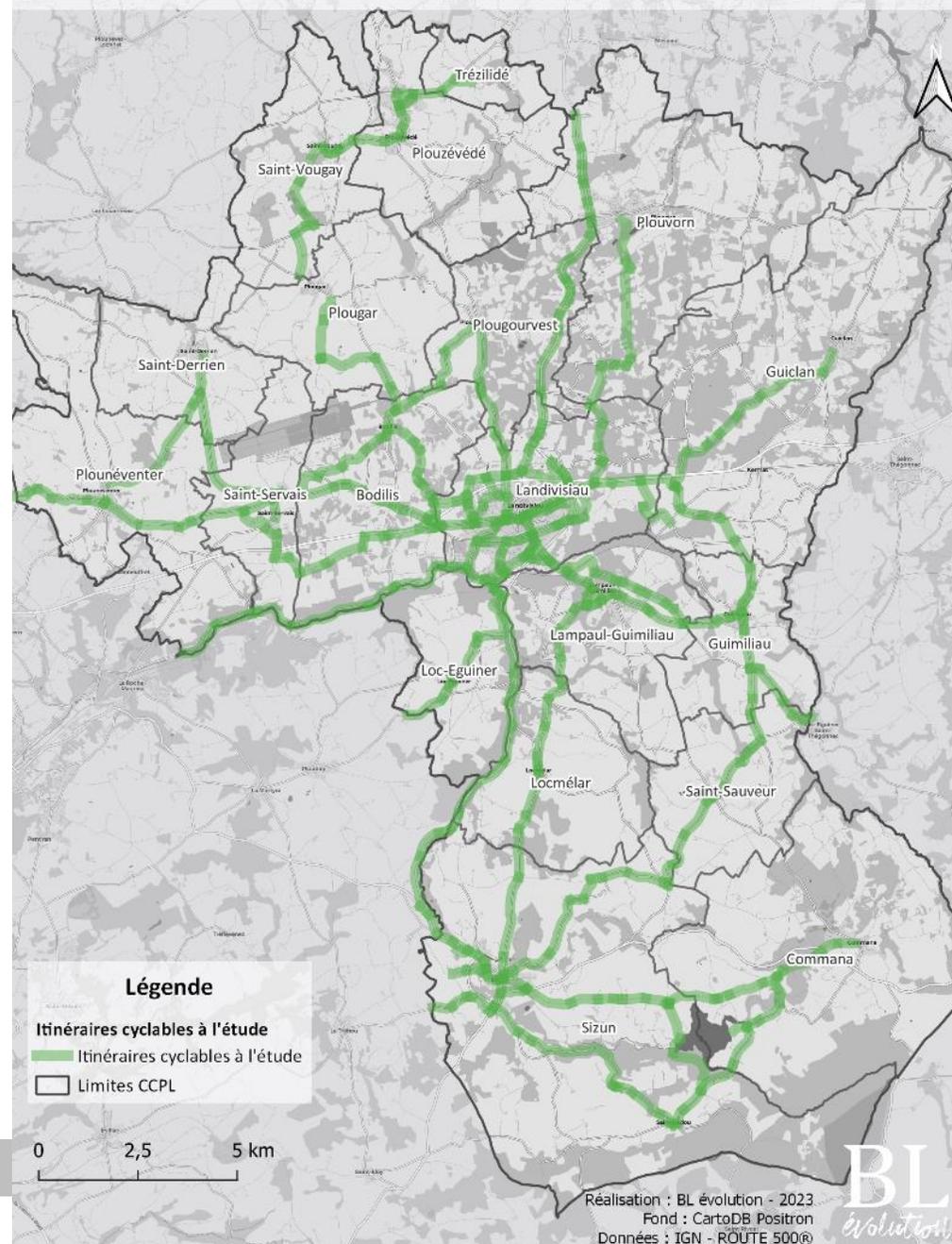
Des trajets à vélo imaginés par les techniciens, habitants et élus

Les membres du Comité Vélo, du Comité technique et du Comité de pilotage ont réalisé un travail sur carte pour identifier les trajets qui formeront le futur réseau cyclable de la CCPL. La carte ci-contre est la traduction de cette démarche.

Les principaux bourgs du territoire sont reliés, notamment vers les pôles d'équipements et de services. Certains axes à fort trafic, bien qu'inadaptés aujourd'hui à la pratique du vélo, sont tout de même inscrits parce que plus directs. Plusieurs connexions avec les EPCI limitrophes sont prises en compte. Le centre de Landivisiau est finement maillé, notamment pour assurer des connexions entre la gare, le centre-ville et la ZA du Vern.

Cette première ébauche du futur réseau cyclable servira de base de travail pour imaginer, dans la phase de scénario, les aménagements permettant de circuler à vélo en sécurité sur chacun des tronçons envisagés. Il s'agira également de prioriser la réalisation de ces tronçons, au regard de leur impact positif sur l'amélioration de la pratique du vélo mais également au regard de leur faisabilité technique, budgétaire, règlementaire, etc.

Liaisons cyclables à l'étude Itinéraires définis par les habitants, les techniciens et les élus





Des trajets à vélo imaginés par les techniciens, habitants et élus : zoom sur le centre de Landivisiau



EN 2030, LE PAYS DE LANDIVISIAU, TERRITOIRE CYCLABLE

Un objectif national de 9% de déplacement à vélo en 2024 et de 12% en 2030

2021



87,1 % - 36 400 dép/jour



< 1 % - 200 dép/jour

2030



60 % - 25 100 dép/jour



12 % - 5 000 dép/jour

Nombre moyen de déplacements par jour : 3 déplacements
14 000 actifs sur le territoire – 5600 enfants scolarisés

6 grands axes pour faire de la Communauté de Commune un territoire cyclable



Dans les bourgs : apaiser en diminuant les limitations de vitesse (généralisation du 30 km/h) en association avec des aménagements favorables aux cyclistes jusqu'en sortie des bourgs (plateaux, écluses avec by-pass vélo) et des DSC



Sur les grands axes : aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable et que l'axe dessert des équipements et services ; traiter les franchissements stratégiques



Mettre en place un jalonnement sécurisant, facilitant les déplacements sur des itinéraires calmes non aménagés



Mettre en place des stationnements cyclables de qualité dans tous les lieux d'attractivité et d'intermodalité



Développer une première offre de services autour du conseil, de la réparation et de la location



Elaborer une communication dynamique favorisant les changements de comportements

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes**
 - **Personnes contactées dans le cadre du diagnostic**
 - Glossaire et éléments de contexte réglementaire
 - Aides, subventions
 - Aménagements types



Personnes contactées

Toutes ces personnes ont été contactées dans le but de compléter notre diagnostic du territoire.

Nous les remercions de nous avoir fournis des informations capitales sur les sujets et projets liés au vélo.

Mme Rachel WADOUX - Responsable service aménagement et mobilité - CCPL

Mme Nicole JÉZÉQUEL – Responsable du développement économique – CCPL

Mme Cécile REBOUT et M. Timothée OGIER – Animatrice de la politique vélo et Référent vélo et aménagements urbains
Direction des routes et infrastructures de déplacement - Département du Finistère

M. Gilles LE MAREC et Mme Camille MARMET – Directeur du pôle développement économique et tourisme et Cheffe de service
Tourisme - Office de tourisme intercommunautaire du Léon

Mme Aurore CORRE – Chargée de mission Mobilité - Service Aménagement du Territoire - Haut-Léon Communauté

Mme Enora COAT – Chargée de mission Mobilité - Communauté d'agglomération du Pays de Landerneau Daoulas

M. Frank COCAIGN – Directeur - Lycée Saint-Esprit (Landivisiau)

M. Étienne OVIGNY – Directeur - Collège Saint-Joseph (Landivisiau)

M. Pascal RIOU – Gestionnaire - Lycée du Léon (Landivisiau)

Mme Marie-Reine BOUDAUD-BOUVIER – Principale - Collège Kerzourat (Landivisiau)

M. Pascal CADIOU – Représentant – À Pied À Vélo en pays de Morlaix (APAV) et Collectif Bicyclette Bretagne (CBB)

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes :**
 - Personnes contactées dans le cadre du diagnostic
 - **Glossaire et éléments de contexte réglementaire**
 - Aides, subventions
 - Aménagements types



Glossaire

Accessibilité : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

Aire piétonne : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Aménagement cyclable : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de déplacements personnels motorisés (trottinette électrique, gyroroue...).

Aménagement piéton / piétonnier : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons.

Bande cyclable : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Cédez-le-passage-cycliste (M12) : Le cédez-le-passage cycliste aux feux (administrativement M12) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de suivre la direction indiquée par le panneau alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Coupure urbaine : élément physique (voie ferrée, pont, tunnel, zone industrielle ou commerciale...) qui agit comme une barrière pour les piétons et les cyclistes de par son manque de franchissement ou par son aspect anxiogène.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue à sens unique dont un des sens est réservé aux cyclistes et engins de déplacements personnels motorisés (EDPM). Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré qu'il soit impressionnant certaines rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.



Glossaire

Jalonnement vertical : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer.

Jalonnement horizontal : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol, résines permettant aux usagers de se repérer.

Piste cyclable : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, séparées des autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la chaussée, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour et par sens (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des poids-lourds.

Part modale : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en fonction de tous les modes de transports. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Le trafic de transit désigne les transports qui traversent une zone géographique et dont les points de départ et d'arrivée sont hors de celle-ci. Le trafic de transit doit être limité à certains axes routiers en raison d'une hiérarchisation de la circulation et dans le but d'apaiser les axes de dessertes locales.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc pas recommandé de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum, jusqu'à 5m. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite. Depuis le 25 avril 2022, par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules. La vitesse y est limitée à 20 km/h et toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobiliers urbains, suppression des trottoirs, revêtement de la chaussée...).

Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.



Contexte national et dynamiques locales – Un plan national sans précédent

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

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

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

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

Le plan vélo et mobilités actives national 2023 est entré dans sa phase d'engagement, avec une première étape de soutien aux collectivités pour la mise en œuvre de Schémas Cyclables.

« **Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma des liaisons douces cohérent** à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma des liaisons douces cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes. »

Quels sont les 4 axes du plan vélo ?

Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Afin d'améliorer la sécurité, le plan vélo prévoit par exemple : d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en CA, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc.

Sûreté : mieux lutter contre le vol

Rendre obligatoire le marquage des vélos, c'est l'une des mesures phares du plan vélo, pour lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos.

Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

Pour encourager la pratique du vélo auprès des citoyens, l'Etat prévoit : la création d'un forfait mobilité durable pour tous les salariés dont

- Salariés du public 200 €/an / salariés du privé : jusqu'à 600€ / an ;
- l'introduction du vélo dans le barème fiscal,
- le soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises.

Développer une culture vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge comme :

le développement de la pratique du vélo en toute sécurité; le déploiement de plans de mobilité scolaires; ...; l'encadrement des nouveaux services de mobilité; l'accessibilité de services d'informations des données relatives à la pratique du vélo : réseaux cyclables, vélos en libre-service...

Présentation du diagnostic vélo du territoire

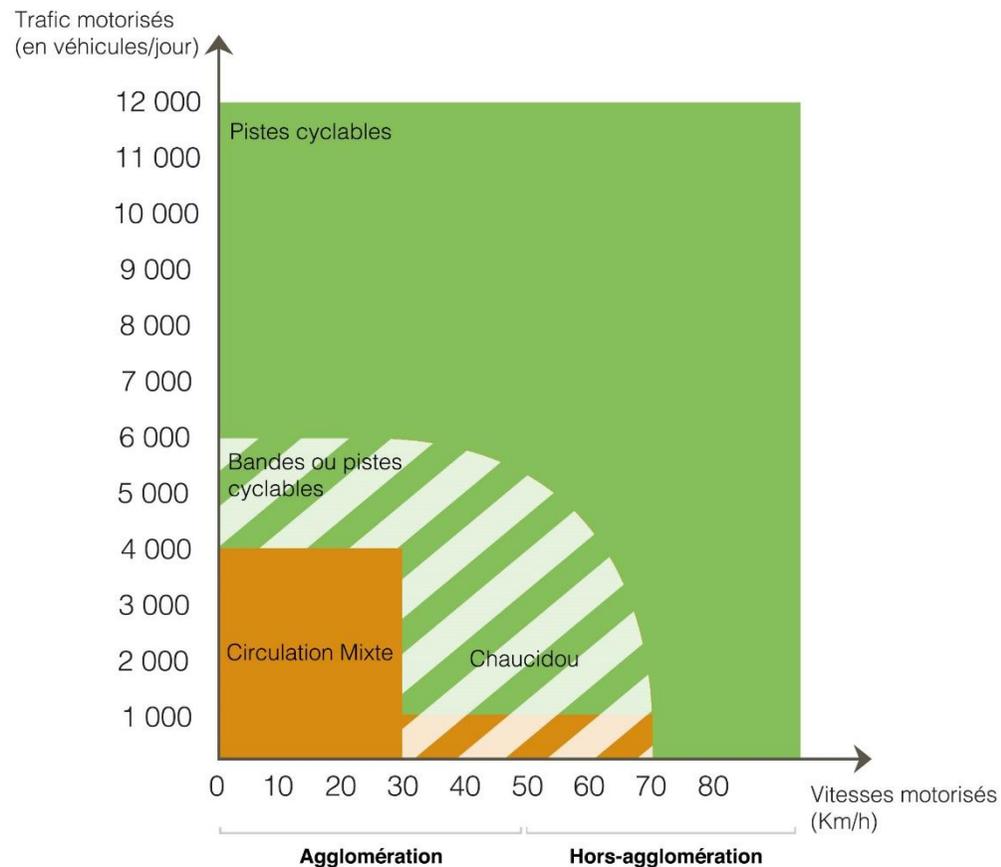
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- **Annexes :**
 - Personnes contactées dans le cadre du diagnostic
 - Glossaire et éléments de contexte réglementaire
 - **Aménagements types**



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

- **Le volume de trafic** : au dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointes, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie devient plus délicat entre les vélos et les véhicules motorisés. Il est déconseillé au-delà de 50 km/h, impossible au-delà de 70 km/h

Ces deux critères sont exclusifs vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...). Si l'un des deux seuils est dépassé, il faut rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.





La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m, en fonction de l'affluence prévue et des contraintes
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction de la pression de la circulation et du stationnement motorisés)
- Problématiques de connexion aux intersections et aux unidirectionnelles



La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre dépassements et sociabilité)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction de la pression de la circulation et du stationnement motorisés)
- Bordure de séparation ou espace-tampon en cas de stationnement longitudinal à gauche



La bande cyclable

- Largeur minimum 1,50m (recommandé: 2,20 m pour permettre dépassements et sociabilité)
- Pas de séparation physique avec la chaussée, simple marquage
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les cyclistes, génère des conflits)



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



Le double-sens cyclable

- Contre-sens cyclable aménagé sur les voiries à sens unique
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circule sur la bande centrale)
- Suppression du marquage axial
- Eventuellement pictogramme vélo





Zone à trafic limité (ZTL)

- Généralement située en centre-ville
- Zone où seule la circulation des transports publics, taxi, artisans (sur demande), riverains et des vélos est autorisée



Zone de Rencontre

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





Zone 30

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



Couloir bus

- Pictogramme vélo+bus au sol
- Possibilité de séparation physique si largeur >4,00m
- Pas conseillé comme aménagement cyclable sauf dans le cas où aucun autre aménagement n'est possible





Le partage de la chaussée

- Utilisation d'une voirie secondaire présentant un trafic inférieur à 2000 véhicules/jour par sens de circulation et une vitesse à 50 km/h max. recommandées
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « Partageons la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles, ou simplement réservée aux riverains et ayants-droits
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo, ou de simples panneaux





Vélorues

- Voie du réseau cyclable structurant, cyclistes majoritaires > voitures
- Trafic motorisé faible, de desserte locale, à faible vitesse
- Nécessite un plan de circulation si les conditions ne sont pas requises
- Primauté aux usagers de la vélorue sur les rues sécantes
- Aménagement peu connu en France : communication et pédagogie nécessaires



Apaisement des rues résidentielles

- Outil principaux : plan de circulation (hiérarchisation des voies et limitation/limitation voire suppression du trafic de transit) et limitation des vitesses (30 km/h ou moins)
- Absence de pistes cyclables





Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

- Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à condition de ne pas gêner les usagers (piétons ou véhicules motorisés) bénéficiant du vert
- Matérialisé par un panneau triangulaire sous le feu tricolore (M12)
- Toutes les directions possibles en fonction du contexte, possibilité d'autoriser toutes les directions à une intersection



Écluse avec by-pass Vélo

- Dispositif d'apaisement de la vitesse
- Plus de confort et de sécurité pour les cyclistes



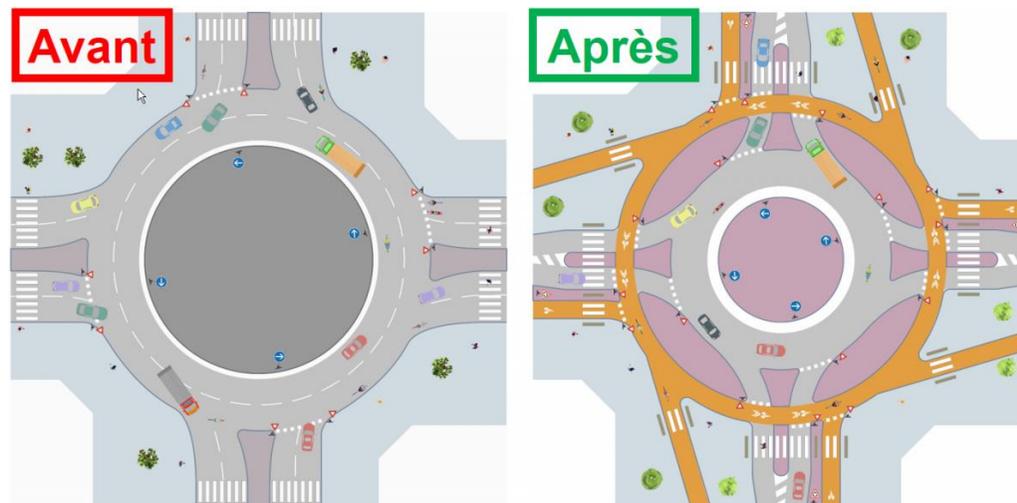


Intersection à la néerlandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures par l'orthogonalité du croisement des trajectoires
- Sécurisation de l'intersection grâce aux îlots séparateurs et à la traversée en deux temps
- Priorité gérée par feux

Giratoire à la néerlandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures par l'orthogonalité du croisement des trajectoires
- Sécurisation du giratoire grâce aux îlots séparateurs
- Priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes





La voie verte

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



Aire piétonne

- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire)
- Peut être interdite aux cyclistes aux heures de forte affluence



Arceaux

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche possibles)



Abri

- Doit contenir des arceaux
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



Garage / Consigne / Vélostation

- Aménagement sécurisé
- À dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (pour les copropriétés)
- Vélostation : services supplémentaires



SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS DU PAYS DE LANDIVISIAU

Étape 3 : Plan d'actions

Envoyé en préfecture le 16/04/2024
Reçu en préfecture le 16/04/2024
Publié le 18/04/2024
ID : 029-242900751-20240415-2024_04_032-DE

Mars 2024



Soutenu par



Avec le soutien de



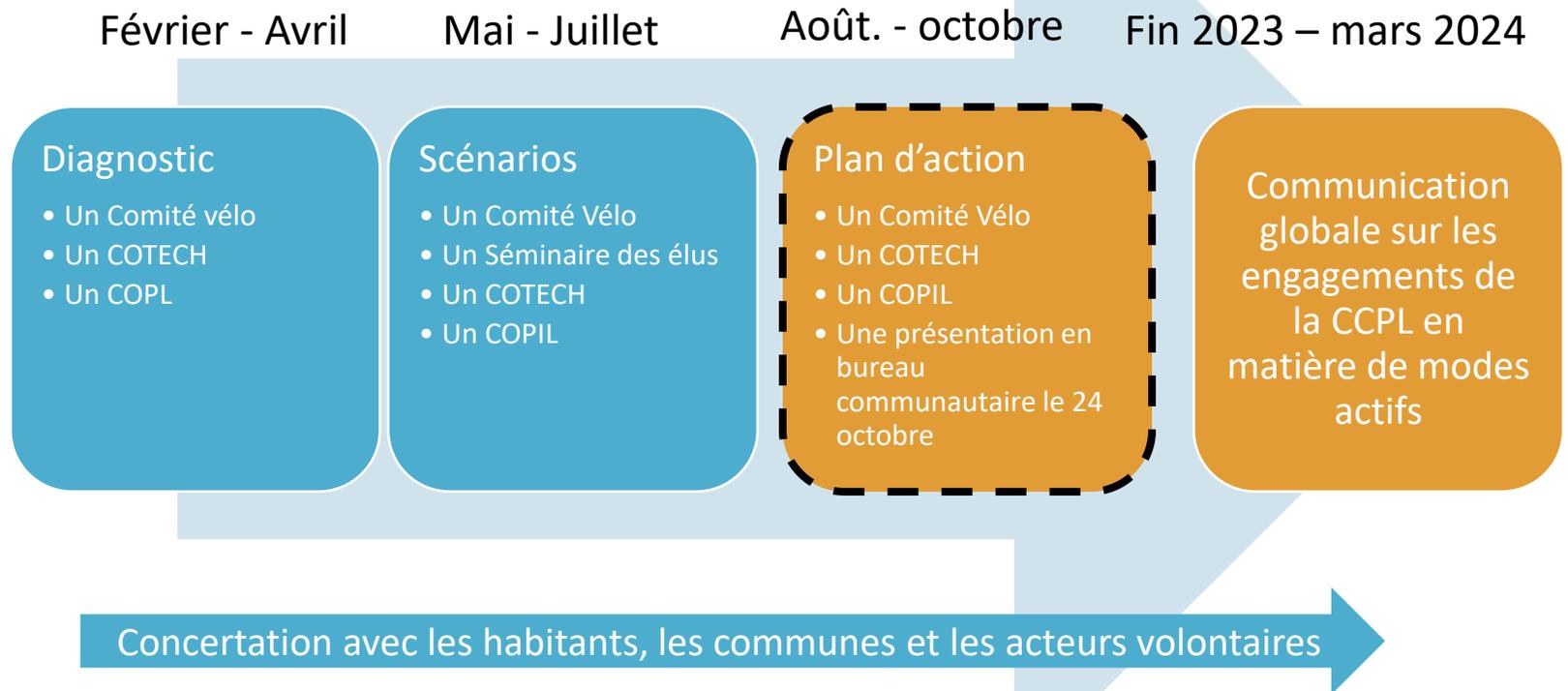
Contact CCPL
Rachel Wadoux
Responsable aménagement et mobilité
r.wadoux@paysdelandi.com

Contact BL évolution
Jean-Baptiste de Bures
Chef de projet mobilités
jean-baptiste.de-bures@bl-evolution.com



Méthodologie

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur des Modes actifs





Ce que contient le plan d'action

Schéma répertoriant pour chaque commune les (futurs) itinéraires vélos

Guide pour la CCPL et les communes pour intégrer le vélo et la marche dans tous les projets de voirie et d'espace public

Déterminer les engagements financiers et humains de la CCPL en matière de développement et d'accompagnement des modes actifs

Les acteurs impliqués

CCPL
Communes membres de la CCPL
Département du Finistère
Région Bretagne
EPCI limitrophes à la CCPL
Communes limitrophes à la CCPL concernées par des projets d'aménagement
Office de tourisme intercommunautaire du Léon
Vélocistes
Associations, Collectif Bicyclette Bretagne
Habitants de la CCPL
Cyclistes actuels et potentiels
Salariés (notamment des zones d'activités)
Employeurs publics et privés
Chambres consulaires (notamment CCI)
Organismes de formation
Établissements scolaires
Ademe
Cerema
FUB

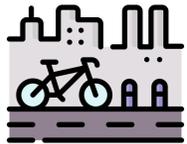


Un plan d'actions comme autant de briques pour agir



Axe 1 : Développer des aménagements cyclables à l'échelle intercommunale

- **Action 1** Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues
- **Action 2** Déployer un réseau de routes jalonnées
- **Action 3** Traiter les franchissements
- **Action 4** Connecter les zones d'activités aux centres-villes, aux bourgs et aux pôles d'intermodalité
- **Action 5** Entretenir les aménagements cyclables



Axe 2 : Apaiser les bourgs

- **Action 1** Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes
- **Action 2** Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intra communal
- **Action 3** Animer une stratégie globale de développement de la marche en partenariat avec les communes



Axe 3 : Proposer de nouveaux services

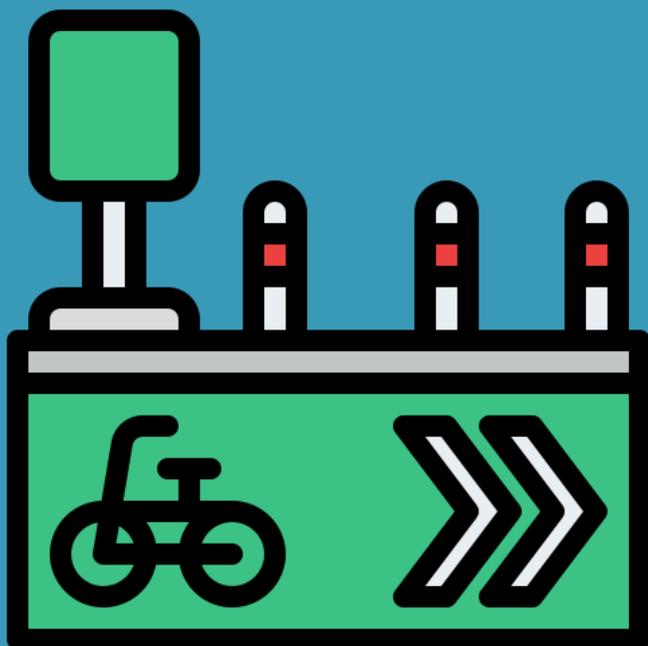
- **Action 1** Mettre en place du stationnement vélo
- **Action 2** Mettre en place des mécanismes de location et d'aides à l'achat
- **Action 3** Favoriser l'apprentissage du vélo
- **Action 4** Encourager le tourisme à vélo
- **Action 5** Créer des événements et communiquer autour de la pratique des modes actifs
- **Action 6** Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité à vélo
- **Action 7** Accompagner les entreprises



Axe 4 : Garantir la gouvernance du SDMA

- **Action 1** Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives
- **Action 2** Évaluer les différentes actions menées dans le cadre des politiques de mobilités active
- **Action 3** Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités

AXE 1 : DÉVELOPPER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE





AXE 1 : DÉVELOPPER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE

Fiche action	Mesures	Indicateurs
1.1 Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues	Aménager les principaux axes de circulation, assurer les liaisons entre les pôles de services et les communes aux alentours	Linéaire d'aménagements réalisés (km)
1.2 Déployer un réseau de routes jalonnées	Réaliser un plan de jalonnement du réseau cyclable	Linéaire d'aménagements jalonnés
1.3 Traiter les franchissements	Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principaux franchissements	Nombre de franchissements majeurs aménagés
1.4 Connecter les zones d'activités aux centres-villes, aux bourgs et aux pôles d'intermodalité	Assurer la connexion des zones d'emplois avec les zones d'habitat et de services et les pôles d'intermodalité	Nombre d'itinéraires connectés aux zones et aux PEM
1.5 Entretenir les aménagements cyclables	Entretenir régulièrement les aménagements, mettre en place un outil de suivi	Nombre de signalements pour mauvais entretien



Méthode de construction

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

- **Le volume de trafic** : au-dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointe, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés, excepté sur des routes très peu circulées.

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



Pistes cyclables et voies vertes



Zone 30 = 50 k€/km



Chaucidou apaisé = 50 k€/km



Jalonnement = 1 k€/km



Trafic motorisés
(en véhicules/jour)

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

0 10 20 30 40 50 60 70 80
Vitesse motorisés (Km/h)

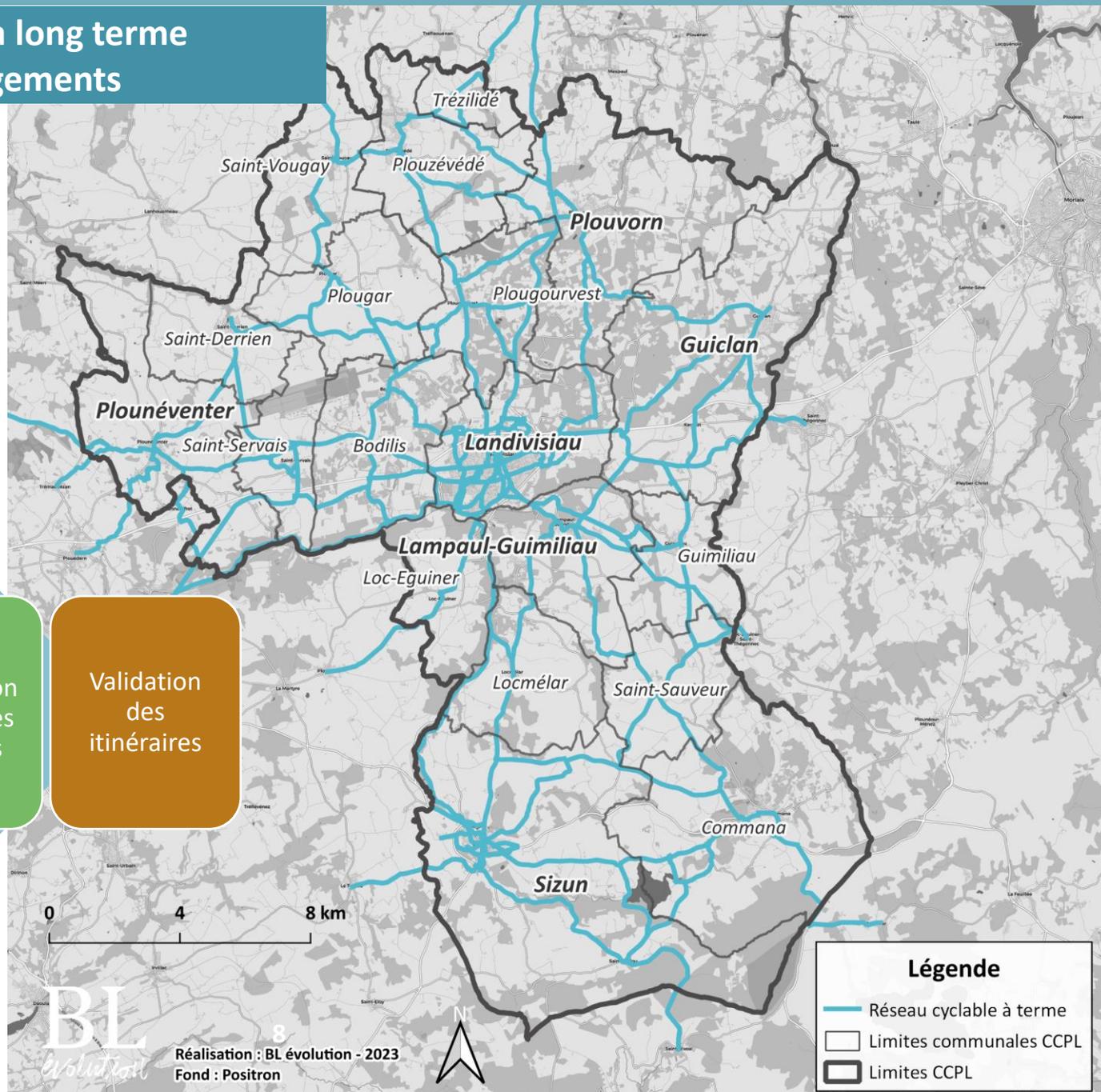
Agglomération Hors-agglomération



Le possible réseau cyclable à long terme et la répartition des aménagements



Validation des itinéraires



Légende

- Réseau cyclable à terme
- Limites communales CCPL
- ▭ Limites CCPL



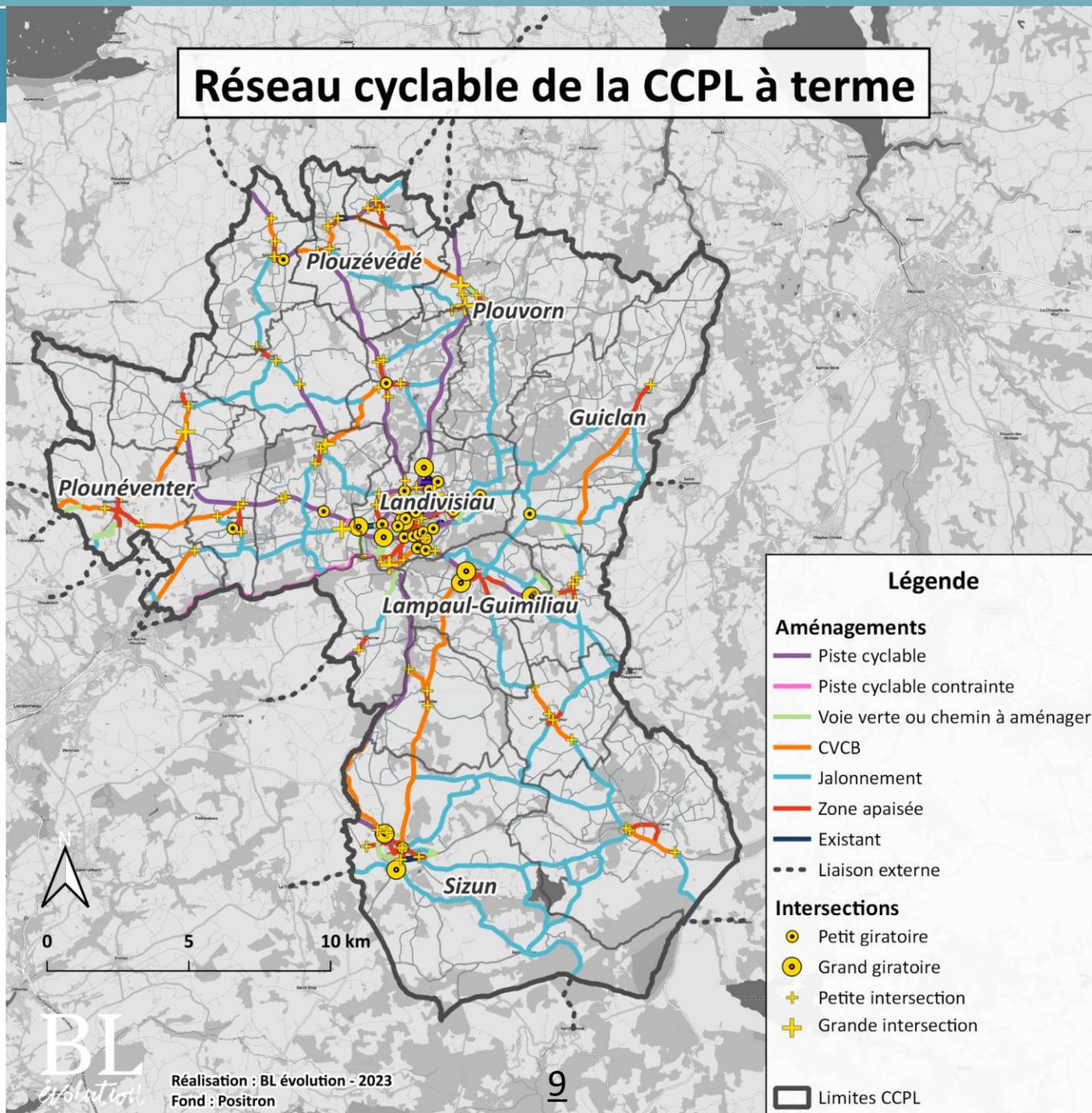
Carte de synthèse des possibles liaisons à aménager à long terme

Le réseau maille complètement la CCPL. Les principales routes départementales sont dotées de pistes cyclables ou aménagés avec des CVCB, mais les itinéraires simplement jalonnés, rapides à mettre en place et peu coûteux, représentent près de la moitié du réseau.

Des pistes relient Landivisiau à Plouvorn, Plouzévédé, Sizun, Saint-Derrien, La Roche-Maurice et permettent d'atteindre les principaux pôles attracteurs, notamment les zones d'activités. Certaines communes sont reliées par du jalonnement : Sizun à Commana, Plouzévédé à Plouvorn, Plougourvest à Saint-Derrien en passant par Plougar.

La plupart des centres des villages sont aménagés en zones apaisées pour assurer la continuité des itinéraires intercommunaux, dont beaucoup permettent de relier plus de deux communes. Ils sont reliés entre eux par davantage d'itinéraires sous forme de jalonnement ou de CVCB. Le nombre d'intersections à traiter progresse de moitié.

Enfin, des itinéraires à vocation plus récréative et touristique complètent le réseau, comme entre Sizun et Commana, entre Saint-Vougay et Plougar (par le château de Kerjean) autour du lac du Drennec ou par des liaisons vers d'autres EPCI (Plouescat, Roscoff...).





**Coût des possibles
liaisons
à aménager à terme**



Maillage complet du territoire



Coût très élevé



Haut niveau de service



**20 % de part modale vélo
dans 20 ans**

Type d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût indicatif (en k€)
Pistes cyclables	64,2	18 483
Voies vertes	15,5	1 836
CVCB	52,6	404
Zone apaisée	36,9	905
Jalonnement	145,7	371
Intersections (nombre)	113	2 110
Existants	1,5	/



315 km d'aménagements



**26 millions d'euros
soit 39 €/hab/an sur 20 ans**

Note sur les itinéraires identifiés, les montants associés et les engagements de la CCPL

Le nombre et la longueur des itinéraires identifiés dans le schéma sont particulièrement élevés et témoignent de **cette volonté de ne pas voir certains territoires être écartés de cette capacité à déployer des aménagements réservés aux déplacements des vélos**. Bien évidemment, la communauté de communes et ses communes sont **dans l'incapacité de s'engager à court et moyen terme dans le déploiement de la totalité de ces itinéraires**.

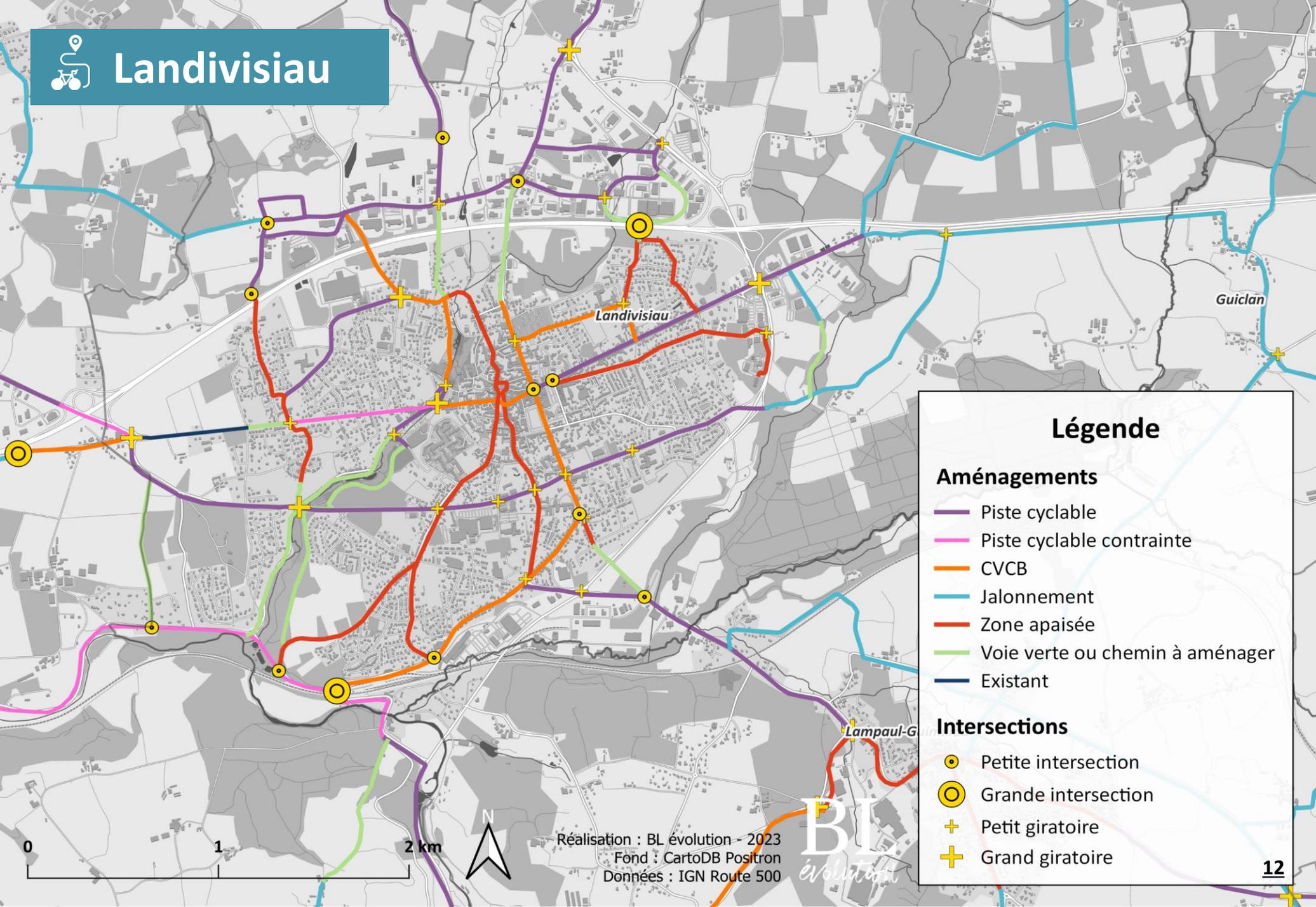
Il faut plutôt voir dans ce schéma un **plan guide qui servira de référence pour la réalisation à venir d'aménagements cyclables**. C'est donc par référence à ce schéma que la communauté de communes et les communes s'engageront à déployer cette politique d'aménagements cyclables.

Il convient aussi de signaler la **grande précision apportée par ce schéma sur le dessin/le tracé des itinéraires et la nature des aménagements proposés** qui sont plus ou moins sophistiqués suivant la qualification des voies sur lesquelles ils sont susceptibles de prendre place (voir la méthodologie). Le plan d'actions fait aussi appel à cette grande précision dans la description des actions n°1 à 4 ci-après exposées, en considérant qu'elle permet de qualifier la nature des possibles aménagements cyclables et l'étendue des coûts indicatifs par itinéraire.

Néanmoins, **la communauté de communes et les communes ne s'interdiront pas d'imaginer de nouveaux tracés et donc possiblement des aménagements alternatifs à ceux figurés dans le schéma dès lors que le principe des liaisons cyclables sera respecté**. En toute fin, la communauté de communes et ses communes chercheront à faire appel aux **principes exprimés en page 21 du plan d'actions** lorsqu'il s'agira de créer de nouveaux aménagements cyclables



Landivisiau



Légende

Aménagements

- Piste cyclable
- Piste cyclable contrainte
- CVCB
- Jalonnement
- Zone apaisée
- Voie verte ou chemin à aménager
- Existant

Intersections

- Petite intersection
- Grande intersection
- Petit giratoire
- Grand giratoire

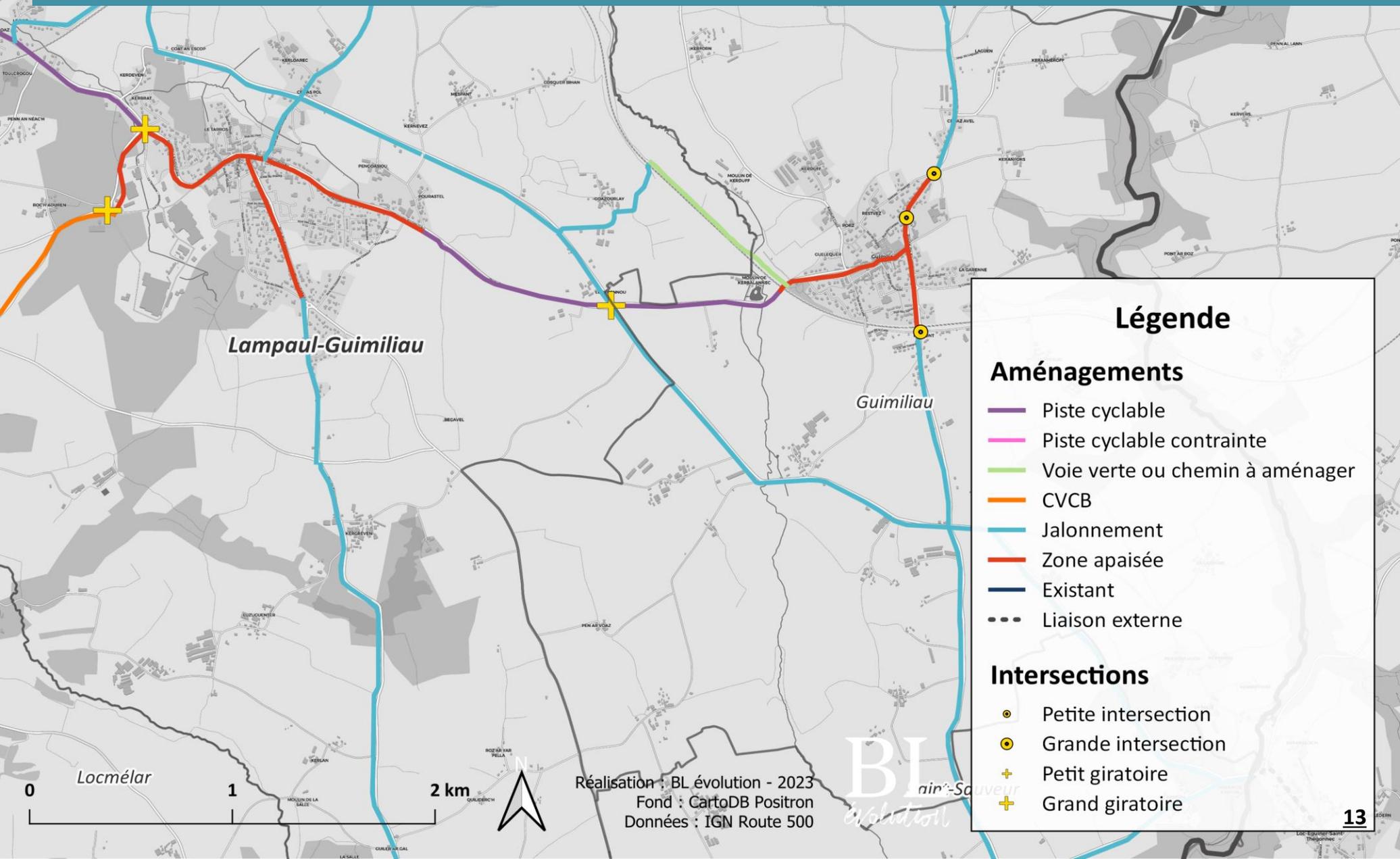


Réalisation : BL évolution - 2023
Fond : CartoDB Positron
Données : IGN Route 500





Lampaul-Guimiliau / Guimiliau / Guiclan / Landivisiau sud-est



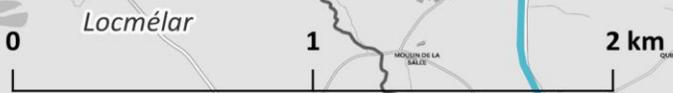
Légende

Aménagements

- Piste cyclable
- Piste cyclable contrainte
- Voie verte ou chemin à aménager
- CVCB
- Jalonnement
- Zone apaisée
- Existant
- - - Liaison externe

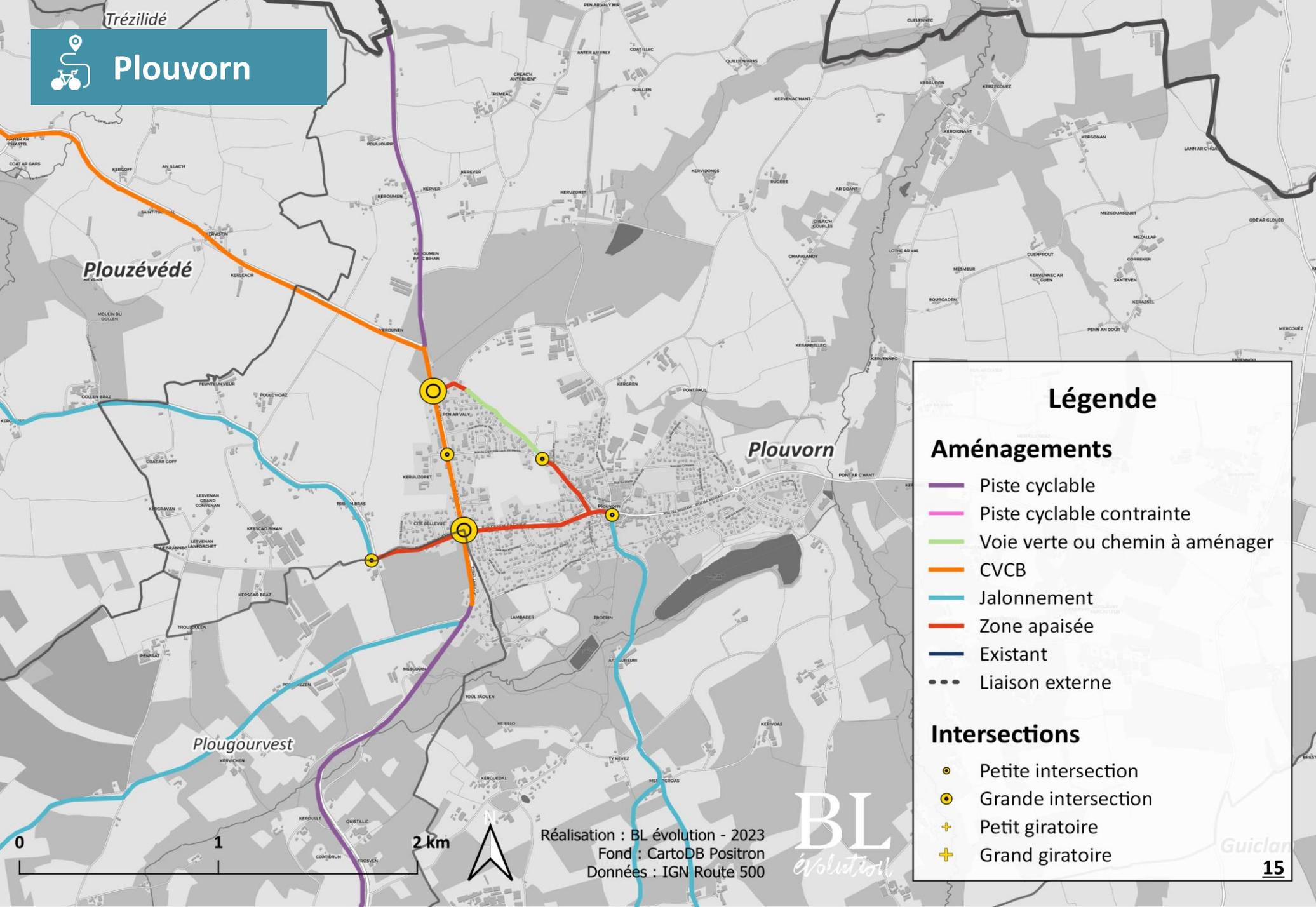
Intersections

- Petite intersection
- Grande intersection
- + Petit giratoire
- + Grand giratoire



Réalisation : BL évolution - 2023
 Fond : CartoDB Positron
 Données : IGN Route 500





Légende

Aménagements

- Piste cyclable
- Piste cyclable contrainte
- Voie verte ou chemin à aménager
- CVCB
- Jalonnement
- Zone apaisée
- Existant
- - - Liaison externe

Intersections

- Petite intersection
- Grande intersection
- + Petit giratoire
- + Grand giratoire

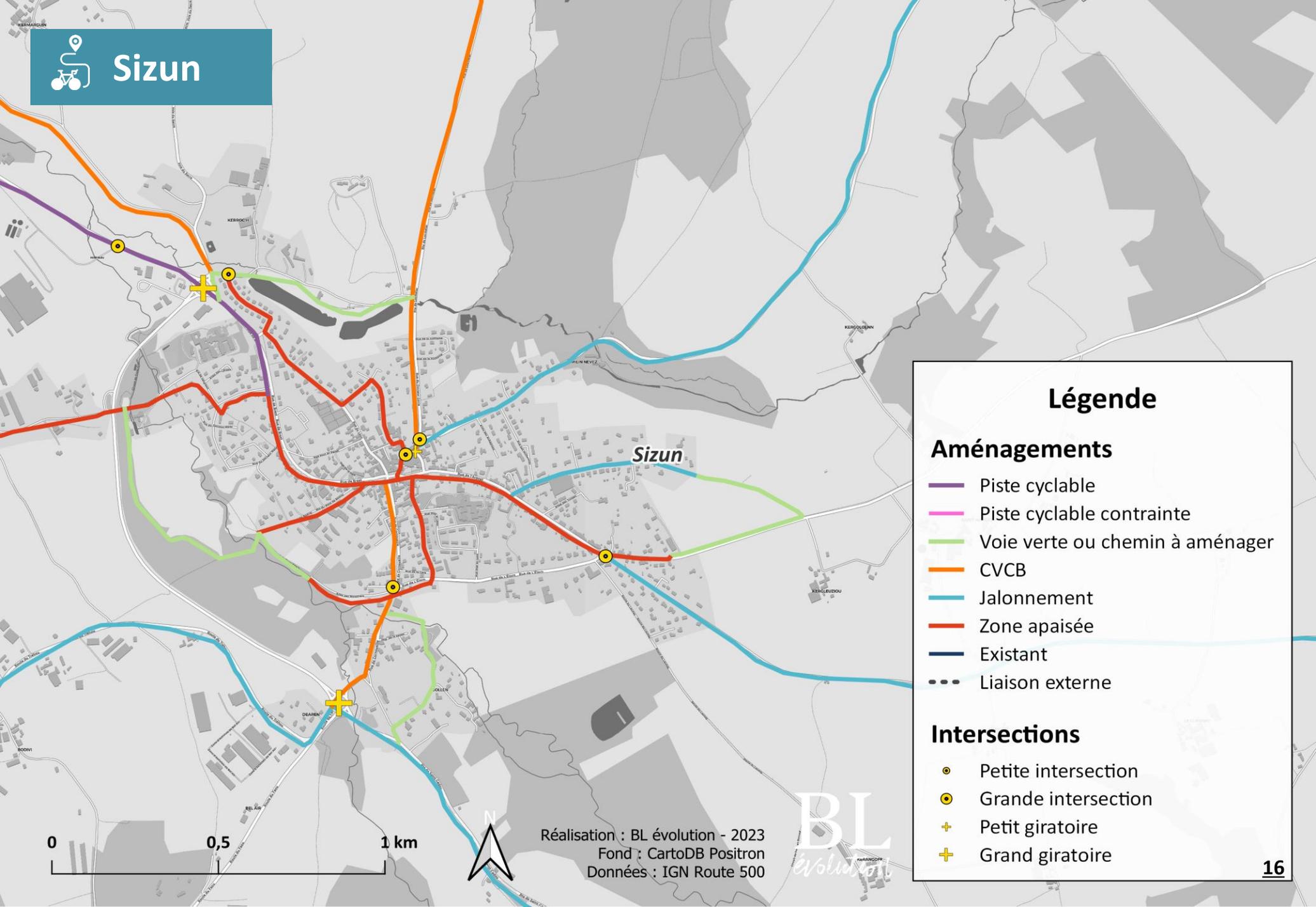


Réalisation : BL évolution - 2023
 Fond : CartoDB Positron
 Données : IGN Route 500





Sizun



Légende

Aménagements

- Piste cyclable
- Piste cyclable contrainte
- Voie verte ou chemin à aménager
- CVCB
- Jalonnement
- Zone apaisée
- Existant
- Liaison externe

Intersections

- Petite intersection
- Grande intersection
- Petit giratoire
- Grand giratoire

0 0,5 1 km

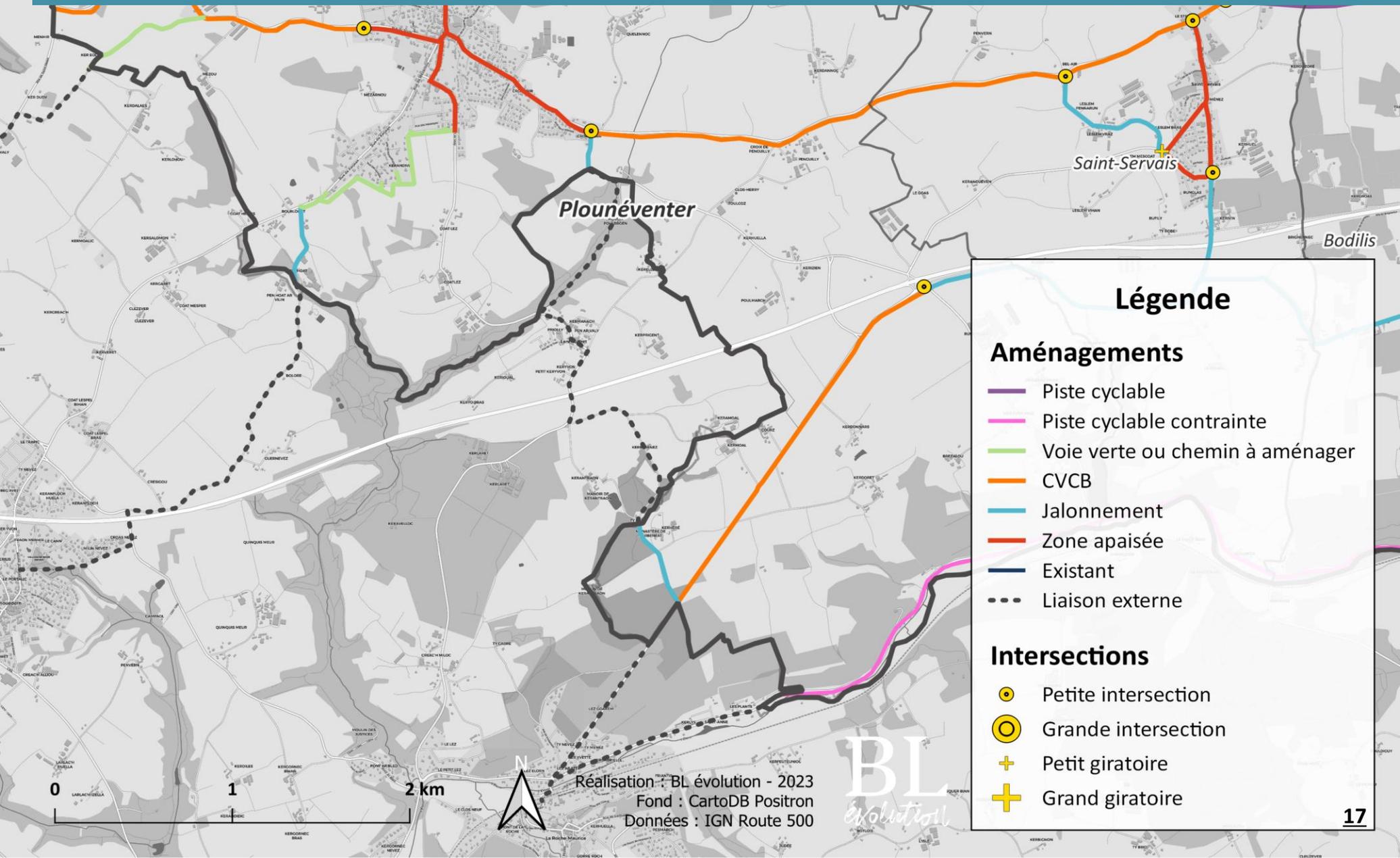


Réalisation : BL évolution - 2023
Fond : CartoDB Positron
Données : IGN Route 500

BL
évolution



Plouñeventer / Saint-Servais / Lanneuffret / Plouédern / La Roche-Maurice



Légende

Aménagements

- Piste cyclable
- Piste cyclable contrainte
- Voie verte ou chemin à aménager
- CVCB
- Jalonnement
- Zone apaisée
- Existant
- Liaison externe

Intersections

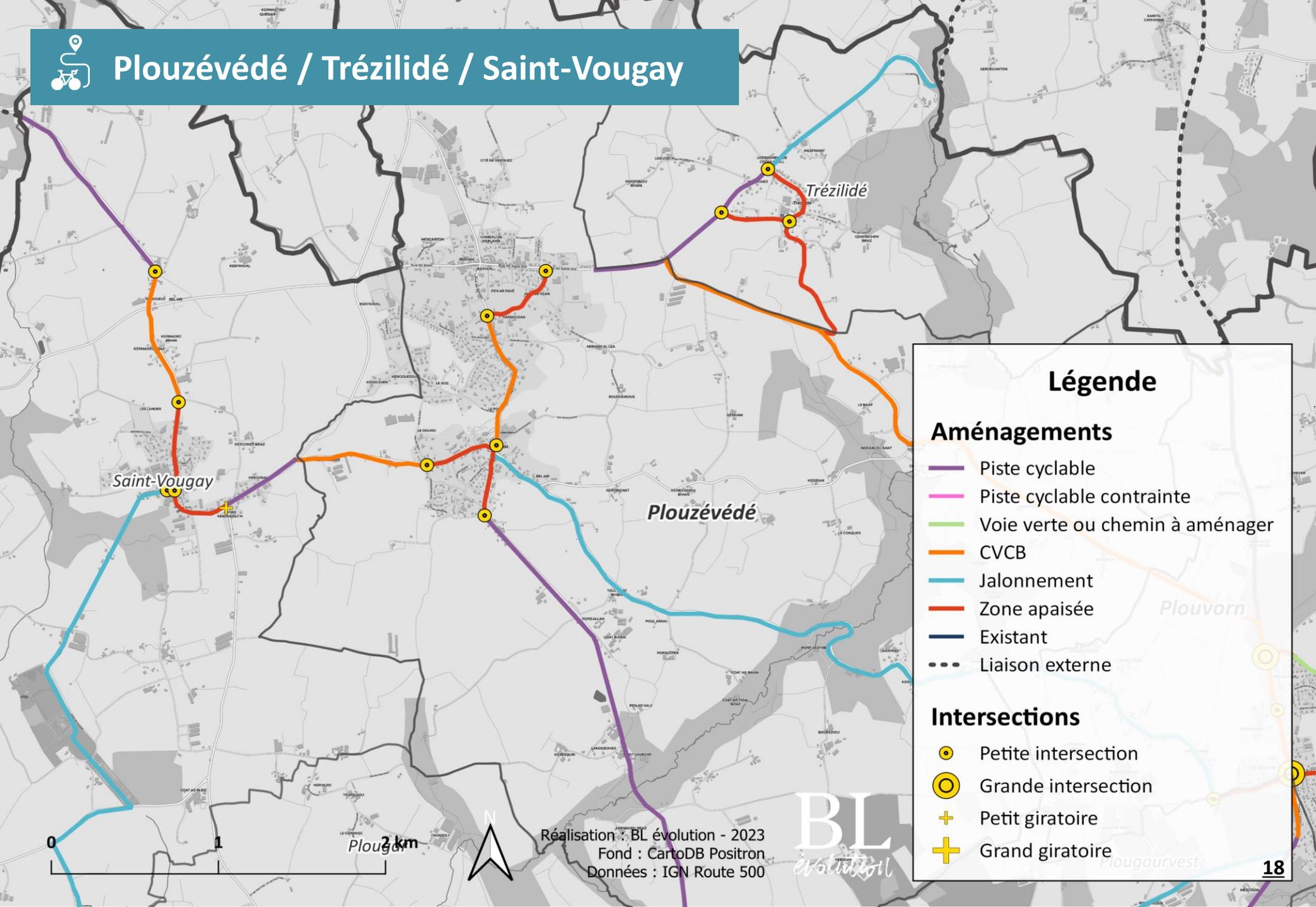
- Petite intersection
- Grande intersection
- Petit giratoire
- Grand giratoire

Réalisation : BL évolution - 2023
Fond : CartoDB Positron
Données : IGN Route 500

BL
évolution



Plouzévédé / Trézilidé / Saint-Vougay



Légende

Aménagements

- Piste cyclable
- Piste cyclable contrainte
- Voie verte ou chemin à aménager
- CVCB
- Jalonnement
- Zone apaisée
- Existant
- Liaison externe

Intersections

- Petite intersection
- Grande intersection
- Petit giratoire
- Grand giratoire

0 1 2 km



Réalisation : BL évolution - 2023
Fond : CartoDB Positron
Données : IGN Route 500

BL
évolution

Action n° 1 : Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues



Contexte et objectifs de l'action

Les déplacements vers les principales communes du territoire sont nombreux, et une part non négligeable se fait sur de courtes distances.

De plus, il y a un enjeu fort à **permettre le rabattement vers la gare de Landivisiau**, afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessibles les polarités extérieures à la communauté de communes (Brest, Morlaix).

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 les modes actifs: des pistes (réservées aux vélos), des voies vertes (voies mixtes ouvertes aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules non motorisés, mais interdites aux véhicules motorisés) et des cheminements dédiés aux piétons.



Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'action (voir pages suivantes)



Budget indicatif

Financier	15 500 k€ <i>(inclus dans l'enveloppe globale « aménagement »)</i>
Humain	0,5 ETP de gestion de projet



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Linéaire d'aménagement réalisé (hors jalonnement) (km)	40	60

Action n° 1 : Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues



Acteurs concernés

Partenaires : Département du Finistère, communes et intercommunalités limitrophes concernées par les aménagements, communes concernées par les aménagements, ADEME, CEREMA, établissements scolaires
 Région pour les gares, FUB
 acteurs économiques, vélocistes, entreprises, ville de Landivisiau, établissements scolaires et organismes labellisés, associations, office de tourisme, acteurs touristiques, touristes, habitants du territoire, organismes de formation, associations, entreprises



Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'action (voir pages suivantes)



Budget indicatif

Financier	15 500 k€ <i>(inclus dans l'enveloppe globale « aménagement »)</i>
Humain	0,5 ETP de gestion de projet

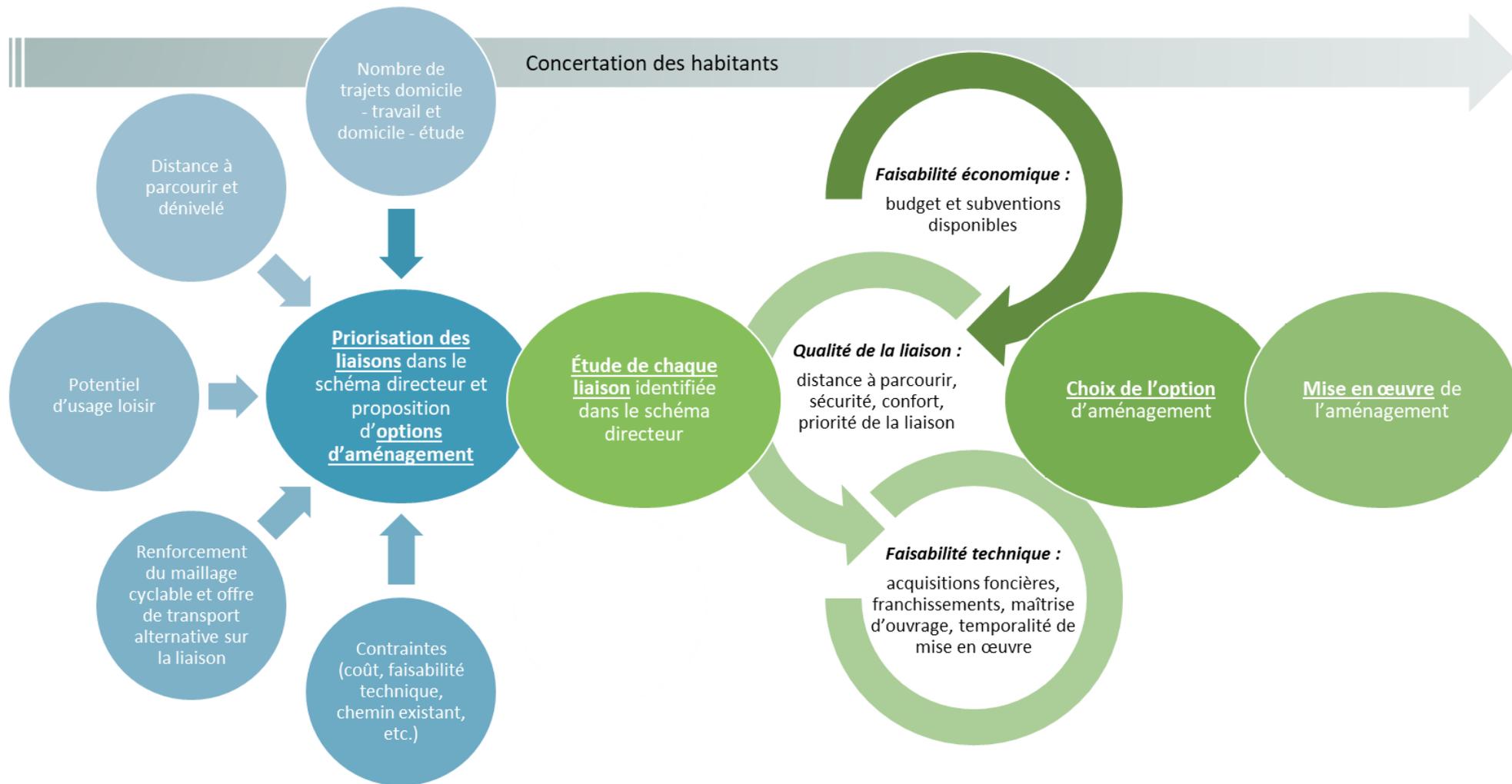


Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Linéaire d'aménagement réalisé (hors jalonnement) (km)	40	60

Action n° 1 : Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues

Priorisation des liaisons et choix des options d'aménagement




Action n° 1 : Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues
Synthèse des liaisons qui seraient à aménager (site propre et CVCB hors jalonnement, voir action 1.2)

Numéro de liaison	Liaison	Type	Longueur (m)	Coût (k€)	Commentaires
116 + 16	Landivisiau <> Sizun	Piste cyclable / CVCB	11 000	2 100	
120 + 123	D69 – Landivisiau <> Plouvorn	Piste cyclable	7 800	2 341	
111	D11 – Landivisiau <> Lampaul-Guimiliau	Piste cyclable	2 000	595	Prévu par le Département à compter de 2028
108 (+ 29)	D788 – Trézilidé <> Plouzévéde (Berven)	Piste cyclable / (Existant)	1 250	380	
102	D229 – Plouzévéde <> Saint-Vougay	Piste cyclable	520	155	
124 (+ 93)	D712 – Landivisiau <> La Roche-Maurice (vers Landerneau)	Piste cyclable / (Liaison externe)	11 000	2 900	
112	D111 – Lampaul-Guimiliau <> Guimiliau	Piste cyclable	1 890	565	Prévu par le Département à compter de 2028
117	D30 – Bodilis <> Plougar / Plougourvest	Piste cyclable	2600	780	
115	D32 – Landivisiau <> Saint-Derrien	Piste cyclable	7 900	2 360	
103	D35 – Plouzévéde <> Plougourvest	Piste cyclable	4 100	1 235	
106	D35 – Landivisiau <> Plougourvest	Piste cyclable	3 550	1 060	
3 + 104 (+ 82)	D30 – Saint-Vougay <> Plouescat	CVCB / Piste cyclable / (Liaison externe)	2 100	389	
107 (+ 83)	D69 – Plouvorn <> Saint-Pol-de-Léon	Piste cyclable / (Liaison externe)	11 450	560	
99 (+ 85)	D35 – Loc-Eguiner <> Ploudiry	Piste cyclable / (Liaison externe)	4 000	200	



Action n° 2 : Déployer un réseau de routes jalonnées



Contexte et objectifs de l'action

Pour compléter les aménagements cyclables à réaliser, un réseau jalonné devra être déployé pour **relier la plupart des bourgs du territoire** via des routes peu circulées. Les itinéraires sont jalonnés par des panneaux directionnels et du marquage au sol. Certains itinéraires peuvent intégrer des chaussées à voie centrale banalisée (CVCB), aussi appelés chaucidous. Le jalonnement devra également être déployé sur les autres aménagements, notamment les pistes et les voies vertes, au moins sous forme de panneaux directionnels.

Ce jalonnement permettra aussi de **renforcer la présence cyclable** sur le territoire, pour permettre une circulation mixte sur des routes peu passantes. Enfin, ce réseau d'itinéraires jalonnés permettra d'**élargir la pratique loisir et touristique** du vélo.

La signalisation se déclinera selon 3 types : signalisation de police, verticale (panneaux) et horizontale (marquage au sol). Il conviendra de **respecter les recommandations du guide de jalonnement** récemment publié par Vélo & Territoires (1).



Description des mesures

Il s'agit de réaliser et mettre en œuvre **un plan de jalonnement du réseau cyclable** pour identifier les besoins en jalonnement :

- **Signalisation de police** : en complément de la signalisation réglementaire, des panneaux de police peuvent permettre de faciliter les déplacements cyclables (ex : panneaux M12).
- **Signalisation verticale** : procéder au recensement des carrefours à jalonner sur le réseau cyclable aménagé. Puis, à l'aide d'un relevé de terrain, élaborer le plan de jalonnement indiquant pour chaque carrefour les ensembles de panneaux directionnels (avec ou sans mentions) à implanter.
- **Signalisation horizontale** : en complément du jalonnement vertical, le marquage au sol vient renforcer l'information aux cyclistes (direction, mouvements de giration,...)



Budget indicatif

Financier	934 k€ <i>(inclus dans l'enveloppe globale « aménagement »)</i>
Humain	0,5 ETP de gestion de projet



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Linéaire d'itinéraires jalonnés (en km)	114	151



Action n° 2 : Déployer un réseau de routes jalonnées

Synthèse des principales liaisons qui seraient à aménager (itinéraires jalonnés et CVCB)

Numéro de liaison	Liaison	Type	Longueur (m)	Coût (k€)
19	D229 Plouneventer <> Saint-Derrien	CVCB	4 400	53
22	D19 Plouzévédé (Berven) <> Plouvorn	CVCB	4 400	53
20	Plouneventer <> Saint-Servais	CVCB	3 800	45
21 + 73 (+ 87)	Saint-Servais <> La Roche-Maurice	CVCB / Jalonnement / (Liaison externe)	3 550	35
4 + 78 + 79	Lampaul-Guimiliau <> Saint-Sauveur	Jalonnement / CVCB	5 500	27
42	Landivisiau <> Plouvorn	Jalonnement	8 200	25
52	Sizun <> Commana (par le sud, via Kerféos)	Jalonnement	8 000	24
51	Sizun <> Commana (par le nord, via Croas Cabellec)	CVCB / jalonnement	10 400	31
40	Plouzévédé <> Plouvorn	Jalonnement	5 700	17
31 + 64	Plougourvest <> Plougar	Jalonnement	4 300	10
8	D11 <> Locmélard	CVCB	1 100	13
25 + 69	Landivisiau <> Saint-Servais (Kerellé)	CVCB / Jalonnement	4 800	20
46 + 66	Pont Kroaz (Landivisiau) <> Le Perennou (Lampaul-Guimiliau)	Jalonnement	3 700	11
6 (+ 95)	Plouneventer <> Ploudaniel	CVCB / (Liaison externe)	7 900	23
15	Bodilis <> Plougourvest	CVCB	3 100	38
53 + 61 + 89	Sizun <> Saint-Rivoal, via Saint-Cadou	Jalonnement	11 300	28
18	Commana (D764)	CVCB	2 000	23
54	Saint-Cadou (Sizun) <> Rozonoual (Commana), via le Lac du Drennec	Jalonnement	5 100	15
47 (+ 90)	Saint-Sauveur <> (Loc-Eguiner-Saint-Thégonnec)	Jalonnement / (Liaison externe)	3 500	9
17	Sizun <> Locmélard	CVCB	5 200	62
9	Locmélard <> Lampaul-Guimiliau	CVCB	4 400	53
76 (+ 91)	Guiclan <> (Saint-Thégonnec)	Jalonnement / (Liaison externe)	3 800	7



Action n° 3: 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 seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intracommunaux.

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

Le coût d'ensemble des intersections est estimé par addition des coûts moyens de traitement de plusieurs catégories d'intersections. Ces coûts moyens sont calculés grâce aux investissements des collectivités pour lesquelles BL évolution a travaillé. Les petites intersections et petits giratoires coûtent en moyenne 10 000 €, les grandes intersections et grands giratoires 40 000 €. Mais ils restent très variables, certaines intersections pouvant nécessiter environ 100 000 € d'investissement. Le coût d'ensemble est proposé à titre indicatif. Chaque intersection incluse devra faire l'objet d'une étude à part entière, et leur coût peut énormément varier en fonction de leur configuration existante, de leur taille, de la modification éventuelle de leur géométrie (bordures, îlots) des modifications de bordures et de l'assainissement, des revêtements utilisés, des plantations, du marquage, etc.



Description des mesures

- ✓ Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections (quelques exemples dans les pages suivantes).

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. En complément, certains bourgs doivent être aménagés pour les rendre accessibles.



Budget indicatif

Financier	2,110 M€ <i>(inclus dans l'enveloppe globale « aménagement »)</i>
Humain	<i>Inclus dans les moyens mis en œuvre pour les aménagements</i>



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Nombres de franchissements majeurs aménagés	42	113



Action n° 3: Traiter les franchissements

Synthèse des principales intersections qui seraient à aménager

Numéro d'intersection	Commune et intitulé	Type	Commentaire
1	Landivisiau – Bad Sooden-Allendorf	Grand giratoire	
10	Sizun – D18 / D18A / D30	Grand giratoire	
18	Landivisiau - Canik	Grand giratoire	
27	Lampaul-Guimiliau – Tannerie nord	Grand giratoire	
29	Landivisiau – Tiez-Nevez	Grand giratoire	
48	Landivisiau – Gare – D30 / rue / route de la Gare	Grande intersection	
66	Plouvorn – rue du Château d'Eau / rue Charles de Gaulle / rue d'Argoat / rue d'Armor	Grande intersection	
67	Plouvorn – D19 / D69	Grande intersection	
4	Landivisiau – Croix des Maltotiers	Grand giratoire	
7	Lampaul-Guimiliau – Le Perennou	Grand giratoire	
19	Landivisiau – Moulin aux Prêtres	Grand giratoire	Prévu par le Département d'ici à 2028
21	Landivisiau - Drennec	Grand giratoire	
71	Bodilis – Kernevez Al Lan	Grande intersection	
99	Bodilis – RN12 / route du Quinquis / Croix des Maltotiers	Grande intersection	
5	Sizun – D764 / D18	Grand giratoire	
8	Lampaul-Guimiliau – Tannerie sud	Grand giratoire	
24	Saint-Derrien – Lesveoc – D32/D229	Grande intersection	



Action n° 3: Traiter les franchissements

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

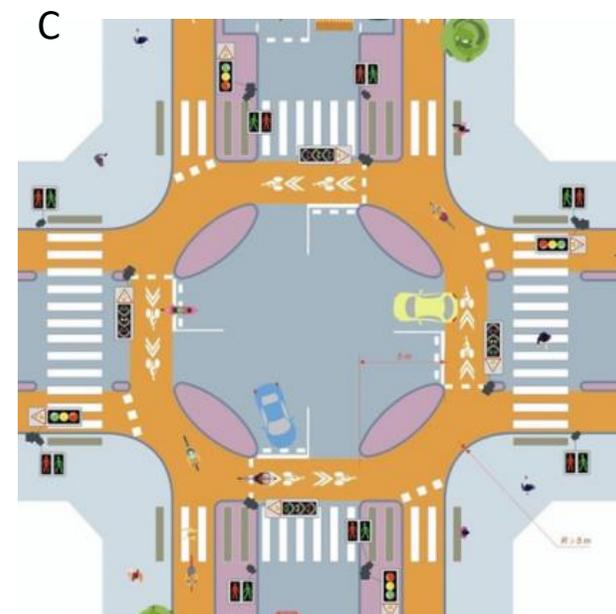
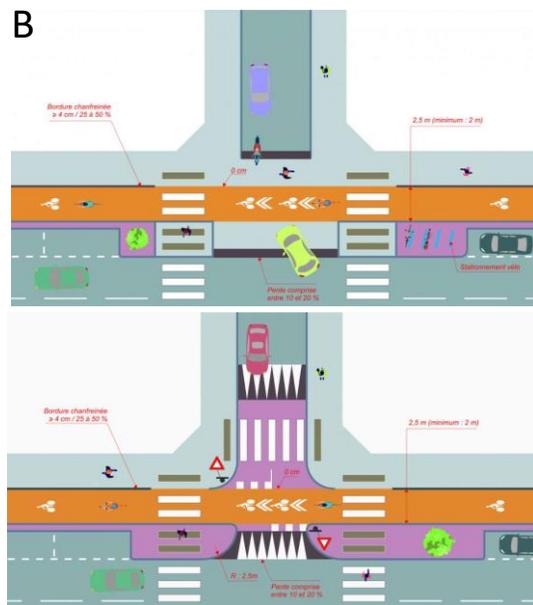
A : Rues résidentielles apaisées : **plateau traversant**.

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 cyclistes

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



Schémas d'aménagements de carrefours

Crédits photo : Cerema.fr



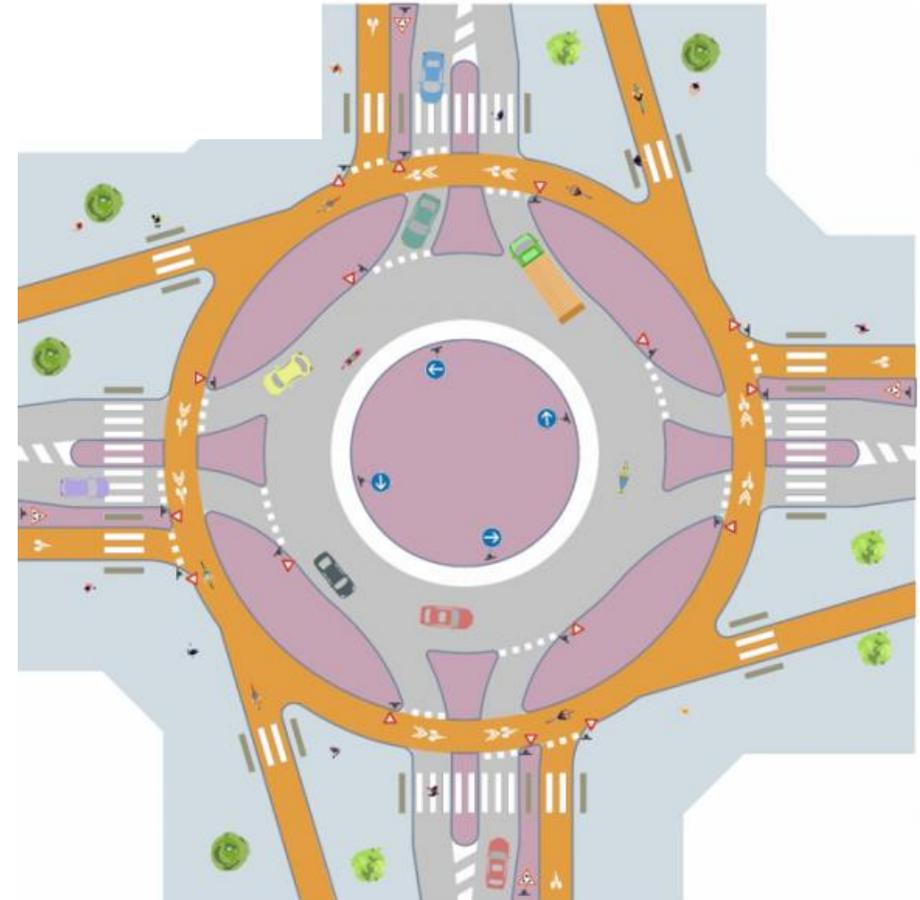
Action n° 3: Traiter les franchissements

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 ralentisseur circulaire bombé entouré de deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite pour favoriser les faibles vitesses
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux traversants, espace public partagé, etc.)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité conseillée pour la piste cyclable, îlots protecteurs en amande et traversées éventuellement surélevées



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



Carrefour giratoire hollandais
Crédits photo : Parisenselle.fr



Action n° 4 : Connecter les zones d'activités aux centres-villes, aux bourgs et aux pôles d'intermodalité



Contexte et objectifs de l'action

Le couple vélo + train/car/covoiturage présente un potentiel important pour se déplacer sur des distances importantes afin de concurrencer la voiture sur certains trajets.

La gare de Landivisiau constitue l'armature de cette intermodalité à l'échelle du territoire. La connexion entre la gare ferroviaire, la gare routière et l'aire de covoiturage de Kerivoal constitue à ce titre un enjeu central du Schéma, en lien avec les zones d'emplois du Vern, son extension prévue à Lestrevignon, et la ZA du Fromeur.

D'autres points d'intermodalité avec les aires de covoiturage formelles du territoire sont également valorisés par des connexions aux centres-bourgs et aux zones d'emplois.



Description des mesures

- ✓ Aménager prioritairement les corridors d'accès à la gare ferroviaire depuis la ZA du Vern – Lestrevignon
- ✓ Assurer les franchissements sur le giratoire du Moulin aux Prêtres pour permettre la connexion entre le bourg de Landivisiau, la gare routière et l'aire de covoiturage.
- ✓ Développer les itinéraires sécurisés vers les aires de covoiturage de Sizun et Guiclan.



Budget indicatif

Financier	2,3 M€ pour traiter les aménagements et les intersections de la ZA du Vern (inclus dans l'enveloppe globale « aménagement »)
Humain	Inclus dans les moyens mis en œuvre pour les aménagements



Indicateurs et objectifs

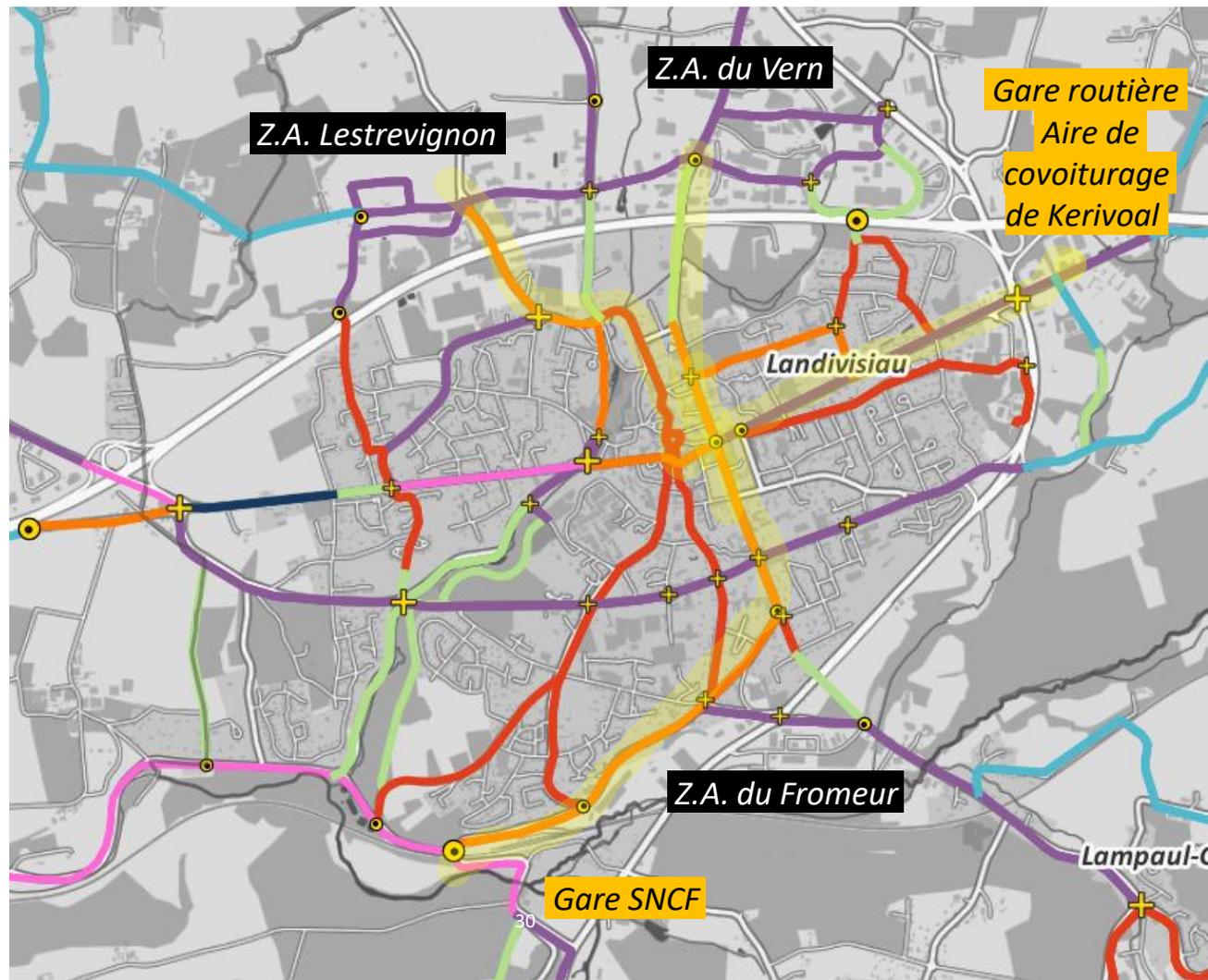
Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Nombre de points d'intermodalité reliés au réseau cyclable par des itinéraires	3	Tous



Action n° 4 : Connecter les zones d'activités aux centres-villes, aux bourgs et aux pôles d'intermodalité

Avec près de 2000 salariés, les zones d'activités de Lestrevignon, du Vern et du Fromeur concentrent la majorité des emplois du bassin de la CCPL et drainent largement au-delà des frontières de la Communauté de communes. A ce titre, il est essentiel de pouvoir relier ces zones à fortes concentration en emploi aux différents pôles d'intermodalité du territoire : la gare TER de Landivisiau, la gare routière et l'aire de covoiturage de Kerivoal. Pour ces deux dernières, l'enjeu majeur sera le traitement du franchissement du giratoire du Moulin aux Prêtres, vrai point noir accidentogène à l'échelle de la commune de Landivisiau.

Les corridors prévus dans le SDMA ont donc comme objectifs principaux de permettre une liaison sécurisée, continue et confortable entre ces pôles d'intermodalité et ces zones d'emplois, via différents types d'aménagements et de franchissement de carrefours.

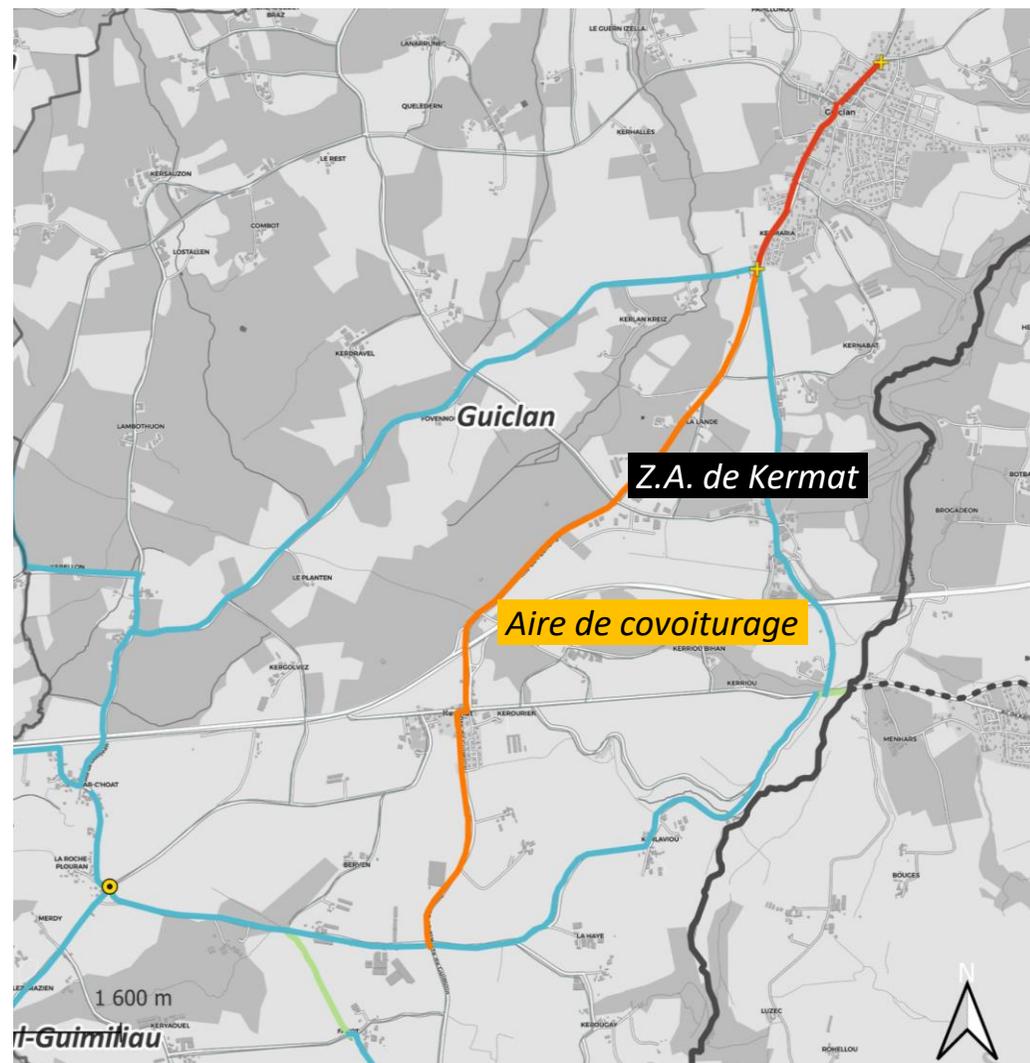
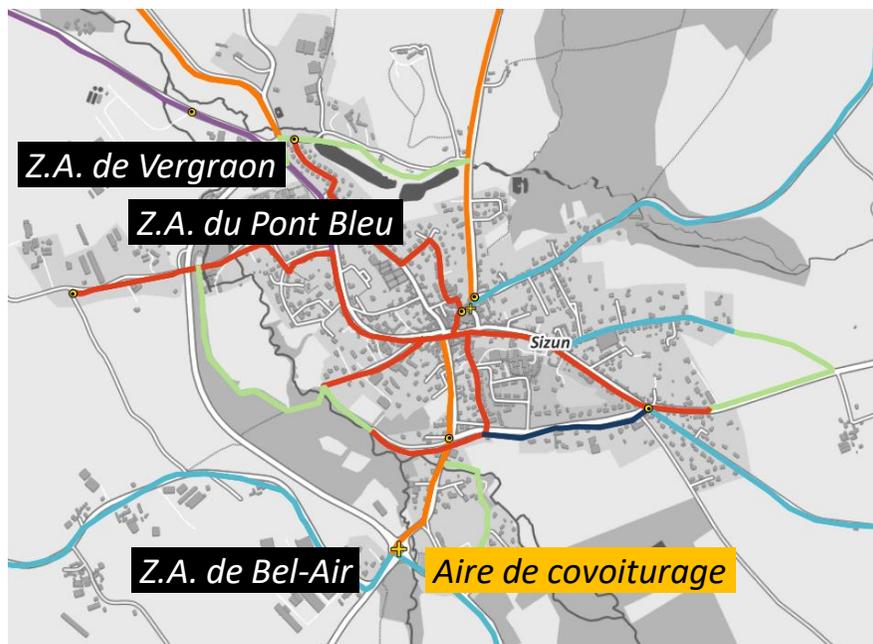




Action n° 4 : Connecter les zones d'activités aux centres-villes, aux bourgs et aux pôles d'intermodalité

Une liaison entre le bourg de Guiclan et la zone de Kermat (123 emplois) a été identifiée dans le SDMA. Au-delà de la liaison du bassin de vie et du bassin d'emploi, elle permet également de connecter le bourg de Guiclan avec l'aire de covoiturage de Kermat, en connexion avec la RN 12.

Le réseau cyclable tel que projeté propose également une connexion à Sizun avec l'aire de covoiturage du Golen. Ainsi, les trois aires de covoiturage formelle du territoire se trouve reliés aux bourgs et zones d'emplois par le Schéma des modes actifs.





Action n° 4 : Connecter les zones d'activités aux centres-villes, aux bourgs et aux pôles d'intermodalité

Synthèse des principales liaisons qui seraient à aménager

Numéro de liaison	Z.I., Z.A. et pôles d'intermodalité rendus accessibles par des liaisons dédiées	Type	Longueur (m)	Coût (k€)
13	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	CVCB	778	9336
24	Z.A. et aire de covoiturage de Kermat (Guiclan)	CVCB	4 512	54 144
34	Gare routière et aire de covoiturage de Kerivoal (Landivisiau)	Jalonnement	332	996
59	Z.A. de Bel Air (Sizun)	Jalonnement	1 855	5 565
105	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	442	132 600
114	Z.A. du Pont Bleu / Z.A. de Vergraon (Sizun)	Piste cyclable	1 478	443 400
118	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	1 011	303 300
119	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	766	229 800
122	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	908	272 400
143	Gare routière et aire de covoiturage de Kerivoal (Landivisiau)	Voie verte	416	66 560
145	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Voie verte	895	143 200
182	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Zone apaisée	364	10 920
183	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Zone apaisée	566	16 980
187	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	445	133 500
189	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	637	191 100
190	Z.I. du Vern / Lestrevignon (Landivisiau)	Piste cyclable	500	150 000



Action n° 5 : Entretien les 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

Entretien régulier du réseau

- Coût du km : 5 000 €/an/km linéaire pour les aménagements importants (voies vertes, pistes cyclables)
- Faible pour le jalonnement et chaucidou (inclus dans l'entretien courant de la voirie)

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes) 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 ses 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.



Budget indicatif pour les pistes cyclables et voies vertes selon la planification des différents aménagements

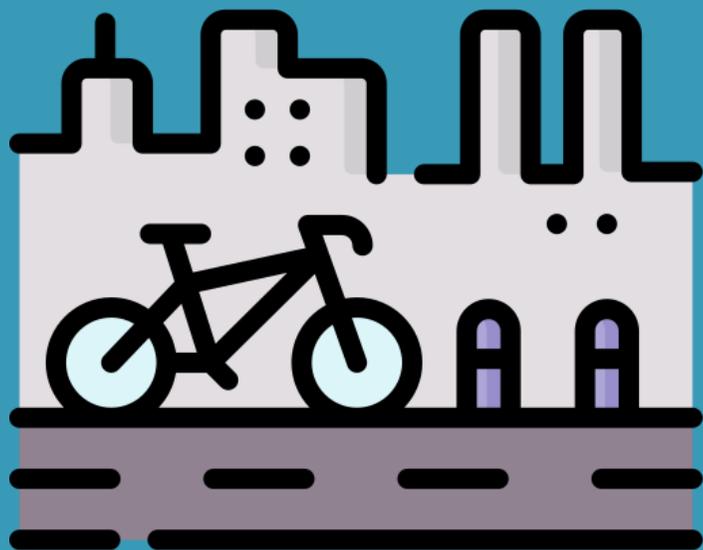
Coûts à partager en fonction de la compétence voiries des maîtres d'ouvrages ou éventuellement par convention



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Nombre de signalements pour mauvais entretien/dégradation des infrastructures	Pas plus de 10/an	Pas plus de 2/an

AXE 2 : APAISER LA CIRCULATION ET FAVORISER LES MODES ACTIFS DANS LES BOURGS





AXE 2 : APAISER LA CIRCULATION ET FAVORISER LES MODES ACTIFS DANS LES BOURGS

Fiche action	Mesures	Indicateurs
2.1 Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes	<ul style="list-style-type: none">• Marquer lisiblement les entrées des zones 30 pour en faciliter le respect• Ajouter ponctuellement des dispositifs visant à limiter la vitesse des voitures• Communiquer et sensibiliser largement sur les avantages procurés par la zone 30	<ul style="list-style-type: none">• Campagne de communication et de sensibilisation<ul style="list-style-type: none">• Nombre• Implantation de dispositif de ralentissement de la vitesse
2.2 Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunaux en intracommunal	<ul style="list-style-type: none">• Aménager les axes majeurs des différentes communes• Prolonger les liaisons intercommunales à l'échelle communale	Linéaire de voirie intra communale aménagée
2.3 Animer une stratégie globale de développement de la marche en partenariat avec les communes	<ul style="list-style-type: none">• Engager une démarche de valorisation du réseau piéton existant dans les bourgs• Communiquer autour des enjeux de la marche auprès des communes et des acteurs locaux	<ul style="list-style-type: none">• Nombre de formation d'élus et de techniciens sur la marche• Nombre de rues aux écoles<ul style="list-style-type: none">• Nombre de pédibus• Nombre de zones piétonnes

Action n° 1 : Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes



Contexte et objectifs de l'action

Une zone 30 s'appliquant à l'ensemble d'une ville ou d'un bourg (comme c'est déjà le cas à Saint-Vougay et Bodilis) garantit sa lisibilité, sa compréhension et donc son respect. À cette fin, il est primordial de marquer correctement les entrées et sorties de ville et de bourg.



Description des mesures

- ✓ Une communication en amont sur les avantages de la limitation de vitesse à 30 est réalisée par les villes concernées. Les canaux de publications habituels sont tous mobilisés (journaux locaux, réseaux sociaux, communiqué de presse, etc.).
- ✓ À la mise en place d'une Ville 30, chaque entrée et sortie est marquée par la signalisation verticale obligatoire.
- ✓ Pour les entrées de ville les plus importantes, une signalisation au sol vient rappeler à intervalles réguliers la limitation de vitesse à 30 km/h le cas échéant (certains axes à vocation de circulation de transit peuvent déroger et rester à 50 km/h).
- ✓ À la suite d'une période d'observation et d'évaluation d'un an, des aménagements complémentaires (écluses, plateaux, marquages au sol ludique...) sont mis en place sur les secteurs où la vitesse excède manifestement le 30 km/h.
- ✓ Pour certaines voiries routières dont le tracé rectiligne favorise la vitesse, le linéaire est revu afin de limiter l'accélération des véhicules.



Budget indicatif

Financier	Aménagements complémentaires à la mise en place des zones 30
Humain	Aménagements complémentaires à la mise en place des zones 30



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Campagne annuelle de sensibilisation sur l'avantage des zones apaisées	1	1
Nombre de communes qui généralisent la zone 30	6	19

Action n° 1 : Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes

La Zone 30

Une zone 30 est une section de rue ou une partie de la ville où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h.

Il ne s'agit pas d'un aménagement cyclable et il doit être accompagné d'autres mesures.

Caractéristiques

- La zone 30 est définie par les panneaux B30 (entrée dans la zone) et B51 (sortie de la zone).
- À la signalisation doit être ajouté un aménagement de la chaussée afin de garantir un respect de la vitesse (réduction des voies, plateaux, écluses, etc.).

Application

- Dans toute la ville hors contournement, et hors boulevards à plusieurs voies. Dans toutes zones résidentielles, zones d'activités.



Écluse avec passage cycliste



Avantage de la zone 30

Accidentologie : le **risque pour un piéton d'être tué par une voiture est divisé par 5** dans une collision à 30 km/h par rapport à 50 km/h, selon une étude publiée dans ScienceDirect.

Environnement (pollution aux particules fines et émissions de gaz à effet de serre) : rouler à 50 km/h plutôt qu'à 30 km/h implique **des freinages brusques suivis d'accélération puissantes**. Ainsi, la conduite souple, associée à une limitation de la vitesse, est moins polluante qu'une conduite par à-coups permis par une limitation haute. Cela diminue la pollution et les émissions de GES.

Pollution sonore : la réduction de la vitesse permet de réduire le bruit jusqu'à 3 dB, selon l'étude précitée de l'ADEME. Ainsi, **la ville, moins bruyante et plus agréable, redevient attractive**.

Report modal : l'impact indirect le plus intéressant dans le cas du passage à 30 km/h est le report modal qu'il permet. Baisser la vitesse des véhicules motorisés en ville est en effet un incontournable pour **engager un rééquilibrage des mobilités et favoriser notamment la marche et le vélo** :

- en rendant la voiture moins attractive avec une vitesse maximale plus faible, cela encourage à utiliser les autres moyens de déplacement.
- Mais surtout, dans le cas du 30 km/h, c'est le **rôle de sécurisation des mobilités actives (marche, vélo, etc.) qui permet de favoriser le report modal, et ainsi diminuer les volumes de trafic automobile et les émissions associées**.

Action n° 1 : Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes



Exemples de gestion des entrées et sorties de zone 30 pour différentes intersections.

Illustrations : [Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30](#), CEREMA, 2017



La communication et la sensibilisation sont essentielles en amont de l'instauration d'une zone 30 et pendant les premiers mois de son application.

Source : ville-gaillac.fr



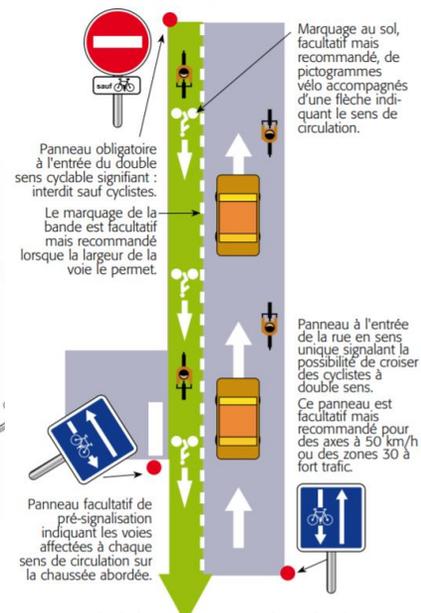
LES IDÉES REÇUES

Est-ce que c'est dangereux ?

Pas du tout, car les voitures voient le vélo arriver dans le sens inverse. Les automobilistes ont une meilleure visibilité. Ils ont alors le temps d'adapter leur vitesse pour croiser le vélo en sécurité.

Et dans les rues étroites ?

Dans ces rues, les automobilistes réduisent leur vitesse ce qui limite d'autant plus le risque d'accidents.



En Zone 30, le double-sens cyclable devient la règle pour toutes les rues à sens unique.

Source : ville-gaillac.fr et FUB

Action n° 1 : Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes

Marquer lisiblement l'entrée de la Zone 30 est essentiel pour garantir le respect de la limitation de vitesse. Cela peut se faire de plusieurs manières, en plus de la signalisation de police : marquage au sol, panneau informationnel, écluse ou plateau...





Action n° 1 : Généraliser la zone 30 pour rééquilibrer la place accordée aux piétons et aux cyclistes

Zones apaisées : exemples de coûts

Signalisation verticale	Panneaux normés	entre 50 et 200 €
	Panneaux sur mesure	entre 30 et 90 €
	Pose de panneaux sur mât existant	entre 10 et 30 €
	Pose de panneaux avec fourniture d'un mât	entre 65 et 180 €
	Marquage entrée/sortie zone 30	200 € (120 € rappel)/u
	Marquage entrée de zones de rencontre	340 €/u
Signalisation horizontale	Marquage au sol	20 / 90 €/u
Aménagements	Écluses avec by-pass	5 K €
	Plateau	10 K à 20 K €
	Reprise de voirie	800 €/ml

Action n° 2 : Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intracommunal



Contexte et objectifs de l'action

Des liaisons à l'échelle intercommunale sont programmées dans le cadre du schéma directeur de la communauté de communes du Pays de Landivisiau. Pour que ces liaisons puissent entraîner un report modal important, il est nécessaire d'assurer la continuité cyclable de celles-ci dans les bourgs du territoire, en particulier au sein des pôles principaux.

Sur certains tronçons, un apaisement de la circulation et la mise en place de zone 30 ou zones de rencontre peut suffire, mais certains axes nécessitent la mise en place d'aménagements spécifiques : double-sens cyclable, chaudiou, bande cyclable, piste cyclable, etc.

En complément, un travail sur le plan de circulation de certaines communes peut renforcer la place des modes actifs dans les bourgs.



Description des mesures

- ✓ Les axes majeurs des communes sont aménagés
- ✓ Pour chaque liaison intercommunale réalisée, des aménagements au sein des communes permettent d'assurer la continuité jusqu'aux pôles d'intérêts



Budget indicatif

Financier	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements des bourgs hors Ville de Landivisiau : 3,9 M € • Aménagements pour la Ville de Landivisiau : 5,3 M€ <i>(inclus dans l'enveloppe globale « aménagement »)</i>
Humain	Portage par les communes



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Linéaire de voirie intra communale aménagée (km)	25	81



Action n° 2 : Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intracommunal

Synthèse des pistes intracommunales importantes qui seraient à aménager

Numéro de liaison	Liaison	Type	Longueur (m)	Coût (k€)
7 / 161 / 175	Rue de la Mairie / rue de Landivisiau / D35 / allée de Leurvéan (Plouzévédé)	Zone apaisée et CVCB	2230	52
10	Rue de Cornouaille (Sizun)	CVCB	800	9
12	Rue Georges Clémenceau (Landivisiau)	CVCB	700	9
109	Liaison Landivisiau est <> ouest D32	Piste cyclable	3 600	1 100
110	Liaison giratoire Créac'h Kelenn <> giratoire Bad Sooden-Allendorf (Landivisiau)	Piste cyclable	150	42
113	Avenue Maréchal Foch (Landivisiau)	Piste cyclable	1 300	390
119	Moulins aux Prêtres (Landivisiau)	Piste cyclable	600	190
120	Route de Saint-Pol (Landivisiau)	Piste cyclable	800	230
126 / 127	Avenue de la Libération (Landivisiau)	Piste cyclable et voie verte	1 000	270
138	D712 (Landivisiau)	Voie verte	1 400	230
160	D29 / rue de Kermaria / rue du Stade (Plounéventer)	Zone apaisée	2 600	78
166	Rue de Brest / rue de l'Argoat (Sizun)	Zone apaisée	1 500	44
173	Rue de la Mairie / rue d'Armor (Plougourvest)	Zone apaisée	1 600	47



Action n° 3 : Animer une stratégie globale de développement de la marche en partenariat avec les communes



Contexte et objectifs de l'action

Enfants, adultes ne possédant pas le permis, ménages ne possédant pas de voiture (6% sur la CCPL), ne pouvant pas conduire pour raison de santé ou de handicap... certaines catégories de la population sont de fait exclues du système automobile. De plus, et contrairement aux idées reçues, 45% des déplacements en zone rurale sont inférieurs à moins de 5 km, et 22% des actifs de la CCPL travaillent et habitent dans la même commune (41% pour Landivisiau, 38 % pour Sizun, 28% à Plouvorn, 19% à Guiclan). Il y a donc un réel potentiel pour la marche, qui ne représente aujourd'hui que 4% des déplacements domicile-travail dans le Pays de Landivisiau. Pour des raisons écologiques mais aussi de santé publique (activité physique, lutte contre la sédentarité...), il est essentiel de valoriser davantage ce mode de déplacement qui est aujourd'hui un impensé des politiques publiques.



Description des mesures

- ✓ Dédier 0,2 ETP à l'animation et la coordination d'une politique de développement de la marche à l'échelle de la CCPL.
- ✓ Former les élus et techniciens aux enjeux de la marche
- ✓ Accompagner et soutenir les communes dans la réalisation de rues aux écoles
- ✓ Accompagner et soutenir les communes dans la réalisation et la pérennisation de pédibus
- ✓ Accompagner et soutenir les communes dans la réalisation de zones piétonnes temporaires puis pérennisées
- ✓ Accompagner et soutenir les communes dans la valorisation de leur trame piétonne



Budget indicatif

Financier	1 rue aux écoles : 5k€ pour le dispositif et la sensibilisation 1 rue piétonne : 10k€ pour le changement de signalisation et le dispositif de pédagogie, sensibilisation
Humain	Faible



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Nb de formation élus – techniciens sur la marche	1/an	1 toutes les deux ans
Nb de rues aux écoles sur le territoire	2	5
Nb de pédibus sur le territoire	3	6
Nb de zones piétonnes sur le territoire	2	5



Action n° 3 : Animer une stratégie globale de développement de la marche en partenariat avec les communes

L'aire piétonne

L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder.

Caractéristiques

- Une aire piétonne doit permettre l'accès à tou.te.s (PMR, poussettes, vélos, livraisons).
- Elle doit s'affranchir de trottoir et être uniforme.
- Le passage d'une rue à l'autre ne doit pas mettre en avant de bordures ou obstacles.

Application

- Souvent aménagées dans les rues d'hypercentres, centres-bourgs mais aussi établissements scolaires, afin de permettre aux habitants d'une ville de circuler dans un espace apaisé.
- Dans la construction d'un itinéraire cyclable, les aires piétonnes ne doivent pas se trouver dans la trajectoire d'un axe vélo structurant (conflit d'usages).



- **Zones d'apaisement**
- **Baisse de l'accidentologie**
- **Concertation amont nécessaire avec riverains, commerçants, services publics et équipements...**



Aire piétonne – Panneau B54 B55

Crédits photo : sécurité-routière.net



Aire piétonne de Chartres

Crédits photo : Chartres.fr



Action n° 3 : Animer une stratégie globale de développement de la marche en partenariat avec les communes

Les rues aux écoles

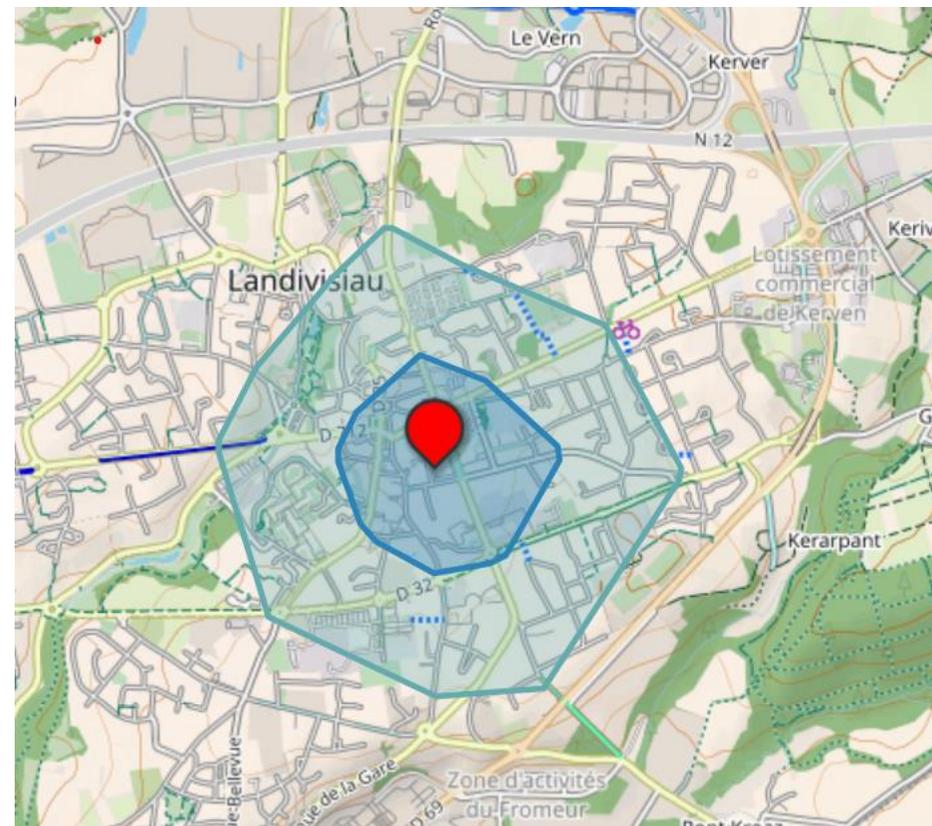


Phase de test : Dispositif de blocage temporaire avec barrière amovible équipée d'un support de communication et agents de police pour assurer la sécurité (Crédits : Ville d'Orléans)



Long terme : Dispositif de blocage de long terme avec barrières pivotantes pour filtrer le passage des véhicules suivant les horaires (Crédits : Ville de Paris).

Potentiel d'accessibilité à pied



Landivisiau : 9 200 habitants, dont 3 200 situés à moins de 10 min à pied de la Place du Champ de Foire, ses équipements, commerces et services.

AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES



Fiches actions services et
communication



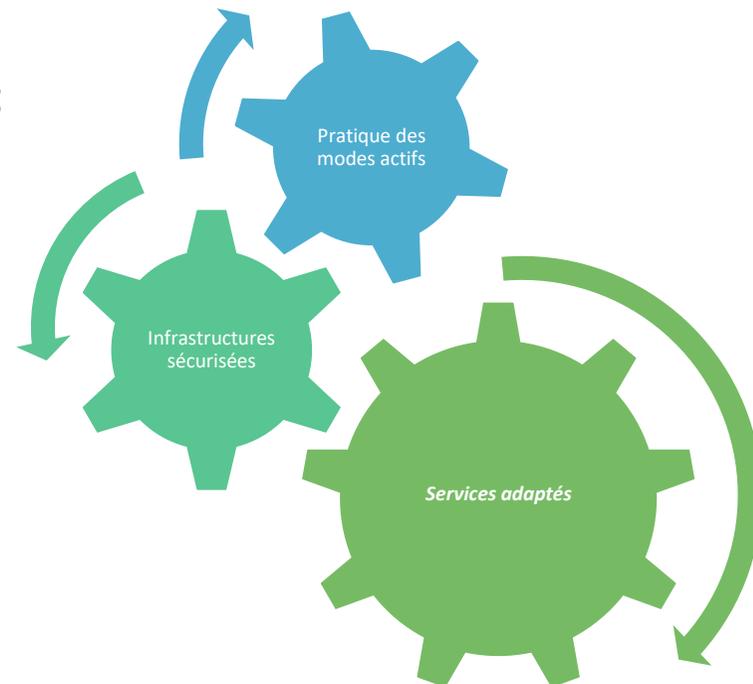
AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES

Fiche actions	Mesures	Indicateurs
3.1 Mettre en place du stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none">• Mettre en place du stationnement adapté dans l'espace public• Équiper les pôles d'intermodalité de stationnement sécurisé	<ul style="list-style-type: none">• Nombre de stationnements par type de stationnement (vélobox, arceaux)
3.2 Mettre en place des mécanismes de location et d'aides à l'achat	<ul style="list-style-type: none">• Proposer la location longue durée de VAE• Mettre en place une aide à l'achat pour différents types de vélos	<ul style="list-style-type: none">• Nombre de locations longue-durée délivrées• Nombre d'aides à l'achat délivrées
3.3 Favoriser l'apprentissage du vélo	<ul style="list-style-type: none">• Animer le programme « Savoir rouler » pour les scolaires et lancer des challenges mobilité• Organiser des séances de remise en selle	<ul style="list-style-type: none">• Part de scolaires sensibilisés<ul style="list-style-type: none">• Nombre de séances de remises en selle organisées
3.4 Encourager le tourisme à vélo	<ul style="list-style-type: none">• Promouvoir le tourisme à vélo• Mettre en place les services nécessaires	<ul style="list-style-type: none">• Évolution de la fréquentation• Satisfaction des cyclotouristes
3.5 Créer des événements et communiquer autour de la pratique des modes actifs	<ul style="list-style-type: none">• Communication autour du vélo et des aménagements existants• Organisation d'événements réguliers : bourse au vélo, fête du vélo, challenge mobilité, journée « sans voiture »	<ul style="list-style-type: none">• Part des personnes touchées par les campagnes de communication• Nombre d'événements organisés et nombre de participants
3.6 Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité à vélo	<ul style="list-style-type: none">• Repenser les mobilités dans la collectivité• Inciter techniciens, fonctions support et élus à enfourcher la petite reine ou se déplacer à pied	<ul style="list-style-type: none">• Part modale des modes actifs• Nombre d'agents et élus participants au « défi mobilité »
3.7 Accompagner les entreprises	<ul style="list-style-type: none">• Communiquer et sensibiliser les employeurs	<ul style="list-style-type: none">• Part d'entreprises sensibilisées

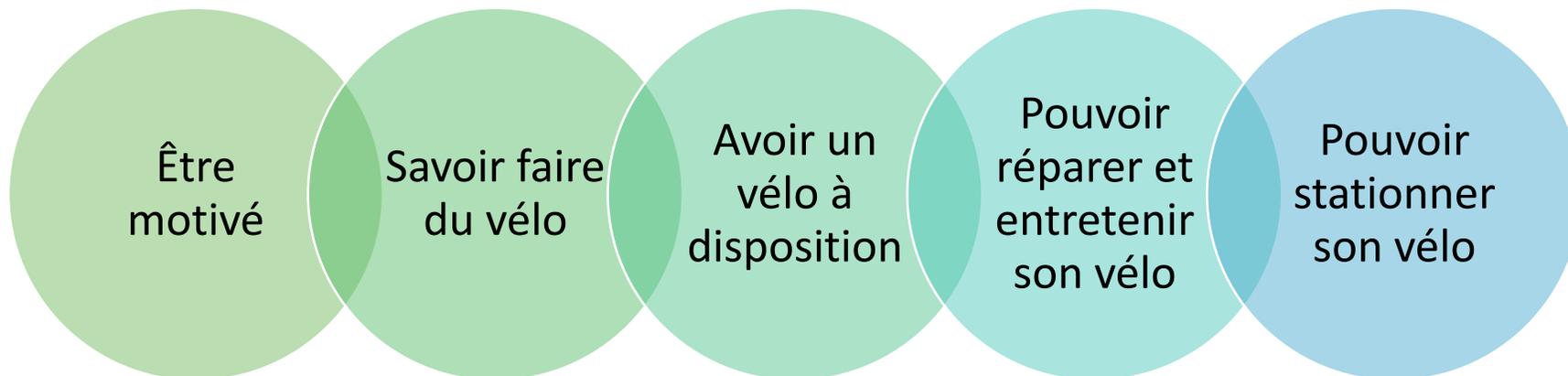
Les services vélos, un maillon essentiel du développement de la pratique cyclable sur le territoire

Promouvoir le vélo pour embarquer un maximum de personnes sur le chemin de la mobilité active, proposer un service de location pour permettre aux personnes intéressées d'essayer ou de redécouvrir ce mode de déplacement, mettre en place des aides à l'achat pour que les usagers passent le cap du vélo au quotidien, offrir des solutions de réparation et de stationnement sécurisé pour faire perdurer la pratique du vélo dans le temps... Autant de services essentiels qui doivent répondre aux besoins des usagers pour les accompagner dans leurs changements de mode de déplacement.

En complément de la mise en place d'infrastructures cyclables sécurisées, tous ces services permettent un développement de la pratique, en répondant aux différents besoins des usagers.



Pour qu'un usager se déplace à vélo, il faut évidemment qu'il ait accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptées, mais l'utilisateur doit aussi :



Action n° 1 : Mettre en place du stationnement vélo

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. **Les acteurs concernés par cette action sont la CCPL et les communes.**

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 implanter 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 (gares, aire de covoiturage).

Aides possibles :

- Programme ALVEOLE PLUS permettant de financer l'installation d'abris vélos sécurisés
- Région Pays de la Loire pour les stationnements en gare et sur les lignes de bus régionales

Obligations règlementaires 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](#)

Budget indicatif

Financier	276 k€ hors subventions, à partager avec la CCPL, les communes, la Région...
Humain	Faible. Gestion de projet + implantation des stationnements, réalisée en régie ou externalisée

Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Nombre de places de stationnement disponibles dans les vélobox	100	210
Nombre de places de stationnement disponibles sous abris vélo en accès libre	150	250
Nombre de places de stationnement disponibles sous forme d'arceaux découverts	300	550

 **Action n° 1 : Mettre en place du stationnement vélo**

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)

Abri + Arceaux
(protégé des intempéries)

Abris sécurisés
(sécurisé et protégé des intempéries)



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



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

Vélobox



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

Consigne vélo



30 000 €/consigne (30 places)
1500 €/stationnement

Action n° 1 : Mettre en place du stationnement vélo

Commune	Nb places	Nb arceaux	Coût (en €)
Bodilis	168	84	8 400
Commana	210	105	10 500
Guiclan	172	86	8 600
Guimiliau	96	48	4 800
Lampaul-Guimiliau	206	103	10 300
Landivisiau	1240	620	62 000
Loc-Eguiner	60	30	3 000
Locmélar	70	35	3 500
Plougar	90	45	4 500
Plougourvest	158	79	7 900
Plounéventer	146	73	7 300
Plouvorn	354	177	17 700
Plouzévédé	204	102	10 200
Saint-Derrien	98	49	4 900
Saint-Sauveur	96	48	4 800
Saint-Servais	242	121	12 100
Saint-Vougay	224	112	11 200
Sizun	314	157	15 700
Trézilidé	40	20	2 000
Total	4188	2094	209 000 €

Analyse du besoin théorique
en arceaux vélo,
offre de base en libre accès pour tous

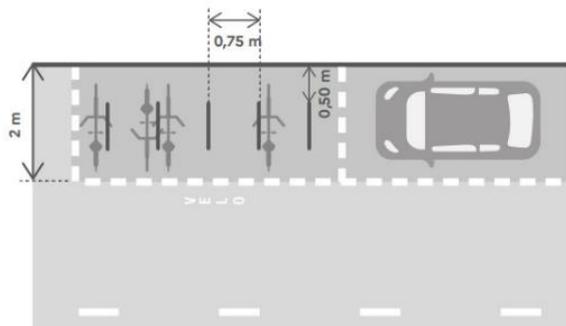


Hypothèse par équipement		
Code BPE	Type d'équipement	Nombre de places vélo par équipement
A1	Services publics	10
A2	Banque, poste	6
A3	Services automobiles	0
A4	Artisan	0
A5	Fast-food, pressing, beauté...	0
B1	Grande surface	0
B2	Petit commerce alimentaire	6
B3	Autres commerces	0
D1	Hôpital	15
D2	Médecin	4
D3	Pharmacie, laboratoire...	6
D4	Accueil personnes âgées	10
D5	Crèche	6
D6	Handicap	10
D7	Aide sociale	10
F1	Equipement de sport	20
F2	Activité sportive extérieure	10
F3	Equipement culturel	20
G1	Tourisme	10

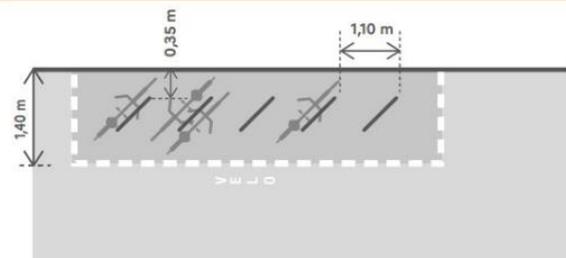
📣 Action n° 1 : Mettre en place du stationnement vélo

La mise en place de stationnement vélo sur l'espace public vise à permettre aux usagers de se stationner au plus proche de leur destination, mais elle permet également la pacification des circulations et l'aménagement de l'espace urbain en faveur des piétons et des cyclistes : suppression de places de stationnement motorisé, amélioration de la co-visibilité aux traversées piétonnes.

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



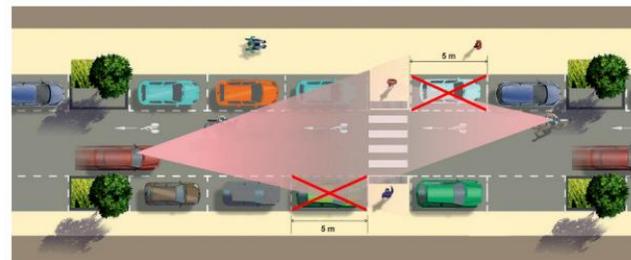
ORGANISATION EN ÉPI



Bonnes pratiques pour l'implantation du stationnement

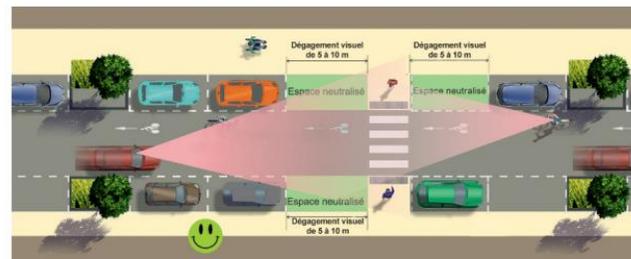
Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres 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° 1 : Mettre en place du stationnement vélo

Estimation des besoins en stationnement vélo au niveau des pôles intermodaux

Outre les arceaux, les pôles intermodaux nécessitent du stationnement vélo sous forme de vélobox. Cette offre additionnelle est destinée aux usagers qui utilisent déjà ou voudraient utiliser le vélo en complément du train, du car et de la voiture et souhaitent stationner leur vélo à l'abri et en sécurité, ce que de simples arceaux ne permettent pas.

Pôles intermodaux	Nombre de vélobox	Nombre de places vélobox	Nombre d'arceaux	Nombre de places arceaux	Coût total
<i>Gare routière de Landivisiau</i>	2	12	30	60	15 000 €
<i>Gare ferroviaire de Landivisiau</i>	2	12	10	20	13 000 €
<i>Aire de covoiturage de Kerivoal à Landivisiau</i>	1	6	5	10	6 500 €
<i>Aire de covoiturage de Guiclan</i>	1	6	5	10	6 500 €
<i>Aire de covoiturage de Sizun</i>	1	6	5	10	6 500 €
<i>Aire de covoiturage informelle de Lambader à Plouvorn</i>	1	6	5	10	6 500 €
<i>Station d'activation des mobilités de Guimiliau</i>	1	6	5	10	6 500 €
<i>Station d'activation des mobilités de Plouzévéde</i>	1	6	5	10	6 500 €
Total	10	60	70	140	67 000 €

Action n° 2 : Mettre en place des mécanismes de location et d'aides à l'achat



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 s'ajouter à la voiture comme moyen de transport.

Passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélo-cargos, 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

La prime à l'achat sera cumulable avec les autres primes mises en place par l'Etat et la Région, ainsi que la prime mise en place par la Ville de Landivisiau.



Exemples de mesures

- ✓ Mise en place d'un service de location longue durée de VAE
- ✓ Mise en place d'une prime à l'achat de vélo (VAE ou vélos spéciaux)



Budget indicatif

Financier	22 k€ hors subventions/an
Humain	Faible. Gestion de projet et communication



Indicateurs et objectifs

Indicateurs de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Flotte de VAE en location longue durée	12 VAE	25 VAE
Nombre d'aides à l'achat délivrées	60/an	

Action n° 2 : Mettre en place des mécanismes de location et d'aides à l'achat

Aides au dimensionnement du service de location longue durée



Détail des coûts

Le coût des différents services varie notamment en fonction du coût du service pour les usagers, et du montant des différentes aides. Les tableaux ci-contre, issus des cahiers techniques de l'ADEME sur les services (septembre 2021) mettent en perspective les coûts de mise en œuvre d'aides à l'achat et de location longue durée.

Afin d'avoir une estimation du coût de revient pour la collectivité, nous avons pris les hypothèses suivantes :

- **200 € en moyenne/aide à l'achat. Cette valeur dépendra des types de vélo et des publics éligibles. Cela revient à 120 k€ pour 600 aides distribuées sur 10 ans, soit 60 aides octroyées par an et un budget de 12 k€ par an.**
- **400 €/an de reste à charge par VAE en location longue durée (coût obtenu en soustrayant le prix de l'abonnement payé par l'utilisateur bénéficiaire du service). Sur une moyenne de 25 VAE sur 10 ans (hypothèse d'une augmentation constante de 0 à 25 VAE sur la période), cela revient donc à 100 k€ sur 10 ans, ou 10 k€ par an en moyenne.**

Notons que le dimensionnement des flottes de vélos en location et des aides proposées s'est aussi appuyé sur les cahiers techniques de l'ADEME pour estimer le besoin sur le territoire. Mettre en place des expérimentations à petite échelle et sonder la population seront de bons outils pour ajuster le dimensionnement du service.

Enfin, concernant la location longue-durée, il sera essentiel de s'appuyer sur un vélociste local en capacité d'assurer l'entretien et la remise en état de la flotte.

Tranche de population d'EPCI	Nombre moyen de vélo/parc
> 500 000	2 706
250 000 – 500 000	2 138
100 000 – 250 000	480
50 000 – 100 000	86
20 000 - 50 000	25
< 20 000	10

Tableau 1 Nombre moyen de vélos par parc selon les tranches de population d'EPCI - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

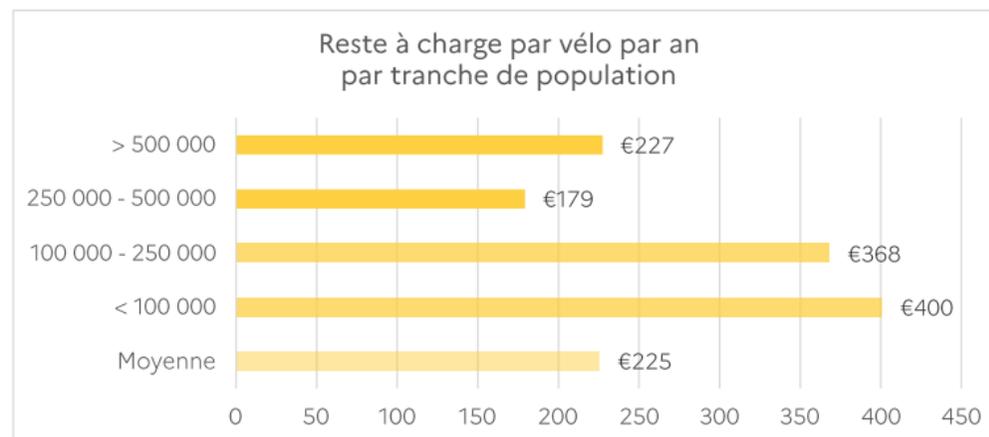


Figure 14 - Reste à charge par vélo par an par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

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 : Favoriser l'apprentissage du vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo, ça s'apprend. Accompagner les jeunes, à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée.

L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes. Et pourtant, la pratique du vélo est un véritable levier d'épanouissement et d'autonomie chez les jeunes.

Que ce soit dans les bourgs principaux, où la circulation peut être dense ou dans les parties plus rurales du territoire où les vitesses sont souvent élevées, la pratique du vélo nécessite un apprentissage pour assurer la sécurité de tous.



Exemples de mesures

- ✓ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « **Savoir rouler à vélo** » auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.
- ✓ Lancer un challenge écomobilité inter-écoles.
- ✓ Organiser des 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.



Budget indicatif

Financier	Subventionné
Humain	Faible



Indicateurs et objectifs

Indicateurs de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Part de scolaires sensibilisés	50 %	100 %
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire	3/an	6/an



Action n° 4 : Encourager le tourisme à vélo



Contexte et objectifs de l'action

La CCPL est située, sur sa partie nord et est, à immédiate proximité de la Vélomaritime et de la Véloodyssée, itinéraires cyclotouristiques d'envergures interationales. Ce potentiel de tourisme à vélo est aujourd'hui largement inexploité, alors même que le territoire possède de nombreux atouts : lac du Drennec, Monts d'Arrée, circuit des enclos paroissiaux... Une nouvelle offre cyclotouristique est donc à construire. En termes d'accessibilité, le service ferroviaire de la gare de Landivisiau, qui permet d'emporter son vélo dans le TER, est un atout précieux qui rend facilement le territoire éligible à des circuits à vélo d'un ou deux jours.

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



Exemples de mesures

- ✓ Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire, par exemple autour du circuit des enclos paroissiaux
- ✓ Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique 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.
- ✓ Organiser une journée « Le Pays de Landi à vélo », avec la découverte des principaux producteurs/restaurateurs du territoire et des dégustations associées



Budget indicatif

Financier	20 k€
Humain	Faible



Indicateurs et objectifs

Indicateurs de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Évolution de la fréquentation de cyclotouristes	x3 en 2028 par rapport à 2023	x2 en 2034 par rapport à 2028

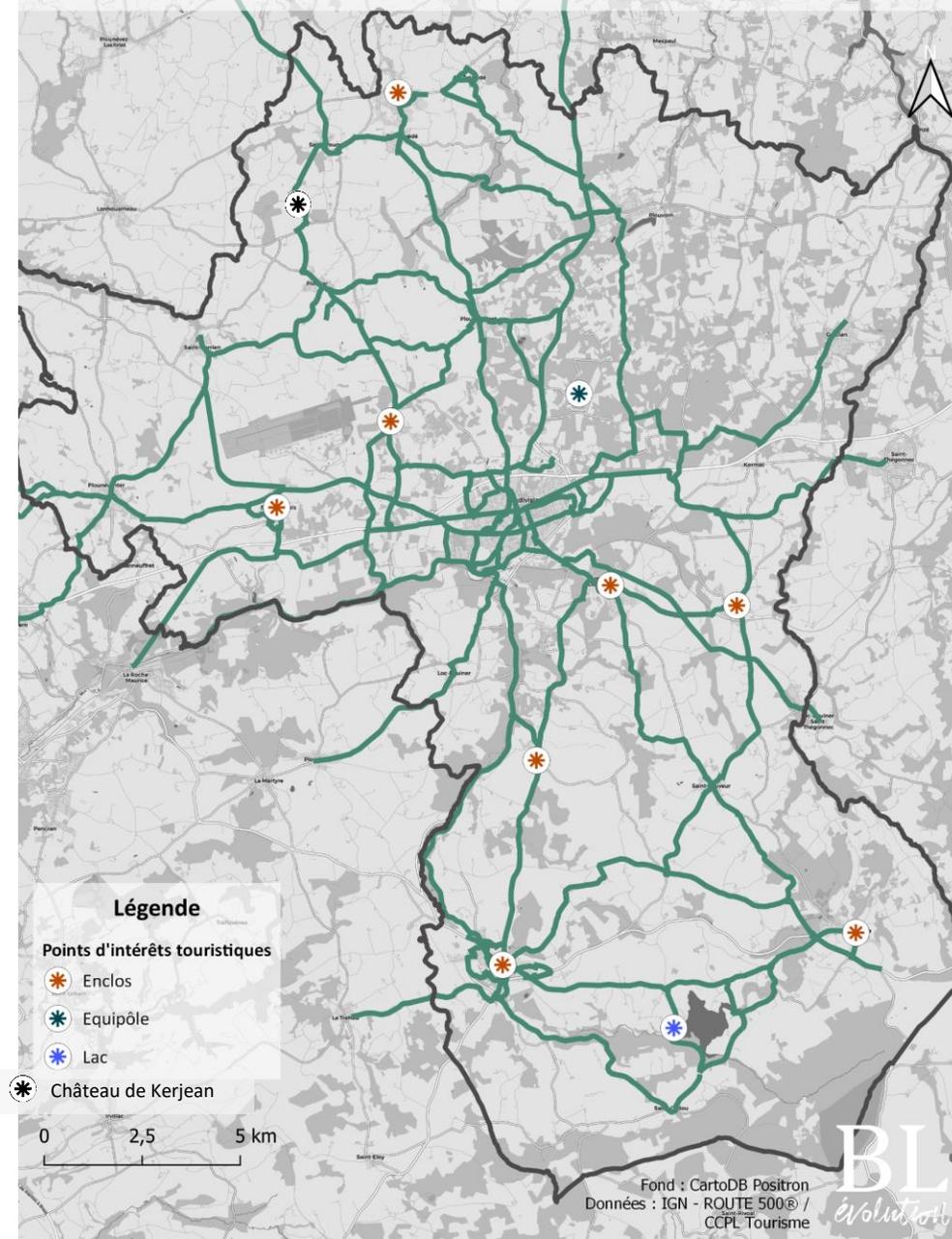


Action n° 4 : Encourager le tourisme à vélo

Le réseau cyclable à terme tel qu'envisagé dans une perspective avant tout utilitaire se prête également tout à fait à une valorisation pour des motifs touristiques.

Ainsi, les principaux points d'intérêt du territoire se trouvent tous reliés par les itinéraires inscrits au SDMA. C'est notamment le cas de l'ensemble des enclos inscrits au « Circuit des enclos », du lac du Drennec, tandis que l'Equipôle est situé à immédiate proximité de plusieurs itinéraires structurants.

Itinéraires inscrits au Schéma Vélo et points d'intérêt touristiques du territoire



Action n° 5 : Créer des événements et communiquer autour de la pratique des modes actifs



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 et l'organisation d'événements autour du vélo pourront 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 de la communauté de communes.

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



Exemples de mesures

- ✓ Créer des supports de communication à diffuser sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et l'offre pour les modes actifs sur le territoire (carte des temps de parcours, infographie sur les bénéfices du vélo, etc.)
- ✓ Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre au territoire (en lien avec « Mai à vélo » au niveau national)
- ✓ Organiser une « fête du vélo » en juin ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux-concours, des ateliers d'autoréparation et de gravage Bicycode, etc.



Budget indicatif

Financier	20 k€
Humain	Faible

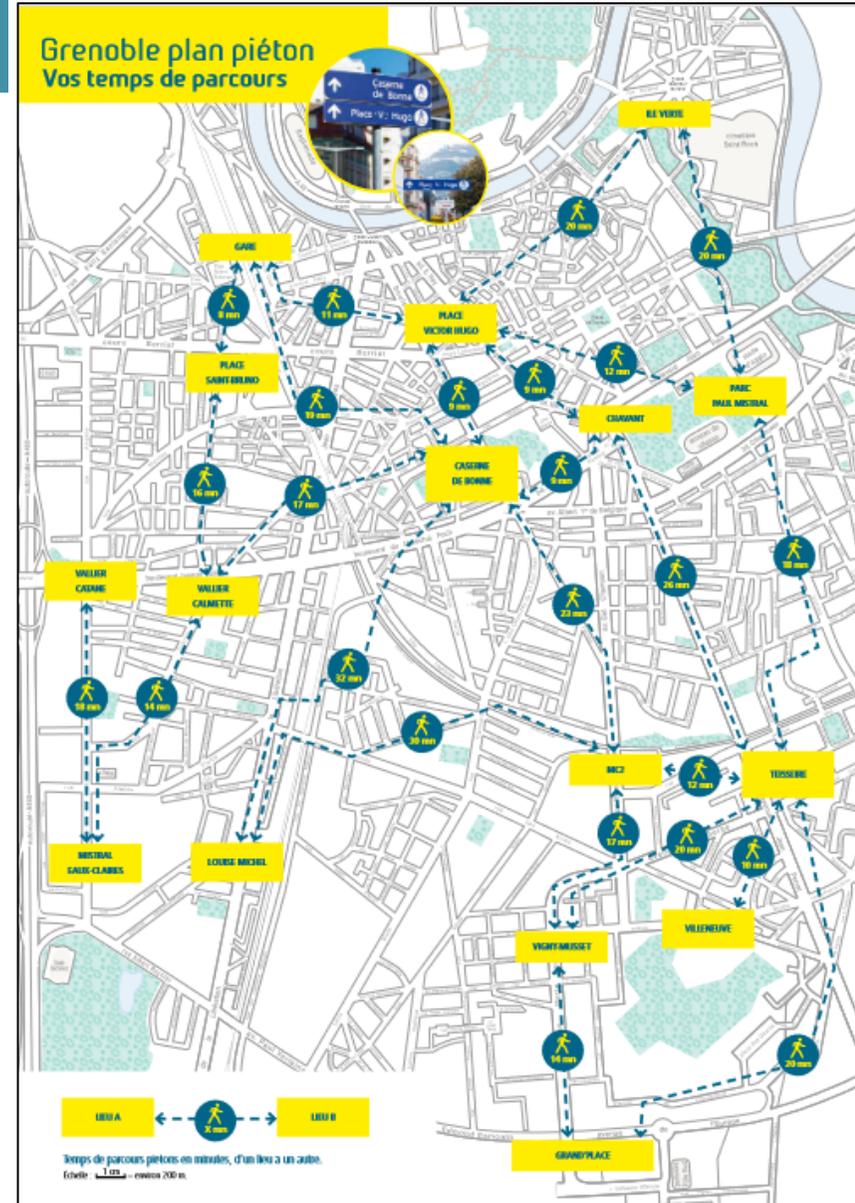
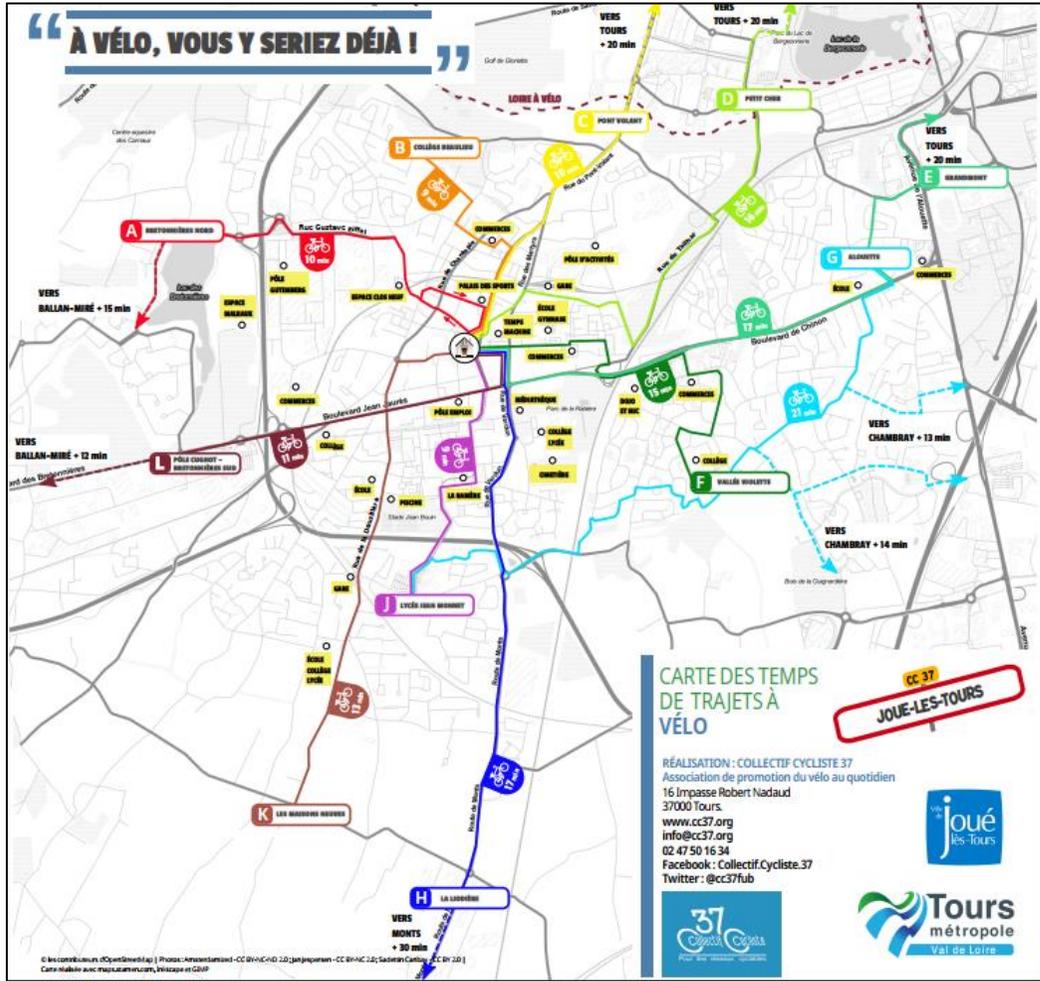


Indicateurs et objectifs

Indicateurs de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Part des personnes touchées par les campagnes de communication	20 %	50 %
Nombre d'événements « Mai à Vélo »	Annuellement à partir de 2024	
Nombre de participants à la fête du vélo annuelle	200/an	400/an

Action n° 5 : Créer des événements et communiquer autour de la pratique des modes actifs

Exemples de documents de communication pour encourager l'usage des modes actifs



Action n° 5 : Créer des événements et communiquer autour de la pratique des modes actifs

Stage de remise en selle

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



Challenge mobilité

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



Exemples d'évènements et d'animations potentiels pour le territoire

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 communauté de communes (prime à l'achat, location longue durée...)





Action n° 6 : Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité à vélo



Contexte et objectifs de l'action

Les collectivités ont un réel impact sur le développement du vélo sur un territoire, à la fois sur les aménagements, mais également sur la communication et leur implication sur la thématique. La communauté de communes du Pays de Landivisiau peut s'inscrire dans des réseaux et labellisations nationaux sur la mobilité à vélo, tels que le réseau Vélo & Territoires ou le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, le baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), ou encore la labellisation « Territoire Vélo ».

En tant qu'employeur, la CCPL se doit de montrer l'exemple et proposer à ses agents toutes les solutions possibles pour les inciter à transformer leurs mobilités. Il existe tout un panel de solutions pour développer le vélo au sein des services : réaliser un plan Objectif Employeur Pro Vélo, généraliser le forfait mobilité durable, accorder des vélos de fonction aux employés voulant essayer le *vélotaf*, proposer des stationnements vélo sécurisés et équiper de bornes de recharge pour VAE... Il est aussi possible de créer de l'émulation au sein des équipes en participant à des défis comme Mai à vélo.



Exemples de mesures

- ✓ Devenir ambassadrice de la mobilité à vélo, en devenant membre et en participant activement à l'association Vélo & Territoires ou au Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables
- ✓ Promouvoir le label Accueil Vélo auprès des établissements touristiques du territoire
- ✓ Réaliser un plan OEPV sur le site regroupant le plus d'agents
- ✓ Mettre en place une flotte de vélos de fonction pour les agents du Pays de Landivisiau
- ✓ Promouvoir l'exemplarité du territoire par la visibilité des élus à vélo



Budget indicatif

Financier	15 k€ (investissement 10 VAE pour un usage interne des agents)
Humain	Faible



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Plan OEPV	Réalisé	–
Nombre de vélos de fonction disponibles	5	15



Action n° 6 : Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité à vélo

S'engager dans une démarche OEPV ?



Le programme, c'est quoi ?

Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) est un programme CEE (Certificats d'Economies d'Energie) qui vise à accompagner **4500 employeurs dans le développement d'une culture vélo** au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés. Une aide financière prise en charge **par le programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services « pro-vélo »** pour les déplacements domicile-travail et professionnels de leurs collaborateurs, clients et fournisseurs.

Rejoindre les 185 adhérents de Vélo & Territoires ?

mission

Développer l'usage du vélo dans tous les territoires

Face aux enjeux climatiques, de transition écologique, santé, bien-être, mobilité et proximité, le vélo est une vraie réponse pour les territoires. Nous sommes convaincus à Vélo & Territoires que la France a tous les atouts pour devenir une véritable nation cyclable, à l'image de ses voisins européens, et atteindre 12 % de part modale vélo à horizon 2030.



engagements

1 FÉDÉRER & ANIMER UN RÉSEAU DE COLLECTIVITÉS AUTOUR DE LA CAUSE VÉLO

Notre +

La collégialité et la représentativité du réseau pour co-construire notre action au quotidien

3 REPRÉSENTER & DÉFENDRE LES INTÉRÊTS DES COLLECTIVITÉS ENGAGÉES POUR LE VÉLO

Notre +

Une connaissance fine de nos adhérents, de leurs besoins et des réalités territoriales

4 MESURER & OBJECTIVER L'IMPACT DES POLITIQUES CYCLABLES POUR CONVAINCRE

Notre +

Une approche pragmatique et constructive, une expertise fine et indépendante

2

OUTILLER, INSPIRER & ACCOMPAGNER POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ À VÉLO

Notre +

Centre de ressources pour nos adhérents



Action n° 7 : Accompagner les entreprises



Contexte et objectifs de l'action

Les trajets domicile — travail et domicile-études représentent une part très importante des déplacements. Ainsi, travailler directement avec les acteurs (entreprises, industries, salariés, responsables des ressources humaines...) permet d'accompagner au mieux les salariés pour rendre les trajets accessibles, enviabiles et réalisables. Venir au travail à vélo a des **effets bénéfiques sur le cerveau et sur la disponibilité au travail** qui ont été prouvés.

En œuvrant de pair avec les acteurs économiques du territoire, en particulier au niveau des zones d'activités, la CCPL peut avoir un impact important sur le développement des modes actifs sur le territoire. Il est donc primordial de pousser les entreprises à mener une politique ambitieuse pour les déplacements des salariés.



Exemples de mesures

- ✓ Mener une campagne de communication auprès des employeurs, pour les sensibiliser et leur présenter les leviers d'actions dont ils disposent :
 - organisation d'un challenge mobilité ;
 - mise en place du forfait mobilités durables ;
 - réalisation de plans de déplacements (à l'échelle d'un établissement, d'une zone d'activités, etc.) ;
 - programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) ;
 - installation de stationnement vélo sécurisé sur site, etc.



Budget indicatif

Financier	5 k€
Humain	Faible



Indicateurs et objectifs

Indicateurs de résultat	Objectif minimum	Objectif élargi
Part des entreprises sensibilisées aux actions vélos	60 %	100 %

AXE 4 : ASSURER LA GOUVERNANCE DU SDMA



Fiches actions suivi de la
politique cyclable



AXE 4 : GARANTIR LA GOUVERNANCE DU SDMA

Fiche action	Mesures	Indicateurs
<p>4.1 Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Disposer d'un agent en charge des mobilités et notamment de la mise en œuvre du SDMA • Réinterroger l'opportunité de se doter de la compétence AOM, dans l'éventualité où cette possibilité serait à nouveau offerte par la loi • Se doter d'un document cadre de référence précisant la manière avec laquelle chaque collectivité intéressée par la mise en œuvre du SDMA est susceptible d'intervenir 	<ul style="list-style-type: none"> • Part des communes ayant validé l'articulation de la gouvernance
<p>4.2 . Évaluer les différentes actions menées dans le cadre des politiques de mobilités active</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêter une liste d'indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des actions menées dans le cadre de ces politiques • Dresser un bilan annuel de ces mêmes actions en se fondant sur ces indicateurs et réunir un comité de suivi pour une mise en débat de ce bilan • Développer une veille documentaire en rapport avec les mobilités actives avec l'ambition notamment d'être en mesure de solliciter les opportunités de financement des actions à mettre en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de réunions • Taux de participation aux réunions
<p>4.3 Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Communiquer sur les différentes actions en faveur des mobilités actives menées par la CCPL <ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre la concertation déjà engagée dans le cadre de l'élaboration du SDMA à l'occasion du déploiement des actions correspondantes • Associer la population et les acteurs des mobilités actives dans le cadre des projets d'aménagement des itinéraires cyclables, selon des modalités qui restent à définir 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'ETP sur le sujet des modes actifs <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de formation



Action n° 1 : Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives



Contexte et objectifs de l'action

La mise en œuvre efficace d'une planification pour les modes actifs demande une importante coopération entre les acteurs du territoire, afin de mener des actions complémentaires et d'en maximiser l'impact. En ce sens, il est essentiel de définir collectivement le rôle de la CCPL, des communes, du Département... dans la mise en œuvre du schéma directeur.

La mise en œuvre des liaisons cyclables illustre bien cette nécessité de coopération, étant donné que des aménagements sur différents types de voirie sont souvent nécessaires pour créer une liaison continue, avec des compétences réparties entre les différents acteurs publics.

Cette répartition des rôles est à définir en fonction des compétences et des ressources disponibles aux différentes échelles, la communauté de communes jouera un rôle central de coordination.



Exemples de mesures

- ✓ Se doter d'un document cadre de référence précisant la manière avec laquelle chaque collectivité intéressée par la mise en œuvre du SDMA est susceptible d'intervenir
- ✓ Réinterroger l'opportunité de se doter de la compétence AOM, dans l'éventualité où cette possibilité serait à nouveau offerte par la loi
- ✓ Communiquer auprès des communes du territoire pour favoriser la coopération
- ✓ Disposer d'un agent en charge des mobilités et notamment de la mise en œuvre du SDMA



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,5 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum
Part des communes ayant validé le rôle des différentes instances	100 %



Action n° 1 : Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives

La mise en œuvre du SDMA requiert principalement trois types de compétences : la compétence mobilité, la compétence voirie et le pouvoir de police .



LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Elle comprend la promotion et l'organisation de services de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Avec la loi LOM ; l'EPCI qui exerce cette compétence pourra développer des services vélos ; promouvoir l'usage du vélo sur son territoire ou encore se doter d'une planification de type schéma directeur cyclable ou modes actifs.



LA COMPÉTENCE VOIRIE

Elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien des voies de circulation. Les communes et les départements exercent historiquement cette compétence sur leurs voies respectives. Contrairement aux communautés de communes ou d'agglomération ; les métropoles et communautés urbaines disposent de la compétence voirie obligatoire de par leur statut.



LE POUVOIR DE POLICE

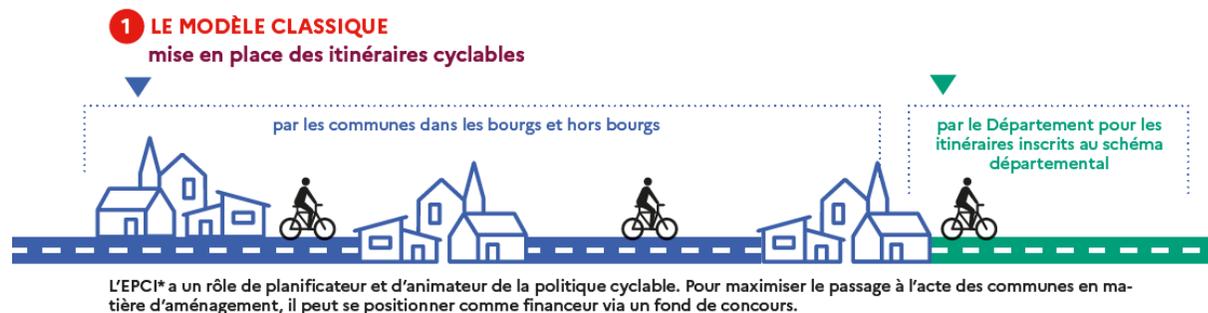
Le pouvoir de police de circulation et de stationnement est exercé par le maire ; ce pouvoir permet entre autres de travailler le partage de la voirie entre les modes, de décider des vitesses maximums autorisées ou encore des sens de circulation autorisés des rues.



Action n° 1 : Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives

Gouvernance : modèle classique

Option préconisée



Les communes portent l'aménagement du réseau sur la voirie communale. L'EPCI peut intervenir pour porter certains services et équipements : location, stationnement, signalétique, communication... L'EPCI peut intervenir pour favoriser l'aménagement cyclable des voiries y compris communales.

Sur le plan financier :

- Elle peut mettre en place un **fond de concours à destination des communes par exemple en définissant des règles de participation selon la hiérarchie du réseau définie dans le SDMA communautaire.**

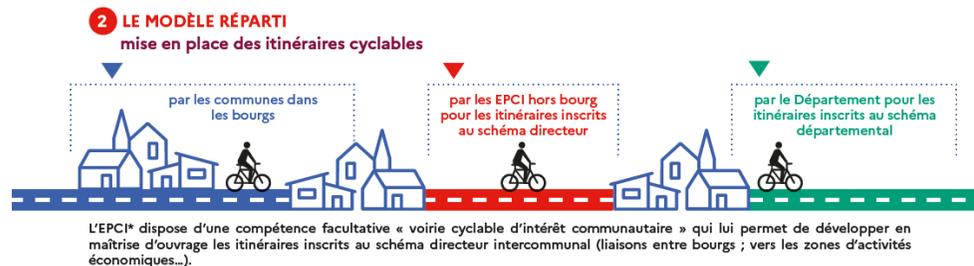
Sur le plan technique :

- Elle peut **accompagner les communes dans le montage des dossiers de subvention**
- Elle peut s'assurer de la **qualité technique des aménagements réalisés** : appui à la sélection des maitres d'œuvre, relecture technique des aménagements proposés par les maitres d'œuvre
- Elle peut **prendre à sa charge la réalisation des études pré-opérationnelles ou proposer un groupement de commande permettant à une commune volontaire de solliciter rapidement et facilement un bureau d'études spécialisé pour l'accompagner dans son projet**
- Elle peut proposer **l'animation de formations à destination des élus et des services communaux sur l'aménagement cyclable...**



Action n° 1 : Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives

Gouvernance : modèle réparti

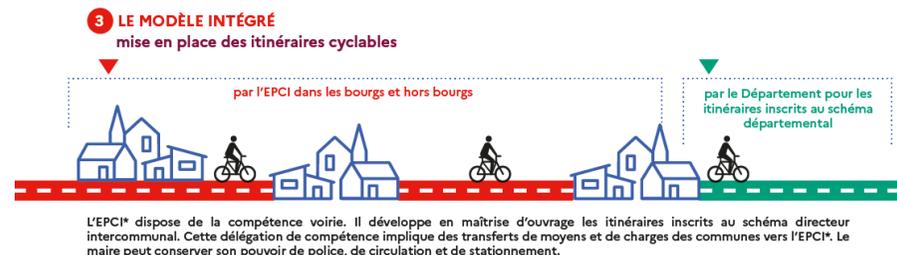


Les communes **transfèrent partiellement la compétence voirie** (ou voirie cyclable d'intérêt communautaire) à l'EPCI pour la réalisation des itinéraires d'intérêt communautaire. Le **SDMA permet de définir la hiérarchie du réseau et identifier les voiries concernées**. La réalisation du réseau secondaire reste la compétence des communes au titre de leur compétence voirie.

Ainsi, aux actions possibles listées ci-dessous, s'ajoute le rôle de Maitrise d'ouvrage que peut prendre l'EPCI pour la réalisation d'aménagements cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la gestion.

A noter : ce rôle peut être exercé via la prise de compétence « voirie cyclable d'intérêt communautaire » et s'appliquer sur toutes les voiries identifiées dans le SDMA ou faire l'objet au cas par cas d'une convention entre la commune et l'EPCI. Cependant, cette prise de compétence reste peu utilisée et insécurisante au niveau jurisprudentiel.

Gouvernance : modèle intégré



Les **communes transfèrent l'ensemble de la compétence voirie à l'EPCI**. L'EPCI réalise l'ensemble des aménagements inscrits dans le SDMA en dehors des routes départementales.

Cas des routes départementales

Le territoire du Pays de Landivisiau présente de nombreuses routes départementales à enjeux d'un point de vue des mobilités cyclables. Il paraît peu opportun d'envisager un transfert de voirie pour l'ensemble des voiries concernées.

Plusieurs actions sont à étudier avec le département :

- La **possibilité de modifier le schéma directeur départemental en y intégrant les besoins identifiés dans le SDMA**. Cela permettra d'intégrer les aménagements dans le programme de travaux départemental
- Proposer au cas par cas, un conventionnement pour réaliser un aménagement cyclable sur la voirie départementale. Ce choix devrait certainement faciliter la réalisation des aménagements.

Action n° 1 : Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques cyclables, il s'agit de favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la communauté de communes.

Cela passe par un plan de formation spécifique aux aménagements cyclables auprès des services techniques urbanisme, aménagements, voiries afin de garantir la prise en compte systématique des modes actifs dans les projets de la ville (refonte de voiries, opération d'aménagement, logements, équipements, etc.).

Enfin, il semble important de pérenniser un poste de chargé de mission vélo au sein de la communauté de communes, afin qu'il soit l'interlocuteur privilégié des communes sur l'ensemble des projets intégrant les modes actifs et veillent à la cohérence globale des projets.



Exemples de mesures

- ✓ Disposer d'un agent en charge des mobilités et notamment de la mise en œuvre du SDMA
- ✓ Organiser des temps de formation à destination des services techniques des différentes communes
- ✓ Ces temps de formation pourront être complétés de visites techniques de terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en course, sur le territoire de la CCPL et dans d'autres collectivités



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,5 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif
Nombre d'ETP sur le sujet des modes actifs	1
Nombre de formations organisées sur la mobilité durable	2/an



Action n° 1 : Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives

Catégorie d'EPCI (en milliers d'habitants)	Budget vélo moyen 2021		Part de subv reçues €/hab	Budget vélo moyen sans subventions €/hab
	€	€/hab		
0 < 20	157 570 €	11,33 €	2,29 €	9,05 €
20 < 50	273 246 €	8,39 €	1,69 €	6,69 €
50 < 100	581 228 €	8,35 €	1,68 €	6,67 €
100 < 200	1 406 287 €	9,53 €	1,92 €	7,61 €
200 < 500	2 844 278 €	8,75 €	1,77 €	6,99 €
500 < 1 M	6 238 947 €	9,61 €	1,94 €	7,67 €
1 M <	18 775 764 €	11,00 €	2,22 €	8,78 €
Moyenne	1 213 148 €	9,02 €	1,82 €	7,20 €

Les budgets varient légèrement selon la taille des EPCI. La CCPL se situe dans la catégorie 20 < 50 milliers d'habitants. Les EPCI de taille similaire ont en moyenne investi 6,69 euros / habitant hors subvention en 2021. **Cela correspond pour la Communauté de communes du Pays de Landivisiau à environ 200 000 euros d'investissement par an.**

Catégories de collectivités	Nombre moyen de personnes impliquées dans le développement du vélo	Nombre moyen d'ETP impliqués dans le développement du vélo
Communes	- de 10 000 habitants	1,2
	+ de 10 000 habitants	4,5
EPCI	- de 50 000 habitants	1,9
	+ de 50 000 habitants	6,6
Départements	13,5	5,0
Régions	7,8	3,3
Autres (Syndicats, PNR, PETR...)	4,3	1,3
Moyenne nationale	4,6	1,8

Au niveau des ETP dédiés à la question du vélo, les EPCI de taille similaire à la CCPL consacrent en moyenne 0,7 ETP au développement du vélo sur leur territoire.



Action n° 2 : Évaluer les différentes actions menées dans le cadre des politiques de mobilités active



Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le département, la communauté de communes, et les différentes communes du territoire.

Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au SDMA. Ce comité pourra se réunir a minima deux fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables et sur la mise en place de nouveaux services.

Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou Communauté de communes).

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



Exemples de mesures

- ✓ Arrêter une liste d'indicateurs permettant de mesurer l'efficacité des actions menées dans le cadre des politiques de mobilités actives, et compléter les données alimentant ces indicateurs
- ✓ Dresser un bilan annuel de ces mêmes actions en se fondant sur ces indicateurs et réunir un comité de suivi pour une mise en débat de ce bilan
- ✓ Développer une veille documentaire en rapport avec les mobilités actives (guides techniques, actualités), avec l'ambition notamment d'être en mesure de solliciter les opportunités de financement des actions à mettre en œuvre



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,5 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum
Nombre de comités de pilotage sur le sujet	2
Pourcentage de communes représentées lors des comités de pilotage	80 %



Action n° 3 : Permettre aux citoyens d’être acteurs de la planification des mobilités



Contexte et objectifs de l’action

Le développement des aménagements en faveur des modes actifs s’inscrit dans une démarche d’amélioration de l’espace public et la qualité de vie des habitants. Une démarche participative permet de mieux répondre aux attentes des citoyens tout en leur partageant les problématiques techniques de mise en œuvre. Les démarches participatives sont encore expérimentales, mais certaines d’entre elles peuvent inspirer les collectivités.

Ainsi, il sera essentiel de questionner les habitants de la communauté de communes lors de la mise en place de nouveaux aménagements ou de nouveaux services. Les concertations réalisées lors de l’élaboration du schéma directeur peut servir de base pour pérenniser un groupe de concertation.

L’expérimentation et les aménagements tactiques permettront aussi de tester différentes solutions et d’interroger les citoyens sur leurs préférences. À titre d’exemple, un travail sur le plan de circulation se prête bien à l’expérimentation, en testant la suppression de stationnement, la mise en sens unique ou la piétonnisation temporaire. L’urbanisme tactique a pour vocation de tester et doit être accompagné de dispositifs d’observations et de suivi en vue de la pérennisation de certaines propositions.



Exemples de mesures

- ✓ Communiquer sur les actions menées en faveur des mobilités actives
- ✓ Poursuivre la concertation déjà engagée dans le cadre de l’élaboration du SDMA, avec les habitants, représentants d’usagers, acteurs locaux (associations, établissements scolaires, employeurs...)
- ✓ Associer ces acteurs dans le cadre des projets d’aménagements, selon des modalités à définir



Budget indicatif

Financier	/
Humain	0,5 ETP sur la gouvernance et la mise en œuvre du schéma



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Objectif minimum
Nombre de réunions de concertation par an	2
Part des projets d’aménagement où la population a été concertée	80 %

Par où commencer ?

Synthèse de la programmation prévisionnelle de la CCPL dans les trois ans à venir

Axe et actions	Montant	Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> ○ 1.1 Créer des liaisons cyclables intercommunales sécurisées et continues ○ 1.2 Déployer un réseau de routes jalonnées ○ 1.3 Traiter les franchissements ○ 2.2 Garantir la continuité des liaisons cyclables intercommunales en intra-communal 	<p>Environ 100 k € / an</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Contributions aux projets portés par les communes sous forme de fond de concours, dont les conditions seront définies ultérieurement. ○ Contributions fléchées sur les aménagements les plus sophistiqués dans et en-dehors des zones agglomérées
<ul style="list-style-type: none"> ○ 1.4 Connecter les zones d'activités aux centres-villes, centres-bourgs et pôles d'intermodalité 	<p>Inclus dans le montant global des projets d'aménagement</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagement de la nouvelle zone d'activités économiques de Lestrévignon avec la création d'une piste cyclable sur la voie principale ○ Aménagement des espaces réservés aux piétons et vélos (trottoirs et pistes cyclables) dans la zone d'activités économiques du Vern
<ul style="list-style-type: none"> ○ 3.1 Mettre en place du stationnement vélo 	<p>14 k€ HT / an</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Contribution aux projets portés par les communes sous la forme de fonds de concours (conditions définies ultérieurement) ○ Déploiement des projets portés par la CCPL pour les équipements d'intérêt communautaire
<ul style="list-style-type: none"> ○ 3.2 Mettre en place un service de location de vélo 	<p>10 à 12k€ HT / an</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 3.2 Mettre en place une aide à l'achat de vélo 	<p>12k € HT / an</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 3.3 Favoriser l'apprentissage du vélo ○ 3.4 Encourager le tourisme à vélo ○ 3.5 Créer des événements et communiquer ○ 3.6 Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité à vélo ○ 3.7 Accompagner les entreprises 	<p>Temps-agent consacré à la question des mobilités</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 4.1 Renforcer le rôle de la CCPL dans le déploiement des politiques de mobilités actives ○ 4.2 Évaluer les différentes actions menées dans le cadre des politiques de mobilités active ○ 4.3 Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités 	<p>Temps-agent consacré à la question des mobilités</p>	