Elaboration d'un schéma directeur cyclable et réalisation d'une étude de faisabilité pour la création d'un itinéraire cyclable sur le territoire du Haut Pays Bigouden

Comité de pilotage de lancement

06/02/2025

Jean-Baptiste DE BURES
Chef de projet
Jean-baptiste.de-bures@bl-evolution.com
06 65 69 55 24

Théo ALBERT
Chargé de mission
theo.albert@bl-evolution.com
06 58 89 45 77

Tour de table :

6 février 2035 - Réunion de suivi du plan vélo

En une phrase, décrivez

L'évolution dans les habitudes de mobilité qui vous a le plus marqué

sur ces 10 dernières années

dans le Haut Pays Bigouden

POURQUOI FAIRE DU VÉLO ?

APPRENDRE POUR ÊTRE AUTONOME

PRATIQUER UNE ACTIVITÉ PHYSIQUE

LUTTER CONTRE LA POLLUTION

SE DÉPLACER EFFICACEMENT

S'AÉRER ET SE FAIRE PLAISIR

TOU.TE.S À VÉLO

DÉPENSER MOINS

POUR UNE VILLE AVEC MOINS DE VOITURES

Illustration du rapport « Construire un système vélo », CNRS, Projet MAMA

Pourquoi développer et encourager la pratique du vélo ?

Santé

L'usage quotidien du vélo permettrait de **réduire la mortalité précoce de 29 % à 41 %**.

Autonomie

Le vélo permet aux adolescents et aux personnes les plus précaires, non-détentrices de véhicule motorisé ou de permis de conduire de gagner en autonomie.

Sécurité

Les accidents de la route tuent environ 3 000 personnes par an en France. Le vélo est un **vecteur d'apaisement de l'espace public** et d'amélioration de la qualité de vie.

Economique

La **mobilité représente 15% du budget** des ménages en France, soit 4 500€ par an en moyenne. Pour un usage quotidien**, une voiture coûte 8 fois plus cher qu'un Vélo à Assistance Electrique (VAE)**.

Pollution de l'air et changement climatique

La pollution atmosphérique est responsable de 40 000 morts chaque année. Le secteur des transports est le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre en France (près de 31% des émissions nationales).

Dans le Haut Pays Bigouden, quelle est la proportion des trajets de moins de 7 km (en nombre de trajets) ?

15 %

30 %

45 %

60 %

Dans la CC Haut Pays Bigouden, quelle est le pourcentage de trajets intra communaux ?

15 %

27 %

45 %

60 %

Quizz

Dans la CC Haut Pays Bigouden, quelle est la part modale de la voiture (en nombre de trajets) ?

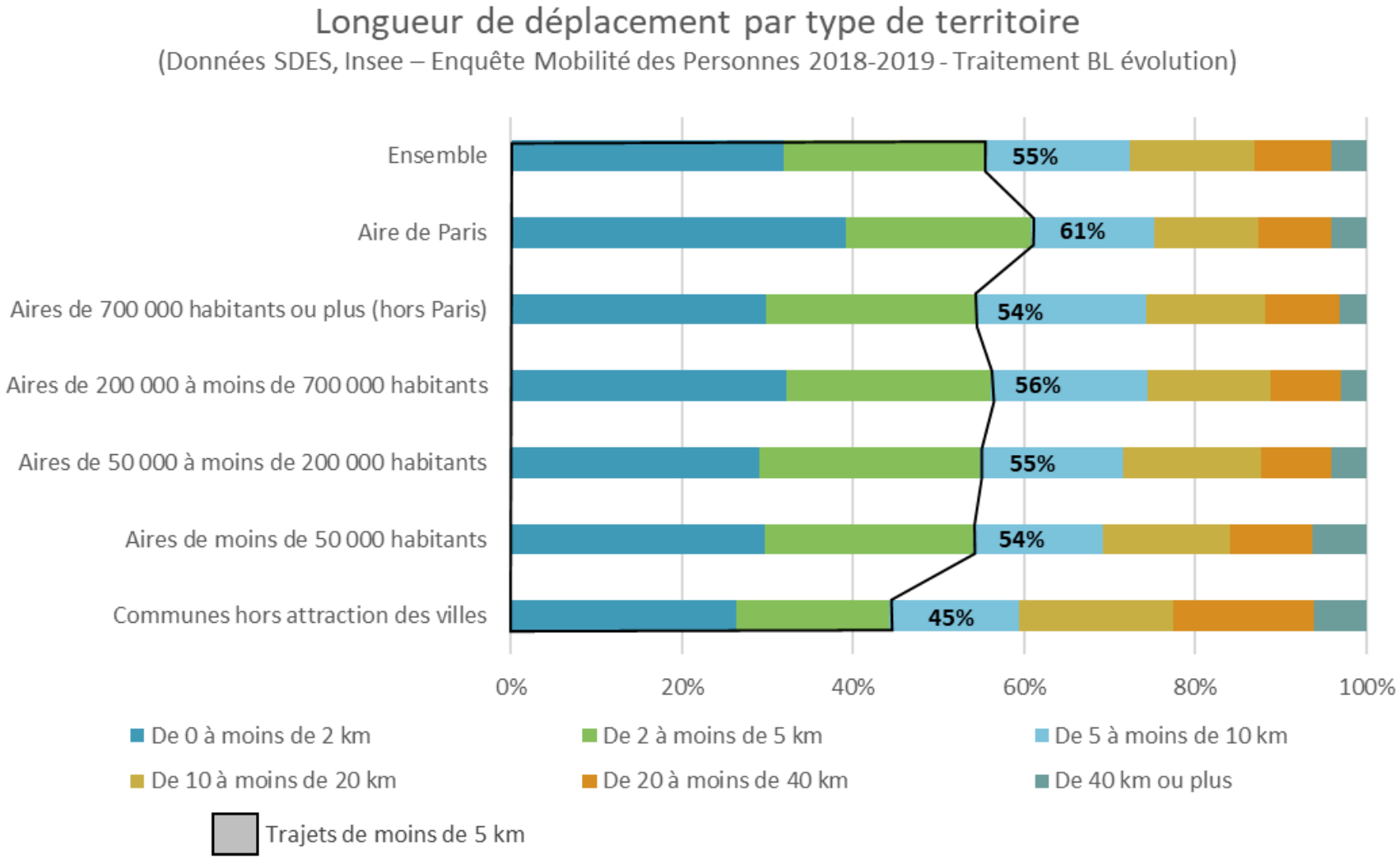
51 %

71 %

81 %

91 %

Le vélo, un mode de déplacement pas seulement réservé aux zones urbaines



L'usage du vélo au quotidien est très pertinent aussi en zone rurale

En agglomération : apaiser pour un meilleur partage de l'espace public

1. Rendre la ville **accessible** aux habitants les plus vulnérables
2. Mettre la **pratique de la marche, du vélo et l'usage des transports collectifs** au centre de l'organisation de l'espace public
3. Encourager le **développement des mobilités actives**
4. Soutenir la **réduction du nombre de véhicules motorisés** et de leur vitesse
5. Renforcer la place du **végétal**
6. **Connecter les quartiers** par des axes structurants à l'échelle de l'agglomération (piéton, vélo et transports collectifs)
7. Préserver et **développer les commerces** et services de proximité
8. Associer les **représentant des usagers et les associations** de protection de l'environnement à des instances de concertation.
9. **Améliorer la santé** de toutes et tous en réduisant les pollutions existantes (atmosphérique, sonore, lumineuse)
10. Agir pour que les droits et les obligations soient connues de toutes et tous à l'aide d'un **Code de la Rue et de campagnes de communication**.

Des exemples d'aménagements cyclables qualitatifs et peu coûteux

En agglomération : apaiser pour un meilleur partage de l'espace public

Des exemples d'aménagements cyclables qualitatifs et peu coûteux

Hors agglomération : Sécuriser les grands axes et requalifier les voies à faible trafic

Vers un système vélo efficace

Parlons Vélo !

Sources : www.FUB.fr - parlons-velo.fr - inspiré de : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

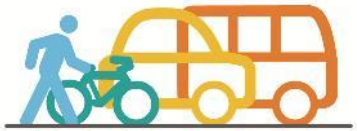
Nos expertises

RSE

Climat – énergie

Biodiversité

Économie circulaire



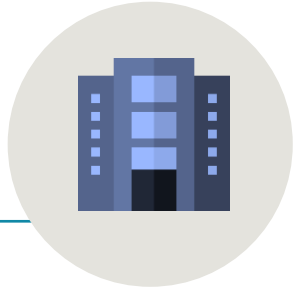
Mobilités

Sobriété numérique

Nos clients

Grands groupes

TPE - PME



Territoires

Campus - ONG

Coopérative à but sociétal

+600	100	12
clients	collaborateurs	ans d'expérience

Nos bureaux

Paris

21 rue Voltaire
75011 PARIS
Tél : +33 1 86 95 48 90

Grenoble

Lyon

Marseille

Rennes

BL évolution Coopérative au capital variable de 67 500 €

RCS Grenoble 793 489 204

Nos références Grand Ouest

Bretagne

Ville de Saint-Avé

CC Bretagne Romantique

Ville de Lanester

Liffré-Cormier Communauté

Pontivy Communauté

Ville de Tinténiac

Ville de Theil-de-Bretagne

Ville de Fougères

CC Pays de Dol - Baie du Mont St-Michel

CC de la Baie du Cotentin

CC du Pays de Landivisiau

Douarnenez Communauté

CC du Pays Bigouden Sud

Leff Armor Communauté

Guingamp Paimpol Agglomération

Normandie

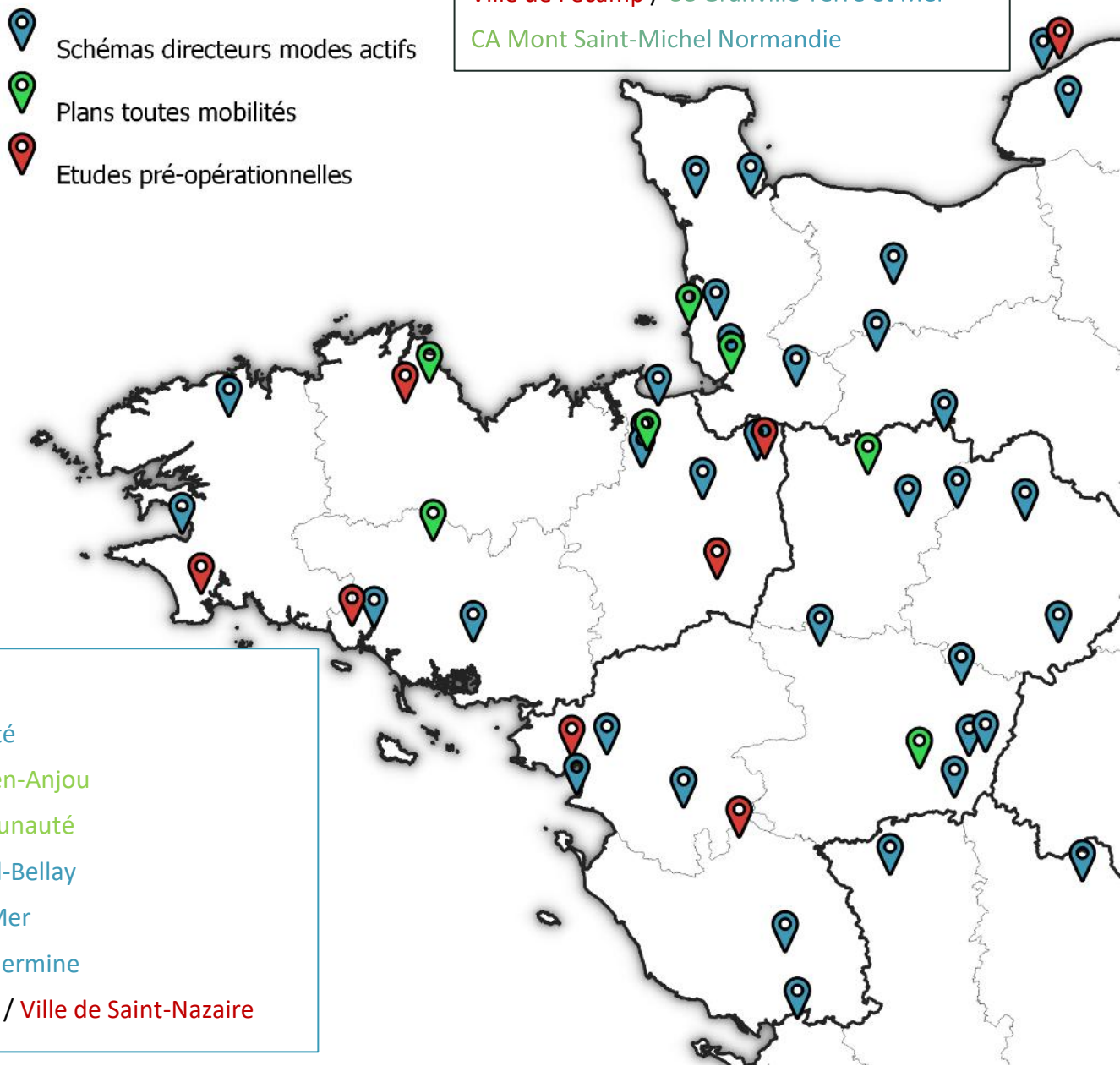
Ville d'Avranches / CC Baie du Cotentin

Caux Seine Agglo / Côte Ouest Centre Manche

CC Cingal-Suisse Normande / CA Fécamp Caux Littoral

Ville de Fécamp / CC Granville Terre et Mer

CA Mont Saint-Michel Normandie



Pays de la Loire

Ville d'Allonnes / Anjou Bleu Communauté

Ville de Baugé-en-Anjou / Ville de Doué-en-Anjou

Ville de La Chevrolière / Mayenne Communauté

CC Mont des Avaloirs / Ville de Montreuil-Bellay

Montval-sur-Loir / Ville de la Plaine-sur-Mer

CA Terres de Montaigu / Ville de Sainte Hermine

CA Saumur Val de Loire / CC Sud Estuaire / Ville de Saint-Nazaire

BL évolution

Organisation de l'équipe projet, équipe pressentie

Equipe projet

Chef de projet

Jean-Baptiste DE BURES
10 ans d'expérience en conduite de politiques publiques de mobilités

- Interlocuteur principal
- Etude du potentiel cyclable
- Elaboration du plan d'action
- Animation des ateliers de concertation
- Supervision méthodologique de l'étude préopérationnelle

Chargé de production

Théo ALBERT
Ingénieur Grenoble INP
Master Transitions Science Po Grenoble

- Analyse des documents de planification
- Elaboration des livrables
- Création des contenus cartographiques et graphiques
- Animation des ateliers de concertation
- Appuis à l'élaboration du plan d'action
- Production des fiches tronçons et des plans préopérationnels

Experts mobilisables

Mobilités et aménagements cyclables

Guillaume MARTIN
Expertise mobilités, aménagements cyclables, climat

Urbanisme

Julien Langé
Urbaniste des mobilités, géographe, programmiste

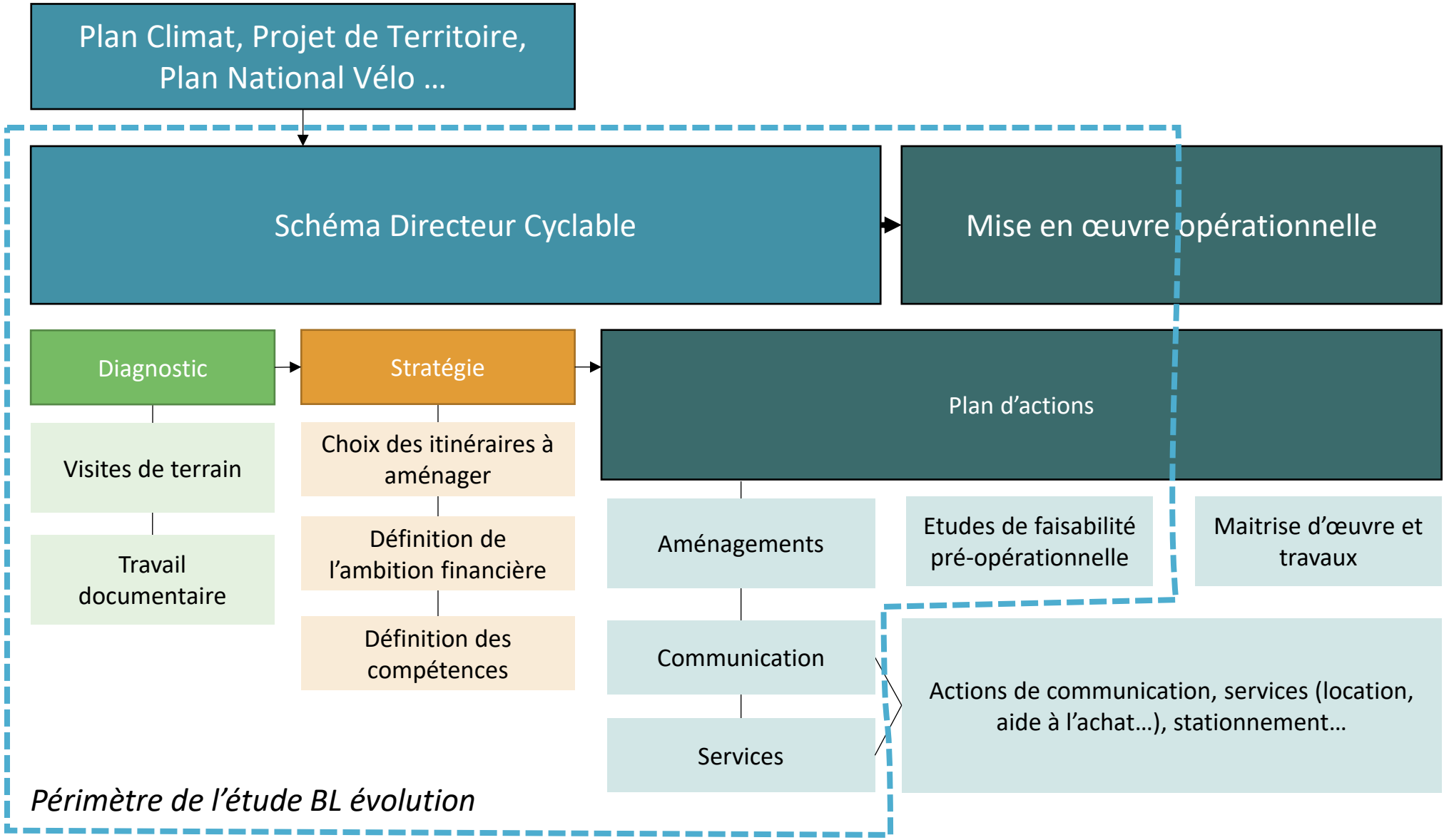
Expert Juridique

Johann HELWIG
Docteur en droit public
Urbaniste cyclable

Communication et graphisme

Edouard Marchal
Conseil et stratégie en communication

Le Schéma Directeur Cyclable : un outil de planification pour mettre en place ce système



Calendrier de la mission

Diagnostic (3 mois) mi-janvier – mi-avril 2025	Scénarios (2 mois) Mai – Juin 2025	Plan d'actions (2 mois) Septembre – Octobre 2025
• Réunion de cadrage (17.01) • COPIL de lancement (6 février) • Visite terrain • Entretiens • COTECH • COPIL	• Réunion publique de concertation citoyenne • Séminaire stratégique • COTECH • COPIL	• COTECH • COPIL • Restitution finale au grand public

Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic territorial

Janvier – Avril 2025

Diagnostic

Analyse documentaire, analyse du territoire	A compléter
Des entretiens (responsables associatifs, partenaires…), une enquête en ligne	*A lancer*
Visites terrain (identification des itinéraires, des points durs, étude des usages en condition réelle)	Réalisée, à exploiter
Faisabilité : Analyse de l'itinéraire Plonérour - Plozévet	*A lancer*

Des visuels, des cartes, des photos, une analyse des usages

Morphologie du territoire (polarité, grands axes, coupures, topographie…)

Analyse de la demande (flux, générateurs de déplacements, potentiels reports modaux cyclables…)

Analyse de l'offre (cyclabilité des routes, qualité des infrastructures, services, intermodalité…)

Coordination avec les schémas des territoires voisins

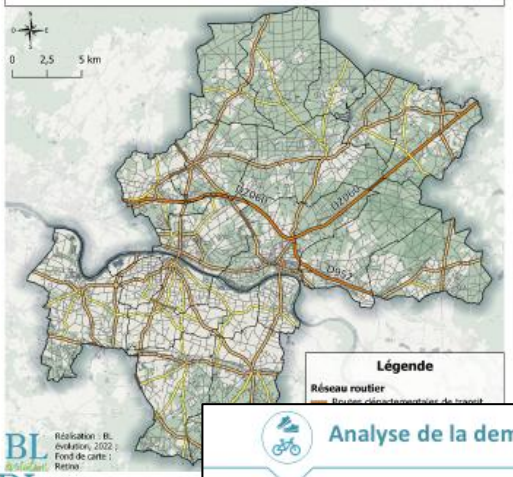
1 réunion de cadrage	**17 janvier**
1 COPIL de lancement	***6 février***
1 COTECH de travail sur le diagnostic (en visio)	*A programmer*
1 COPIL de validation du diagnostic	*A programmer*

Phase 1 : Réalisation du diagnostic

Exemples

Analyse de l'offre – Hiérarchisation du réseau routier

Hiérarchisation du réseau routier



Le réseau routier de la CCL est hiérarchisé selon plusieurs niveaux :

- Un niveau départemental de transit extraterritorial :
  - Les D2060 et D952 liant la CCL aux principaux pôles avoisinants (Orléans, Giens, Bellegarde et Montargis) sont très passantes, avec un fort taux de poids lourds. La circulation à vélo y est impossible en l'état, et nécessiterait un aménagement en site propre.
- Un niveau départemental structurant :
  - Ces routes départementales assurent un transit territorial et le volume de circulation y est important. On y observe un fort taux de poids lourds, et un ressenti de vitesses de circulation élevées (bien au-delà de 70 km/h). Elles sont aujourd'hui inadaptées à la pratique du vélo et nécessiteraient un aménagement en site propre.
- Un réseau secondaire de transit territorial :
  - Des voies secondaires départementales et communales sur lesquelles le trafic est faible, avec des vitesses de circulation pouvant être élevées, mais ne l'étant pas systématiquement. La circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser à minima un jalonnement de qualité, et dans certains cas un aménagement mixte et partagé.
- Un réseau communal de desserte et transit local :
  - Le réseau routier de la CCL est également complété par un maillage très fin de routes communales et de chemins

Réalisation : BL évolution, 2022 ; Fond de carte : Retina

Communauté de Communes des Loges - Schéma Directeur des Mobilités Actives - Diagnostic

Analyse de l'offre

Rue Denis Papin / Rue de la Chavanerie : voie verte sur trottoir en zone industrielle

Cet aménagement neuf (2022) est **très bien réalisé** du point de vue de la conception. Cependant certains points peuvent être soulevés :

- Le choix de **l'aménagement mixte piéton-vélo sur trottoir** dans un secteur urbain avec une chaussée peu fréquentée attenante. Les usagers cyclistes préfèrent souvent rouler sur la chaussée motorisée par confort et pour éviter les conflits d'usage avec les piétons (voir avis du CEREMA page 54).
- Le choix du **revêtement** : un stabilisé renforcé, moins durable qu'un enrobé car se détériorant plus rapidement, moins confortable à terme pour les usagers.
- Le choix de **prioriser un aménagement dans une zone industrielle**. Cet itinéraire est très pertinent puisqu'il dessert une zone d'emploi dense. Cependant il donne l'impression (fausse) d'être peu utilisé : en effet, l'itinéraire étant peu central, les automobilistes passant par la ZA ont peu de chances d'y voir des cyclistes « vélotaffeurs » en dehors des horaires de début et fin de journée. Par ailleurs, il n'est pas un itinéraire de loisir, donc il n'est pas emprunté par les usagers de loisir (familles, touristes).

Au nord, la voie verte débouche sur la RD 61 sans aménagement séparatif avec un unique pictogramme au sol pour indiquer l'entrée de la voie verte.

Analyse de la demande

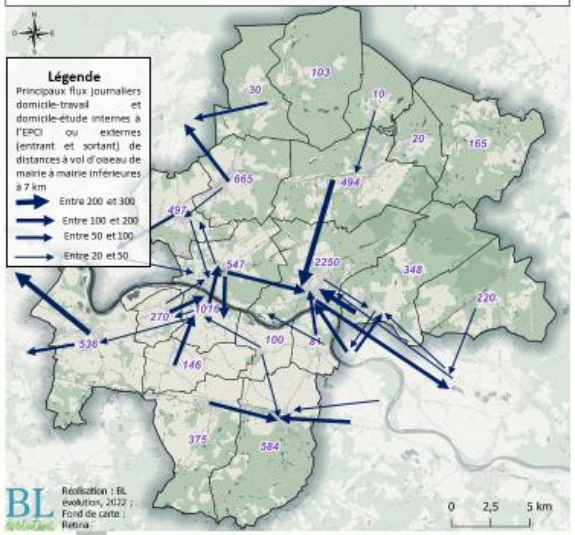
Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- **8 500 personnes résident et travaillent/étudient dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieu d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo, voire à pied dans certains cas.
- **3 700 personnes vivent et travaillent/étudient dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CCL), **mais effectuent des trajets inférieurs à 7 km*.** Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien

➢ **42% des trajets quotidiens effectués par les actifs et les scolaires** (habitant ou travaillant dans la CCL, ou les deux) **sont potentiellement réalisables à vélo.**

Sources : Insee

Flux Domicile-Travail et Domicile-Etude



Réalisation : BL évolution, 2022 ; Fond de carte : Retina

NB : la limite de 7km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente 30min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.

Communauté de Communes des Loges - Schéma Directeur des Mobilités Actives - Diagnostic

Analyse de la demande

Tableau de synthèse des flux DT et DE

Communauté de Communes des Loges (2019)
- **42 000 habitants**
- **19 000 actifs** ayant un emploi et **9 600 étudiants dans la zone**
- **10 500 emplois** dans la zone

Flux Rentrant dans l'EPCI

5 000 personnes vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent/étudient dedans, principalement à :
- Châteauneuf-sur-Loire (1600)
- Saint-Denis-de-l'Hôtel (1200)
- Jargeau (300) et Saint-Martin-d'Abbat (300)

Certains d'entre eux viennent de la métropole orléanaise, trop éloignée pour effectuer les trajets à vélo :
- Orléans (530)
- Saint-Jean-de-Braye (200)

Plusieurs étudiants viennent de communes limitrophes à l'EPCI, notamment de Neuvy-en-Sullias (125) vers Tigy et Viennes-en-Val principalement.
Certaines **connexions facilitées à vélo avec des communes voisines à l'EPCI** devraient permettre du report modal

Flux Sortant de l'EPCI

16 800 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler ou étudier, principalement à :
- Orléans (6500)
- Saint-Jean-de-Braye (1700)
- Olivet et Saran (700)

D'autres trajets, aux flux moins importants, sont réalisés entre des communes limitrophes ou sur des distances inférieures à 7km.

Etant donné les flux importants vers et depuis la métropole orléanaise sur des distances difficilement réalisables à vélo uniquement, des **solutions d'intermodalité entre le vélo et les cars Rémi/ la mobilité partagée** sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

Flux Internes à l'EPCI

11 900 personnes vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI

Flux au sein de la même commune
- Ils sont 8 500 à vivre et travailler/étudier dans la même commune (**19%** des actifs et **50%** des étudiants de tout l'EPCI). Des liaisons cyclables intra-communales sécurisées peuvent permettre un fort report modal vers le vélo pour ces travailleurs/étudiants.

Flux entre 2 communes différentes de l'EPCI
- Ils sont 3 400 à vivre et travailler dans 2 communes différentes au sein de la CCL
- **21% des km.voyageurs effectués par ces navetteurs le sont du des trajets inférieurs à 7km** (souvent vers Châteauneuf-sur-Loire et Jargeau). Pour ces travailleurs, l'aménagement de liaisons cyclables sécurisées inter-communales a le potentiel d'augmenter fortement la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.
- Pour les autres, l'intermodalité avec les mobilités partagées et transports en communs sur des liaisons aux flux importants sont pertinentes.

Communauté de Communes des Loges - Schéma Directeur des Mobilités Actives - Diagnostic

32

Sources : Insee

Etude de faisabilité : exemple d'illustration d'état des lieux

Analyse de la cyclabilité : Tronçon 215

Photo 1 : section courante type sur ce tronçon, peu large et peu circulée

Photos 2 et 3 : arrivée sur le hameau de Méjou Roz par l'entrée dans une Zon très large sans aucun dispositif d'apaisement, qui permet aux véhicules de m importante en tournant et qui n'est pas rassurant ni clair pour les cyclistes

80

Trafic motorisé : supposé relativemer

Tronçon 215 : Kérambludou (Ploénour-Lanvern)

Longueur : 585 m

Largeur de chaussée : 3m à 4m80

Aménagement existant : Voie de circulation à double-sens

Maîtrise d'œuvre : Commune de Ploénour-Lanvern

Pente max : 3%

Revêtement : enrobé

Signalétique en place

Analyse de la cyclabilité : analyse des variantes

Variantes entre Plobannalec-Lesconil et Loctudy

La troisième portion d'itinéraire qui présente une variante est la liaison entre Plobannalec-Lesconil et Loctudy. Une variante emprunte la RD53 qui relie les deux villes. Une variante Sud emprunte les rues apaisées d'un quartier résidentiel. Nous allons donc vous présenter une comparaison sur plusieurs critères objectifs et donner une appréciation générale, entre l'itinéraire de base et la variante proposée.

	Base	Variante par RD	Variante Sud
Longueur	4,6 km	4,4 km	5,3 km
Temps de parcours	18 min	15 min	21 min
Changements de direction	3	1	12
Conditions de circulation	Routes secondaires à faible trafic, portion de route à plus fort trafic protégée par une CVCB, portion de chemin non revêtu, portion de RD à fort trafic	RD à fort trafic et vitesse importante	Rues apaisées en zone résidentielle, portion de route communale protégée par une CVCB

La variante par RD est indéniablement l'itinéraire le plus direct, le plus court et le plus rapide, qui serait **le mieux adapté à la vocation de maillage** de l'itinéraire. En revanche, en l'état il est **très dangereux** et **très effrayant** de circuler sur le tronçon hors agglomération en raison de la **vitesse et du trafic important des véhicules motorisés**.

L'itinéraire de base représente un détour pour aller de bourg à bourg mais présente une alternative globalement agréable sur des routes secondaires à faible trafic. La **portion de RD** juste après la sortie de Plobannalec, sans aménagement ni traversée sécurisée est **très dangereuse**. De même, la portion de **chemin non revêtu et non stabilisé** limite la pratique à un certain type de vélo et devient très dégradée par temps de pluie.

La variante Sud est une alternative à la RD intéressante, **très sécurisante**, grâce à une circulation dans des **rues apaisées**, le cheminement est déjà correctement jalonné. Cependant, dans un usage utilitaire, il présente tout de même un **itinéraire peu direct et un détour important** par rapport à la RD.

Hypothèse : vitesse moyenne en vélo = 15 km/h, vitesse moyenne de 20 km/h sur le tronçon 279

Distance calculée de la jonction 241/275 jusqu'à l'extrémité du tronçon 276

Analyse de la cyclabilité : Tronçon 2210

Section courante après la zone pavillonnaire : route étroite, revêtement en mauvais état avec de la végétation qui perce au milieu

50

Trafic motorisé : supposé très faible

Tronçon 2210 : Kergréac'h (Saint-Jean-Trolimon)

Longueur : 520 m

Largeur de chaussée : 3m à 5m

Aménagement existant : Voie de circulation à double-sens en agglomération

Maîtrise d'œuvre : Commune de Saint-Jean-Trolimon

Pente max : 4%

Revêtement : Enrobé très dégradé

Signalétique en place :

Nombre d'intersections : 1

Risques particuliers : Giratoire à l'entrée du tronçon

Eclairage : Jusqu'à la sortie de la zone pavillonnaire

Appréciation de la cyclabilité du tronçon : Ce tronçon emprunte une route secondaire à très faible trafic et qui devient étroite dès la sortie de la zone pavillonnaire. Elle est assez sécurisante malgré l'absence d'aménagement en raison de son trafic très faible. Le giratoire à l'entrée/sortie du tronçon n'est cependant pas sécurisé et fait le lien avec la départementale très circulée, ce qui rend le carrefour dangereux.

57

Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic territorial

Etude de faisabilité : exemple du revêtement et du parcellaire

Tronçon 1: option par le chemin de Chaponas

Le chemin existant est étroit par endroit. La réalisation d'une voie verte nécessite une largeur praticable d'au moins 3,5 m pour piétons et vélos.

Chemin communal

Les parcelles 122, 1225 et 0168 appartiennent à la commune

BL évolution

17

Carte et photo: commune de Monistrol-sur-Loire

Le revêtement des chemins

Un classement par niveau pour les déplacements utilitaires à vélo

1. **Accès non praticable**
   Circulation très contrainte voire impossible à vélo
2. **Inconfortable**
   Perte d'équilibre, vitesse réduite.
3. **Accessible**
   Accès PMR contraint, vitesse réduite.

Chemin Le long de l'Ance (3)
Terre

© Crédit photo : BL évolution

Chemin Traversier (2)
Terre et cailloux

© Crédit photo : BL évolution

Voie verte du Velay
Stabilisé

© Crédit photo : AF3V

Les enrobés sont les revêtements les plus praticables et durables plébiscités par les modes actifs. Nous les intégrerons dans un scénario optimal lors de la phase 2.

BL évolution

12

Conception de plusieurs scénarios

- Un axe « infrastructures »
- Un axe « services »
- Un axe « communication et animation »
- Faisabilité : préconisations techniques par tronçons sur l'itinéraire

1 Réunion publique de concertation citoyenne

1 Séminaire stratégique avec les élus et équipes techniques

1 Comité technique de travail (en visio)

1 Validation du scénario avec le COPIL

Plan d'actions

- Rédaction de fiches action
- Elaboration du PPI et du guide d'aménagement
- Faisabilité : élaboration des fiches tronçons
- Conception d'un dispositif de suivi et d'évaluation

1 Comité technique de travail (en visio)

1 Réunion de comité de pilotage

1 réunion publique de restitution du plan d'actions

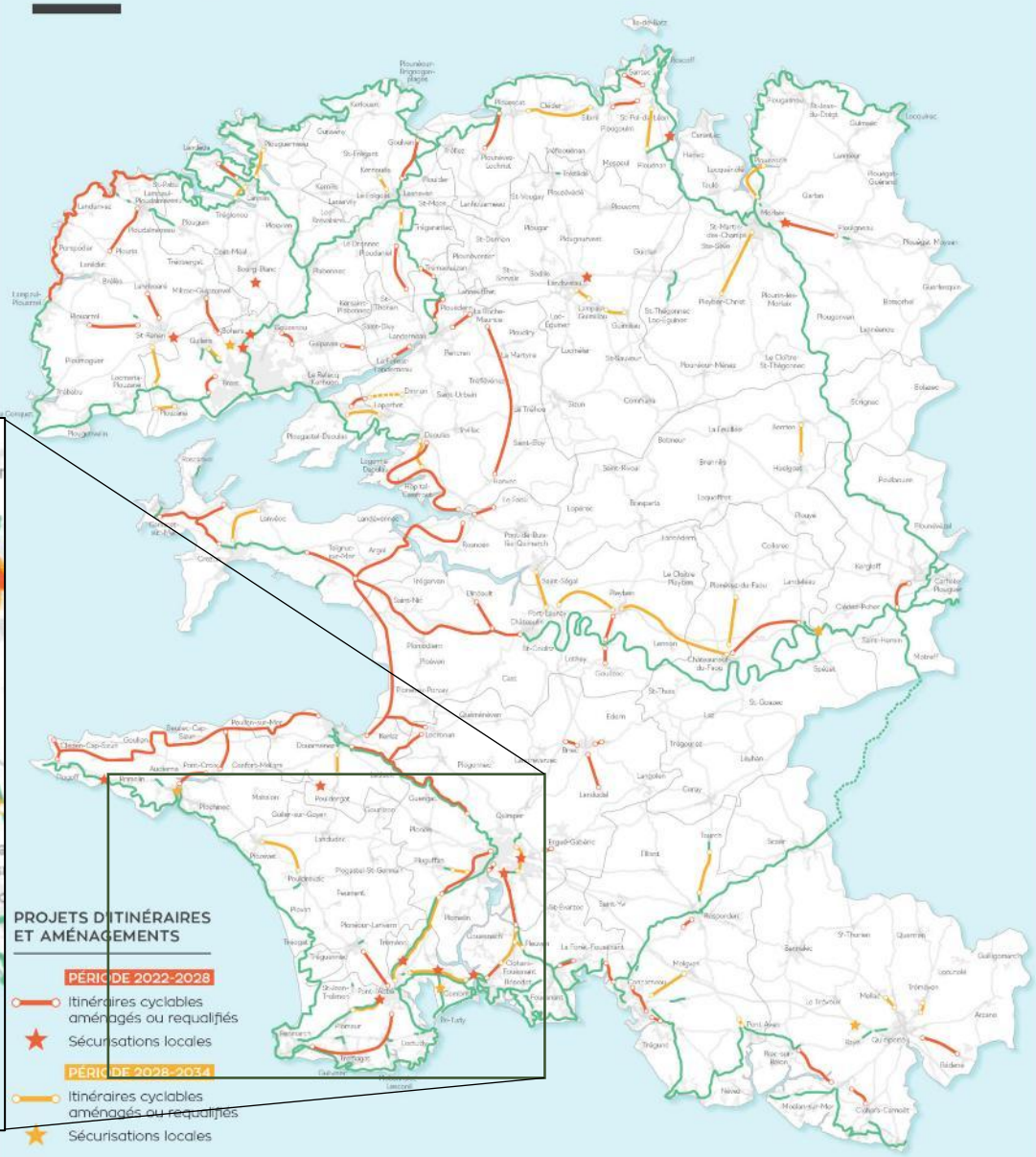
Une réflexion sur les mobilités et le vélo déjà bien avancée

DÉPARTEMENT
Finistère
Penn-ar-Bed

BL évolution

Le Département investit 50M€ pour renforcer le maillage cyclable...

DÉPARTEMENT
Finistère
Penn-ar-Bed



...et soutient des projets locaux à hauteur de 10 M€ sur la période 2022-2028

Sources : © IGN 2021, CD29 2023 — Réalisation : CD29/DRID/SGER/SAEM — Direction de la Communication — Janvier 2024

Une réflexion sur les mobilités et le vélo déjà bien avancée

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Démarche mobilité des actifs en Cornouaille
Plan d'action (juillet 2024)

3.5.2 Focus sur l'état des lieux et les aménagements des liaisons à prévoir avec la voie verte

PLONÉOUR-LANVERN

Plusieurs zones de la commune de Plonéour-Lanvern sont à relier à la voie verte :

- La zone d'activités de Kerganet au Sud de la commune, très proche de l'extrémité Sud de la voie verte ;
- Le bourg vers Pont-l'Abbé, un peu plus éloigné mais une véloroute empruntant des voiries peu circulées est déjà identifiée et jalonnée ;
- Le bourg vers Tréméoc, pour une liaison vers Quimper. Cette liaison est inscrite le schéma directeur cyclable du SIOCA mais avec un potentiel faible.

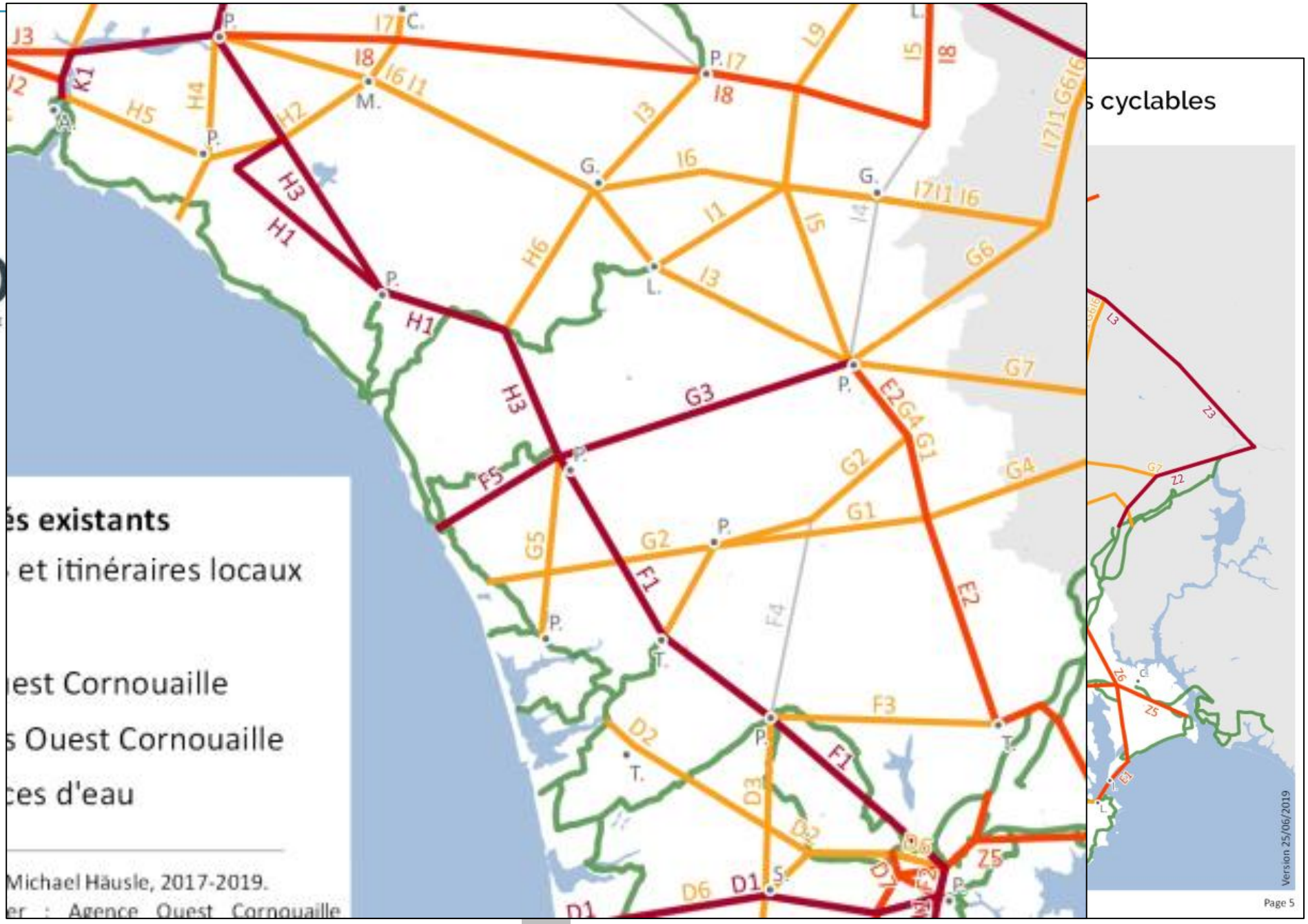
Des véloroutes sont déjà identifiées et fléchées entre Pont-l'Abbé et Plonéour-Lanvern, mais aménagées dans un objectif de loisirs non adapté aux déplacements du quotidien (*exemple* : jalonnements par de petits panonceaux vélo, sans indication de destination[5]). Pour une liaison à vocation plus quotidienne, des indications de destinations éventuellement associées aux distances de parcours, y compris des zones d'activités accessibles, sont indispensables.

PLOGASTEL-SAINT-GERMAIN

La liaison entre le bourg de Plogastel-Saint-Germain et Pluguffan est programmée par le schéma directeur cyclable de l'Ouest Cornouaille. Il permettra de bénéficier de la future voie verte pour rejoindre Quimper. Le jalonnement devra être traité. Vers le Sud, une liaison est programmée côté QBO entre le bourg de Pluguffan et la voie verte via le quartier de l'aéroport. Cet aménagement permettra de rejoindre la voie verte depuis la liaison entre Plogastel-Saint-Germain et Pluguffan, pour les cyclistes qui le souhaitent.

BL évolution

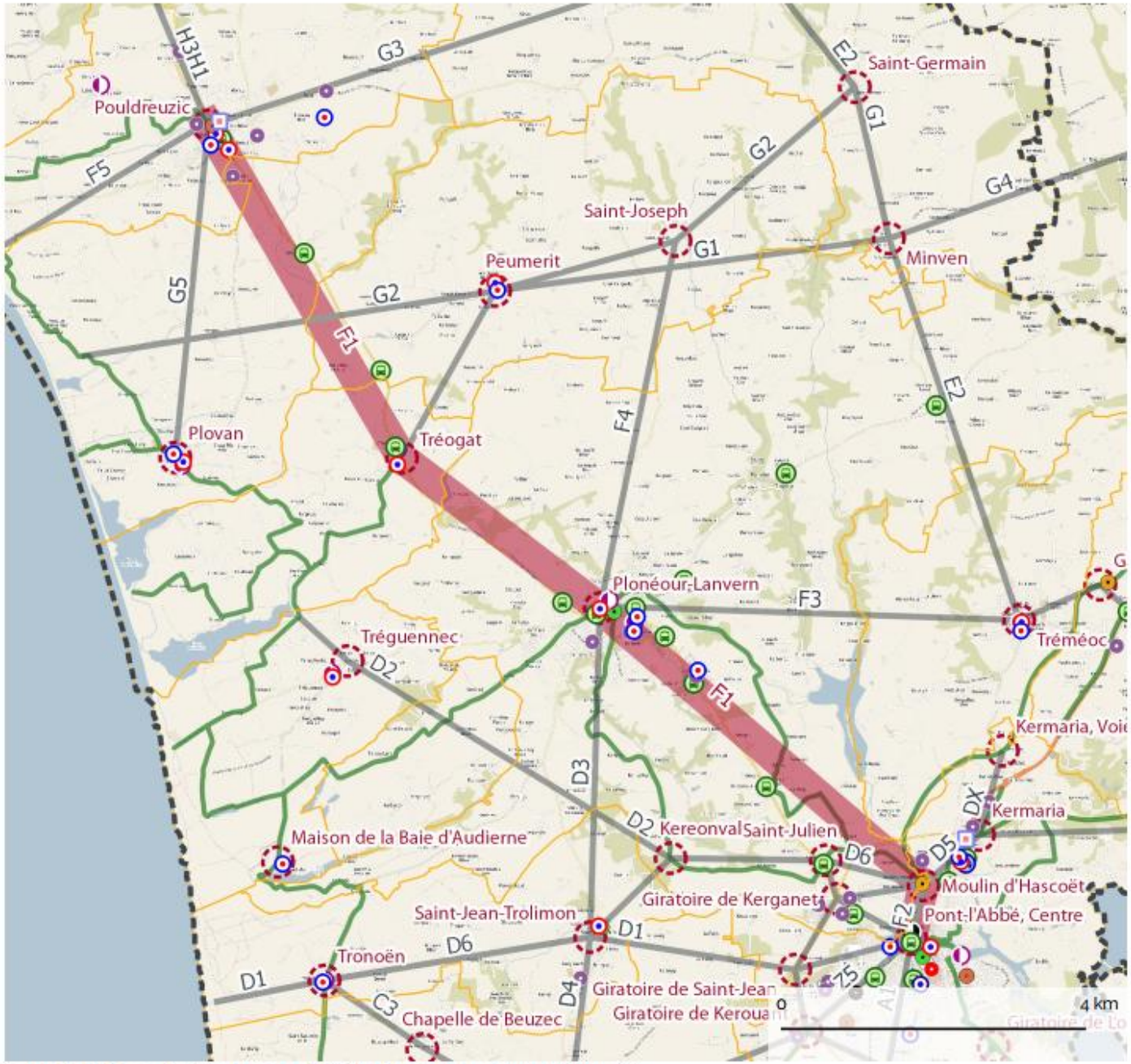
Une réflexion sur les mobilités et le vélo déjà bien avancée



Train Carottes Sud

Représentation schématique de l'itinéraire et des générateurs à proximité

F1



Itinéraires structurants étudiés

- Itinéraire présenté sur cette fiche
- Autres itinéraires étudiés
- Pôle ou zone de bifurcation

Générateurs de déplacements

- Mairie/Siège Communauté de communes
- Bâtiment communautaire ou piscine
- Bâtiment communautaire fermé au public
- Collège
- Lycée
- Pôle emploi
- Zone d'activité
- Départ/arrivée boucle VTT
- Départ/arrivée boucle petite randonnée
- Marché
- Arrêt de car d'une ligne régulière
- Aire de covoiturage

Itinéraires cyclables jalonnés existants

- Véloroute V5 et itinéraires cyclables locaux

Repères

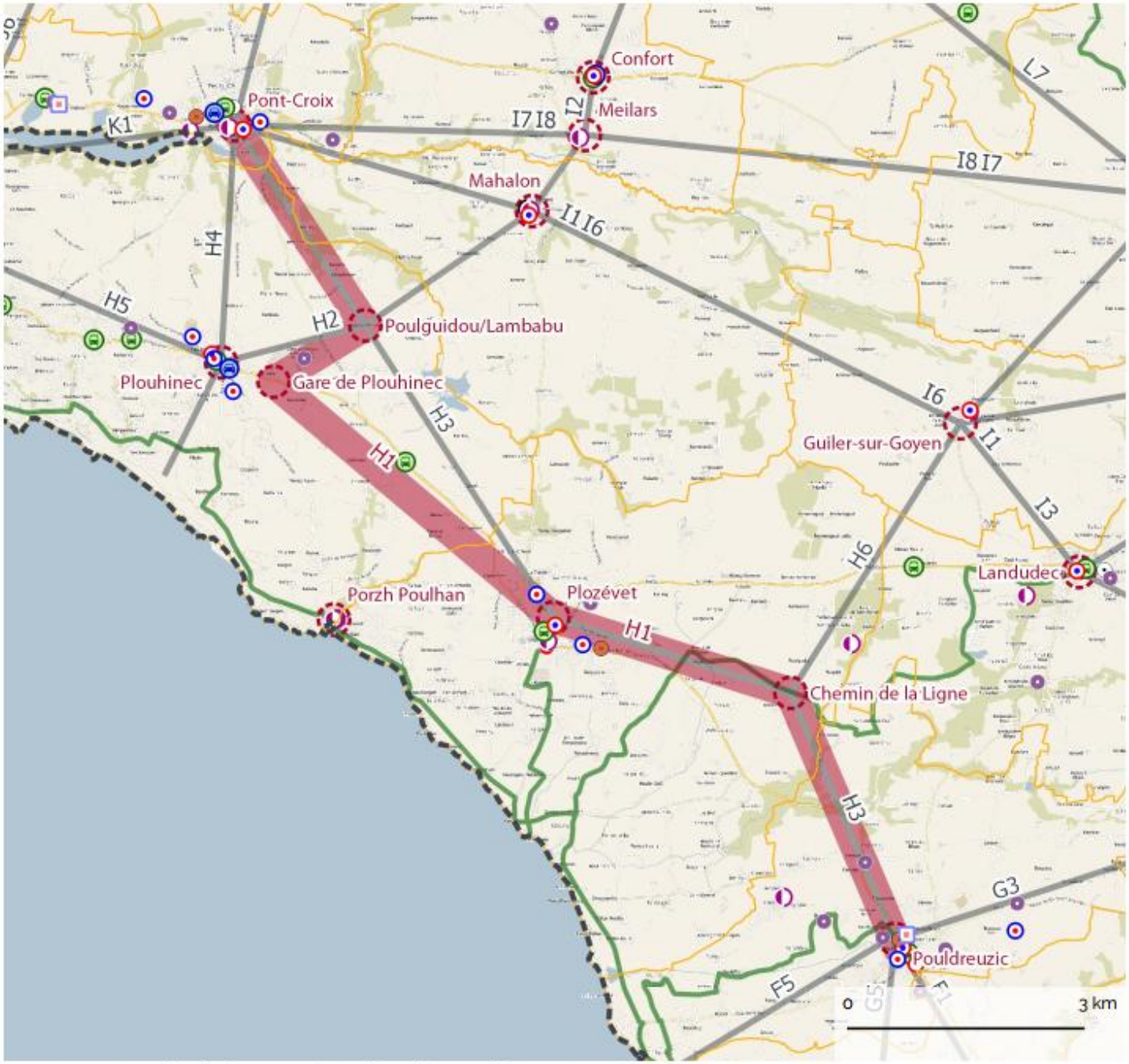
- Limite Ouest Cornouaille
- Limite communale

Réalisation : Agence Ouest Cornouaille Développement, Michael Häusle : Schéma directeur vélo Ouest Cornouaille 2017-2019.
Sources de données : Itinéraires cyclables : AOCD 2017-2019, CD29 2017, Douarnenez Communauté 2017 ; POI : AOCD 2018, SIOCA 2013; transports publics : CD29 & Région Bretagne 2017-2018 ; aires de covoiturage : CD29 & AOCD 2018-2019 ; limites communales et fond de carte : Contributeurs d'OpenStreetMap 2017.

Train Carottes Nord par Gare de Plouhinec

Représentation schématique de l'itinéraire et des générateurs à proximité

H1



Itinéraires structurants étudiés

- Itinéraire présenté sur cette fiche
- Autres itinéraires étudiés
- Pôle ou zone de bifurcation

Générateurs de déplacements

- Mairie/Siège Communauté de communes
- Bâtiment communautaire ou piscine
- Bâtiment communautaire fermé au public
- Collège
- Zone d'activité
- Départ/arrivée boucle VTT
- Départ/arrivée boucle petite randonnée
- Marché
- Arrêt de car d'une ligne régulière
- Aire de covoiturage

Itinéraires cyclables jalonnés existants

- Véloroute V5 et itinéraires cyclables locaux

Repères

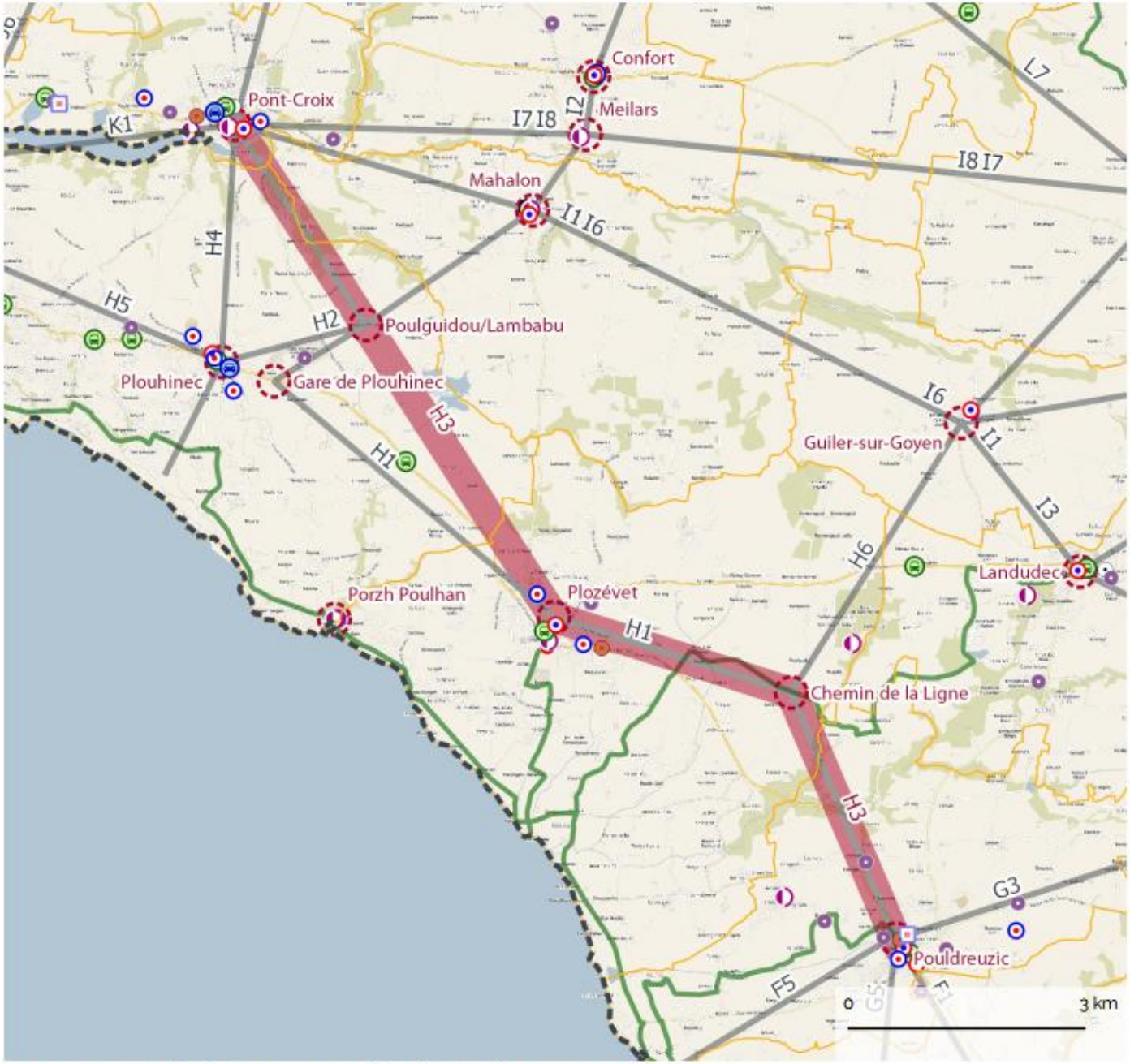
- Limite Ouest Cornouaille
- Limite communale

Réalisation : Agence Ouest Cornouaille Développement, Michael Häusle : Schéma directeur vélo Ouest Cornouaille 2017-2019.
Sources de données : Itinéraires cyclables : AOCD 2017-2019, CD29 2017, Douarnenez Communauté 2017 ; POI : AOCD 2018, SIOCA 2013; transports publics : CD29 & Région Bretagne 2017-2018 ; aires de covoiturage : CD29 & AOCD 2018-2019 ; limites communales et fond de carte : Contributeurs d'OpenStreetMap 2017.

Train Carottes Nord par Etang de Poulgidou

Représentation schématique de l'itinéraire et des générateurs à proximité

H3



Itinéraires structurants étudiés

- Itinéraire présenté sur cette fiche
- Autres itinéraires étudiés
- Pôle ou zone de bifurcation

Générateurs de déplacements

- Mairie/Siège Communauté de communes
- Bâtiment communautaire ou piscine
- Bâtiment communautaire fermé au public
- Collège
- Zone d'activité
- Départ/arrivée boucle VTT
- Départ/arrivée boucle petite randonnée
- Marché
- Arrêt de car d'une ligne régulière
- Aire de covoiturage

Itinéraires cyclables jalonnés existants

- Véloroute V5 et itinéraires cyclables locaux

Repères

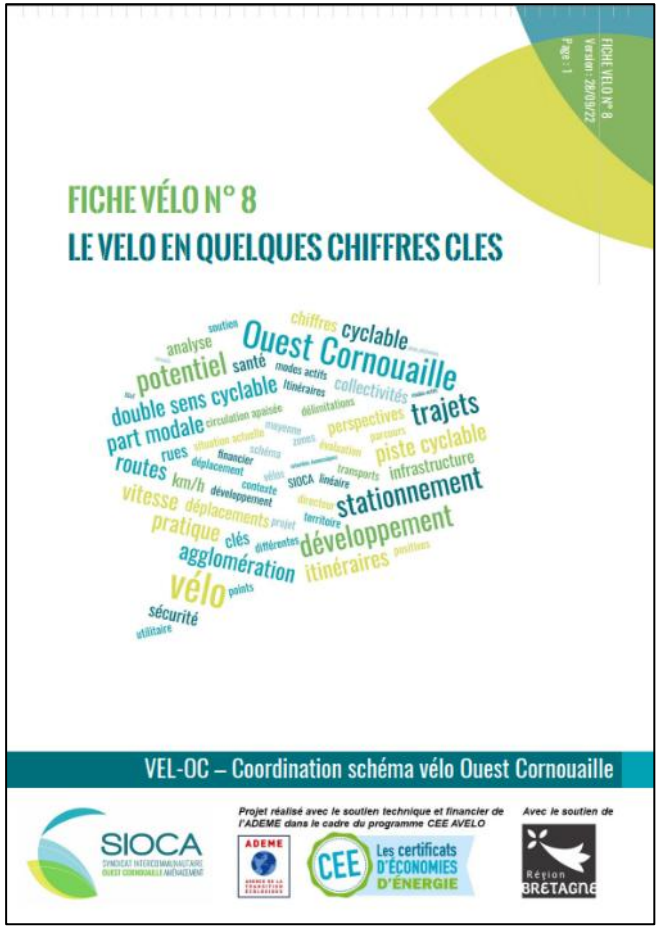
- Limite Ouest Cornouaille
- Limite communale

Réalisation : Agence Ouest Cornouaille Développement, Michael Häusle : Schéma directeur vélo Ouest Cornouaille 2017-2019.
Sources de données : Itinéraires cyclables : AOCD 2017-2019, CD29 2017, Douarnenez Communauté 2017 ; POI : AOCD 2018, SIOCA 2013; transports publics : CD29 & Région Bretagne 2017-2018 ; aires de covoiturage : CD29 & AOCD 2018-2019 ; limites communales et fond de carte : Contributeurs d'OpenStreetMap 2017.

Une réflexion sur les mobilités et le vélo déjà bien avancée

SIOCA
SYNDICAT INTERCOMMUNAUTAIRE
OUEST CORNOUAILLE AMÉNAGEMENT

STRAMOC (2022)



VEL-OC (2022)

Une réflexion sur les mobilités et le vélo déjà bien avancée

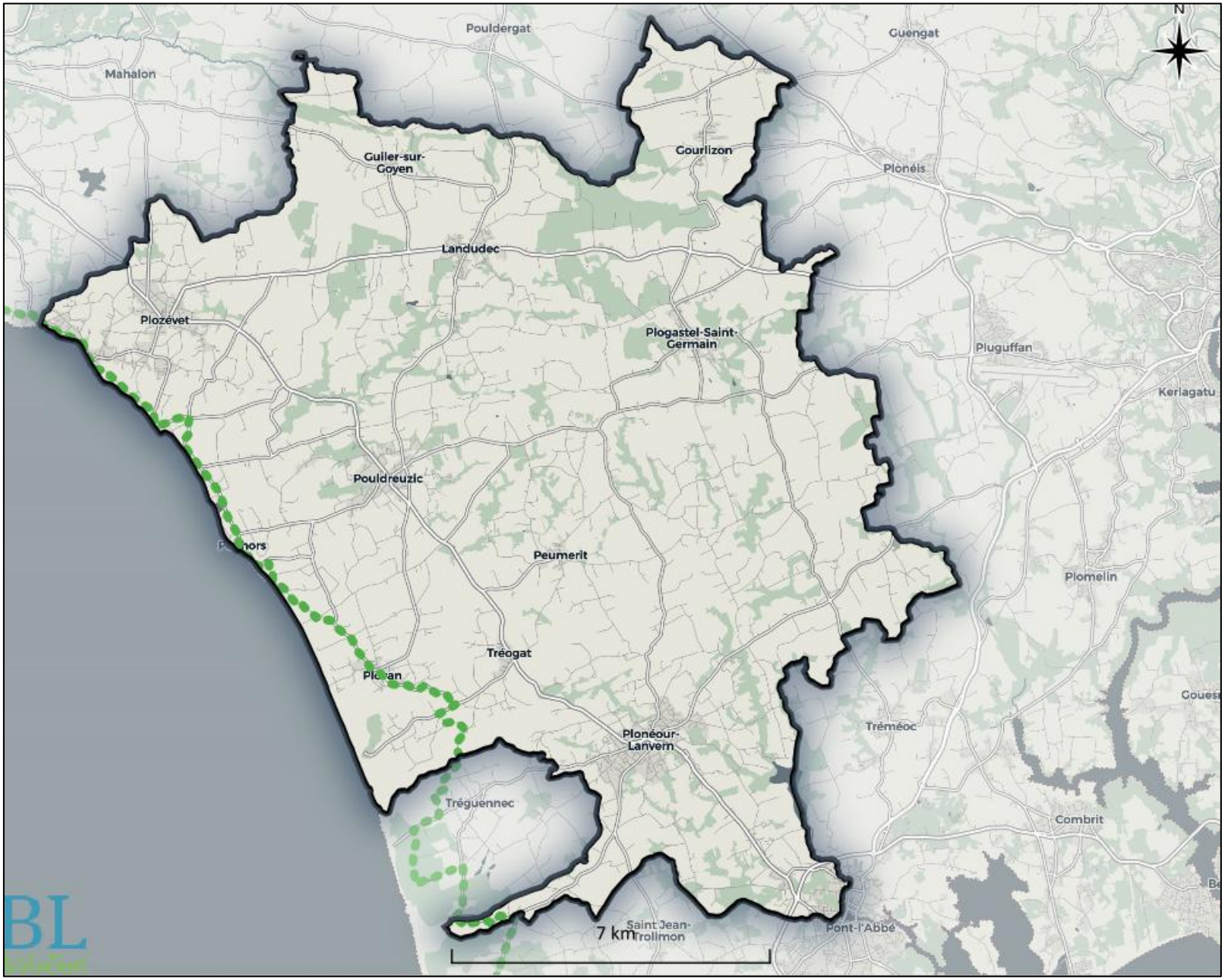
SIOCA
SYNDICAT INTERCOMMUNAUTAIRE
OUEST CORNOUAILLE AMÉNAGEMENT

Etude sur l'itinéraire train Carotte (2019)

Des aménagements existants et du jalonnement

V45 : la Littorale

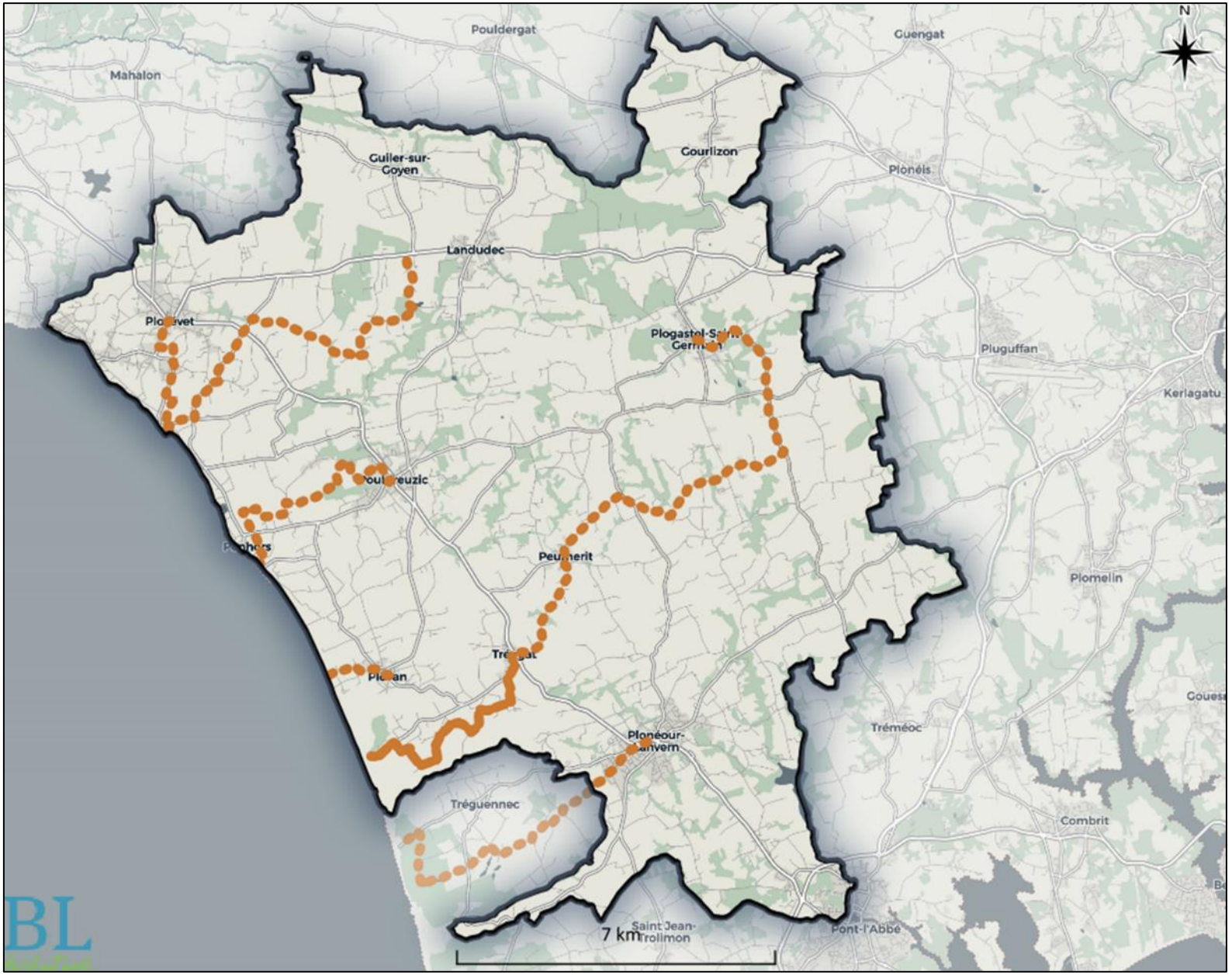
- Principalement du jalonnement et du marquage au sol
- Réflexion pour une requalification des voies à faible trafic (SDC de Plozévet)



Des aménagements existants et du jalonnement

Liaisons bourg-plage

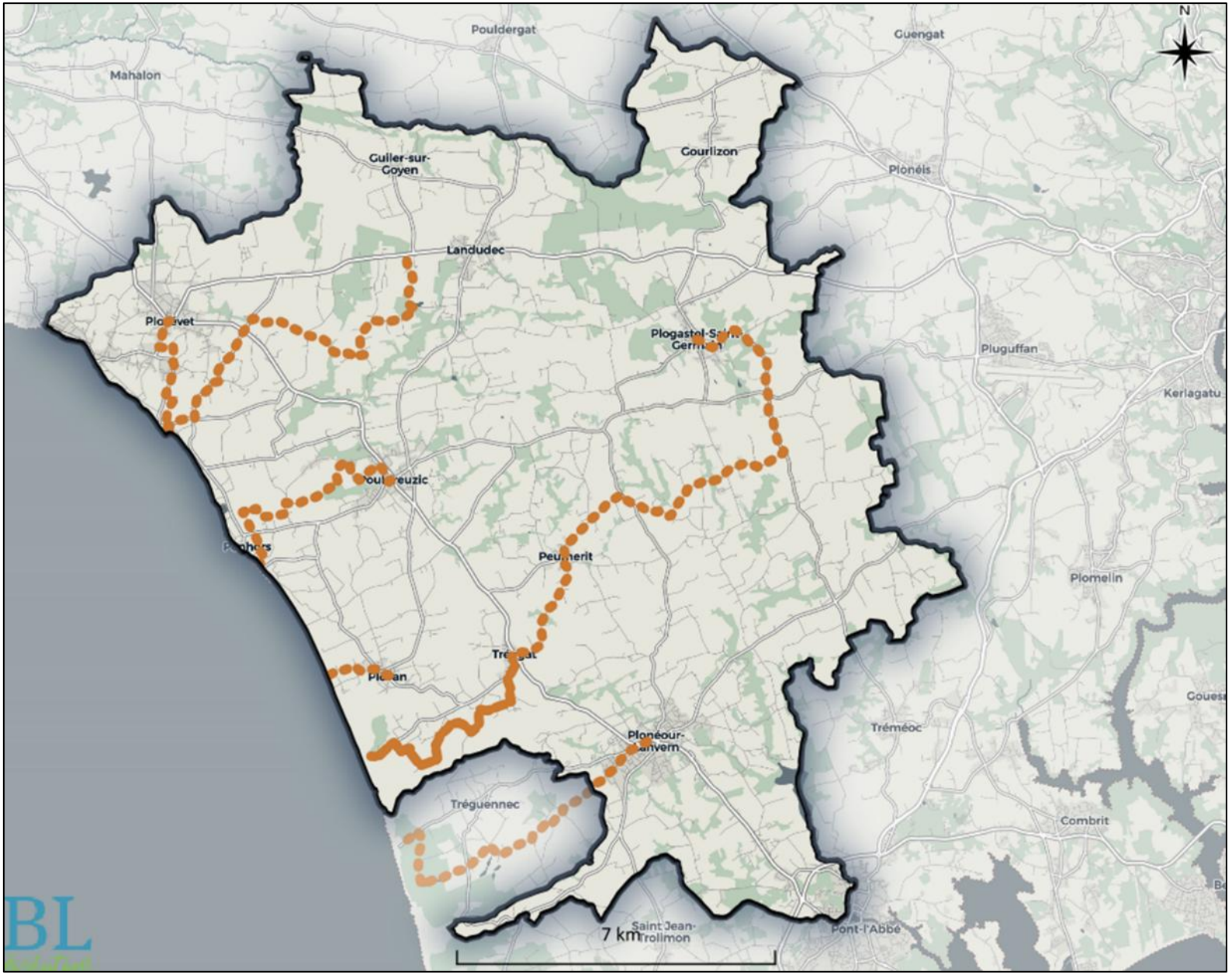
- 6 liaisons
- Uniquement du jalonnement



Des aménagements existants et du jalonnement

Liaisons bourg-plage

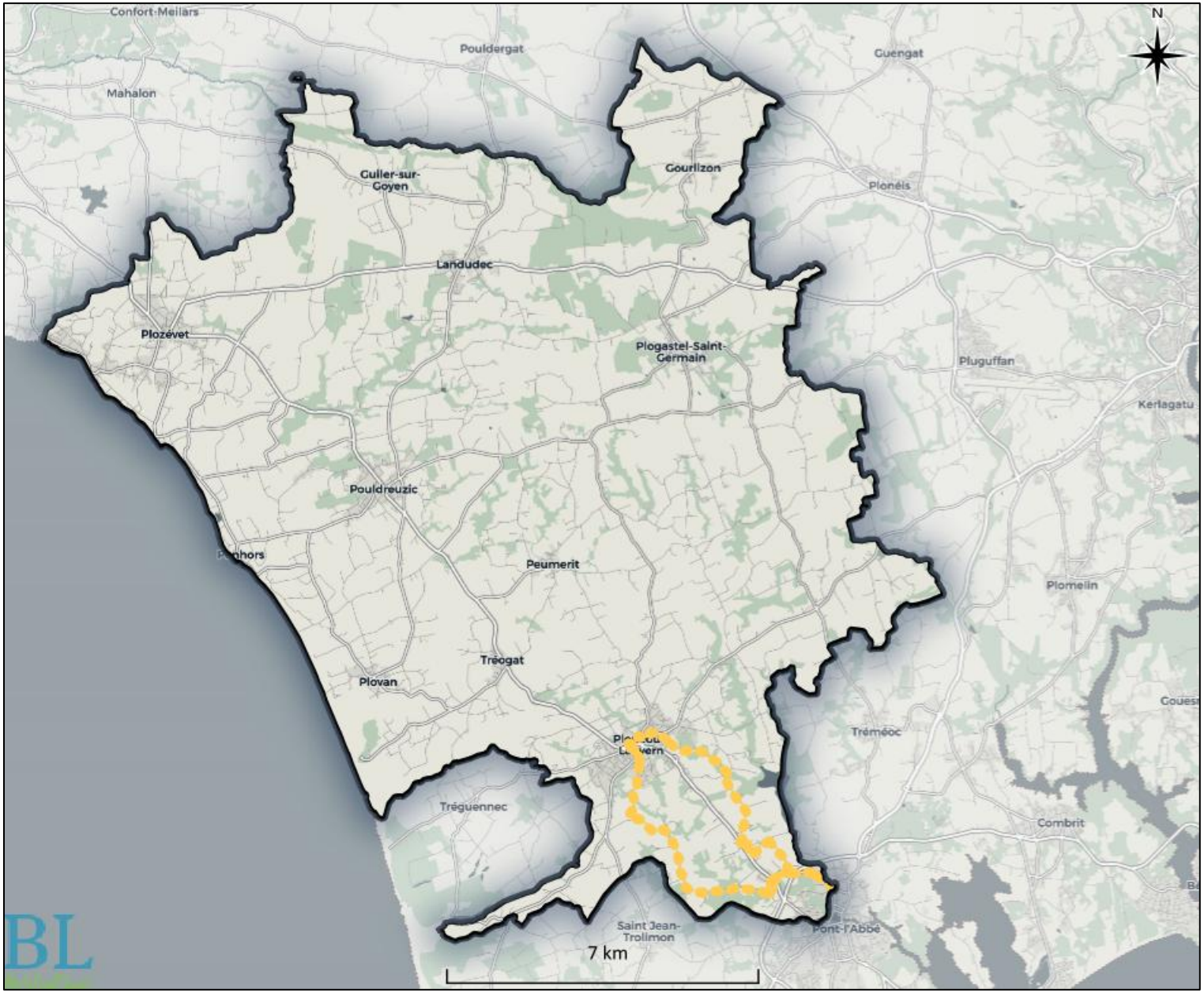
- 6 liaisons
- Uniquement du jalonnement



Des aménagements existants et du jalonnement

Liaisons Plonéour – Pont-L'Abbé

- 2 variantes
- Uniquement du jalonnement

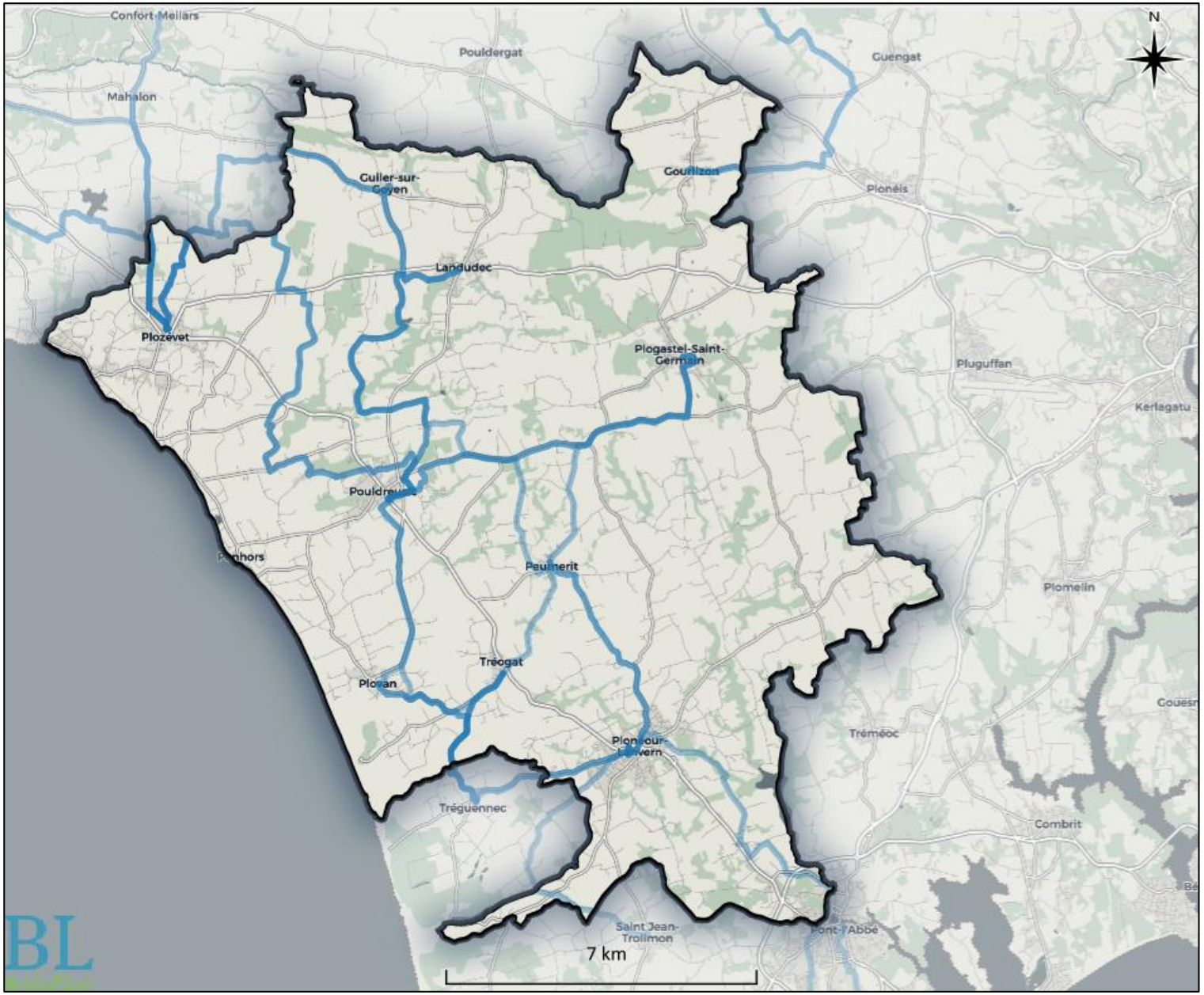


Des aménagements existants et du jalonnement

Voies à faible trafic complémentaires

- Il s'agit d'une modélisation à affiner avec les observations de terrain
- La transparence indique la pertinence de l'itinéraire

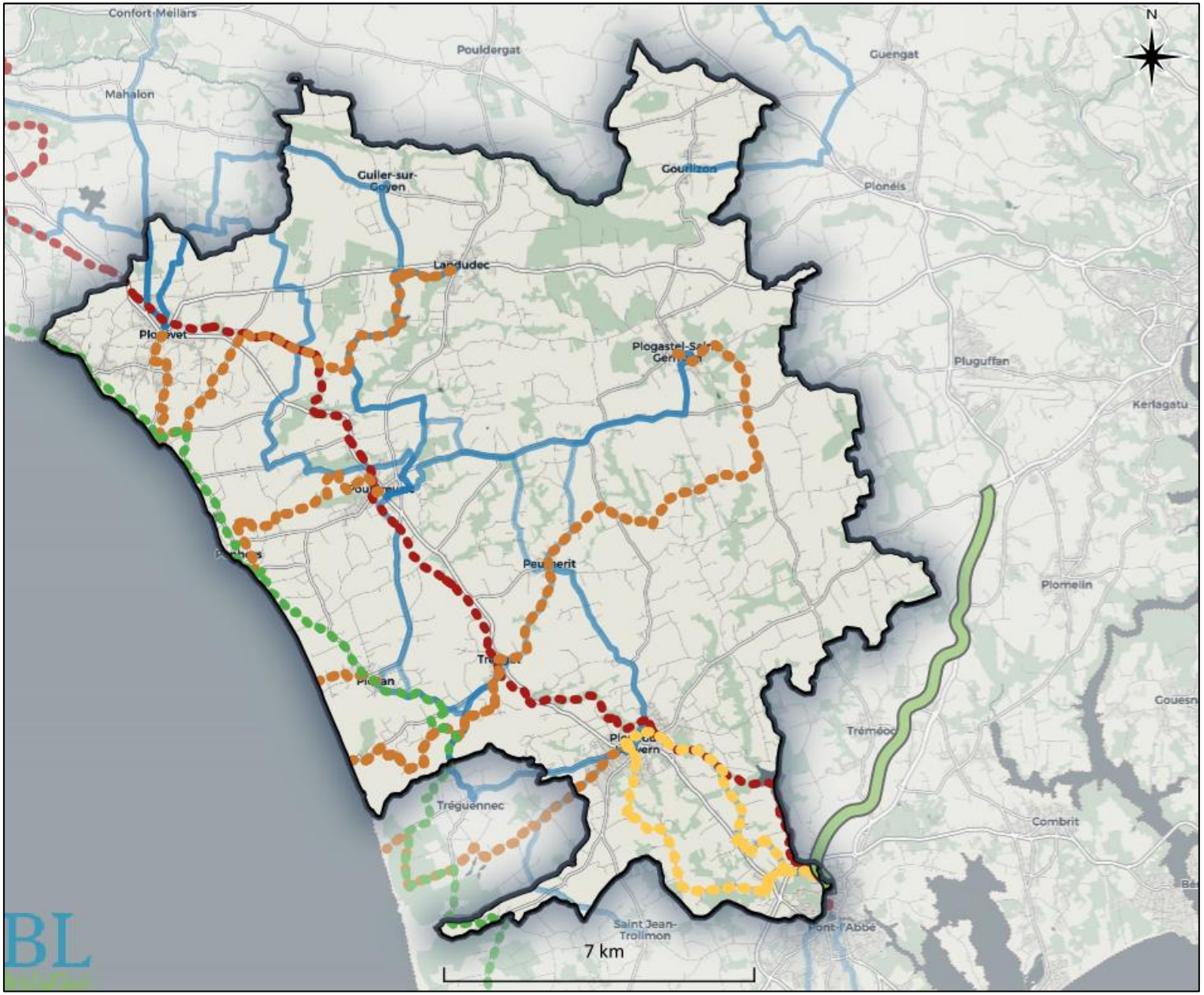
- Permet de compléter le maillage cyclable du territoire



Des aménagements existants et du jalonnement

Maillage potentiel du territoire

- Première modélisation très complète
- A affiner avec les observations de terrain et les retours des ateliers
- Des zones moins maillées à travailler pour relier l'Est du territoire (vers Plonéis, Pluguflan, Quimper et la voie verte)



Calendrier de la mission

Diagnostic (3 mois) mi-janvier – mi-avril 2025	Scénarios (2 mois) Mai – Juin 2025	Plan d'actions (2 mois) Septembre – Octobre 2025
• Réunion de cadrage (17.01) • COPIL de lancement • Visite terrain • Entretiens • COTECH • COPIL	• Réunion publique de concertation citoyenne • Séminaire stratégique • COTECH • COPIL	• COTECH • COPIL • Restitution finale au grand public

Tour de table :

Des questions ?

Quelles sont vos attentes ?

Quels sont les enjeux spécifiques du territoire, de votre commune ?