

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

Réunion publique 19 avril 2023

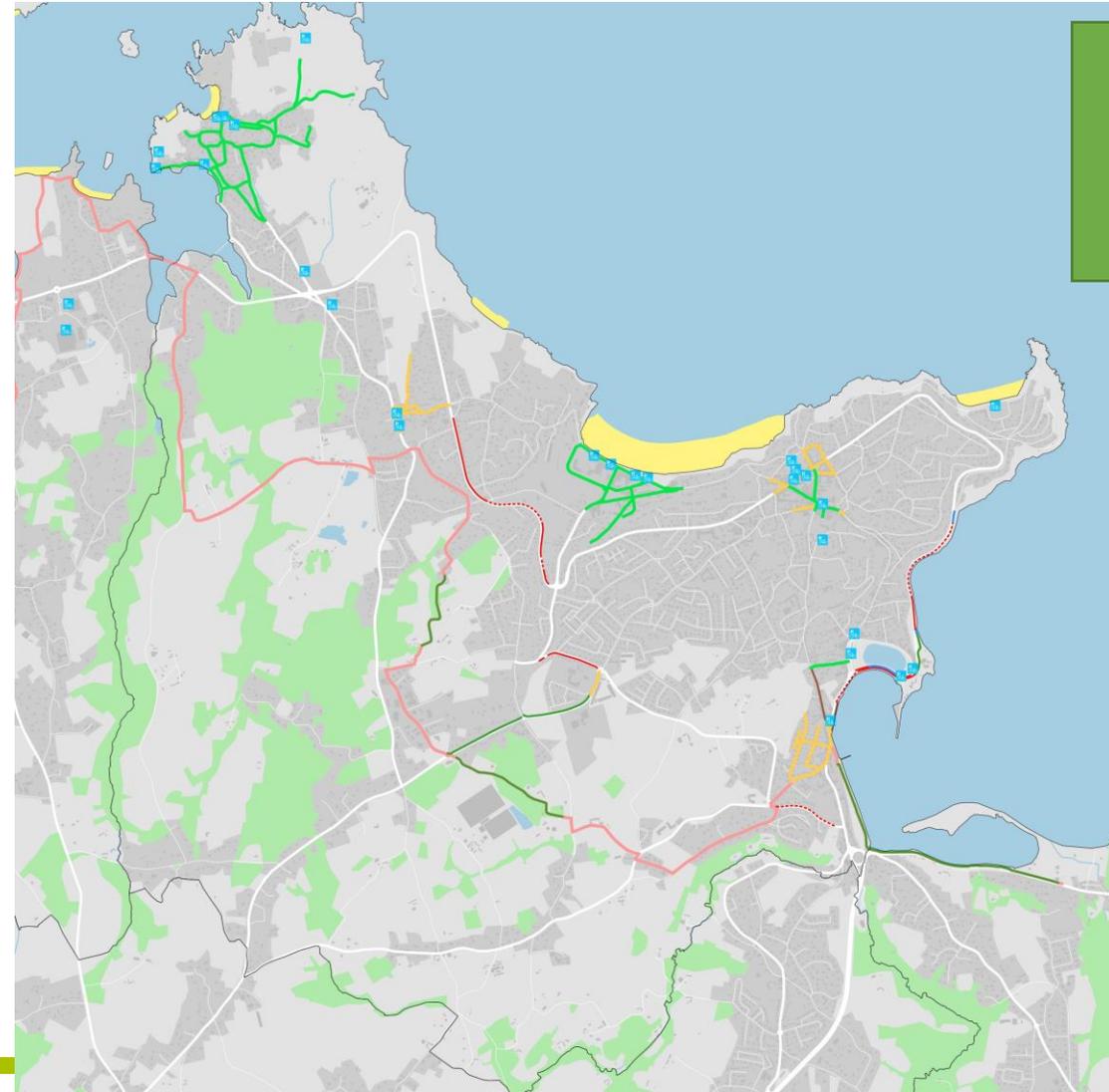


copyright

CONTEXTE

POURQUOI UN SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO ?

- Une hausse de la demande en aménagements vélos grâce notamment à l'émergence du vélo à assistance électrique (VAE).
- Présence d'aménagements vélo mais discontinus.
- Volonté des élus de disposer d'un schéma permettant de programmer dans le temps les investissements.



Réseau
cyclable
actuel

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- **Mettre en cohérence les différentes échelles d'intervention.**
- **Mettre en place un « système vélo » capable d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.**
- **Mobiliser les acteurs du territoire autour du développement de la pratique cyclable.**

LE SCHÉMA DIRECTEUR COMMUNAL, MAILLON D'UNE POLITIQUE VÉLO NATIONALE ET RÉGIONALE ET INTERCOMMUNALE

Carte 3 : Priorités et aménagements existants

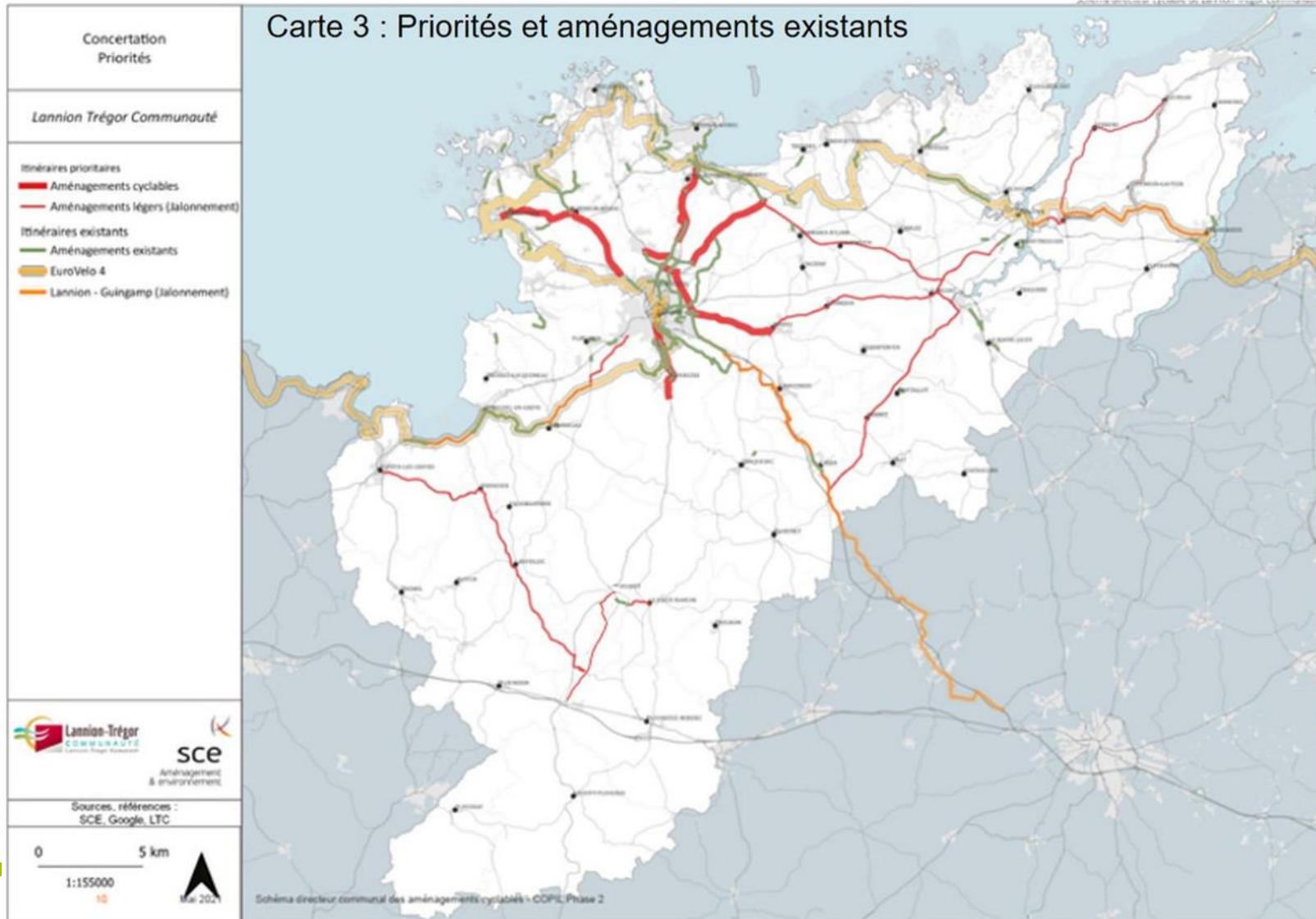
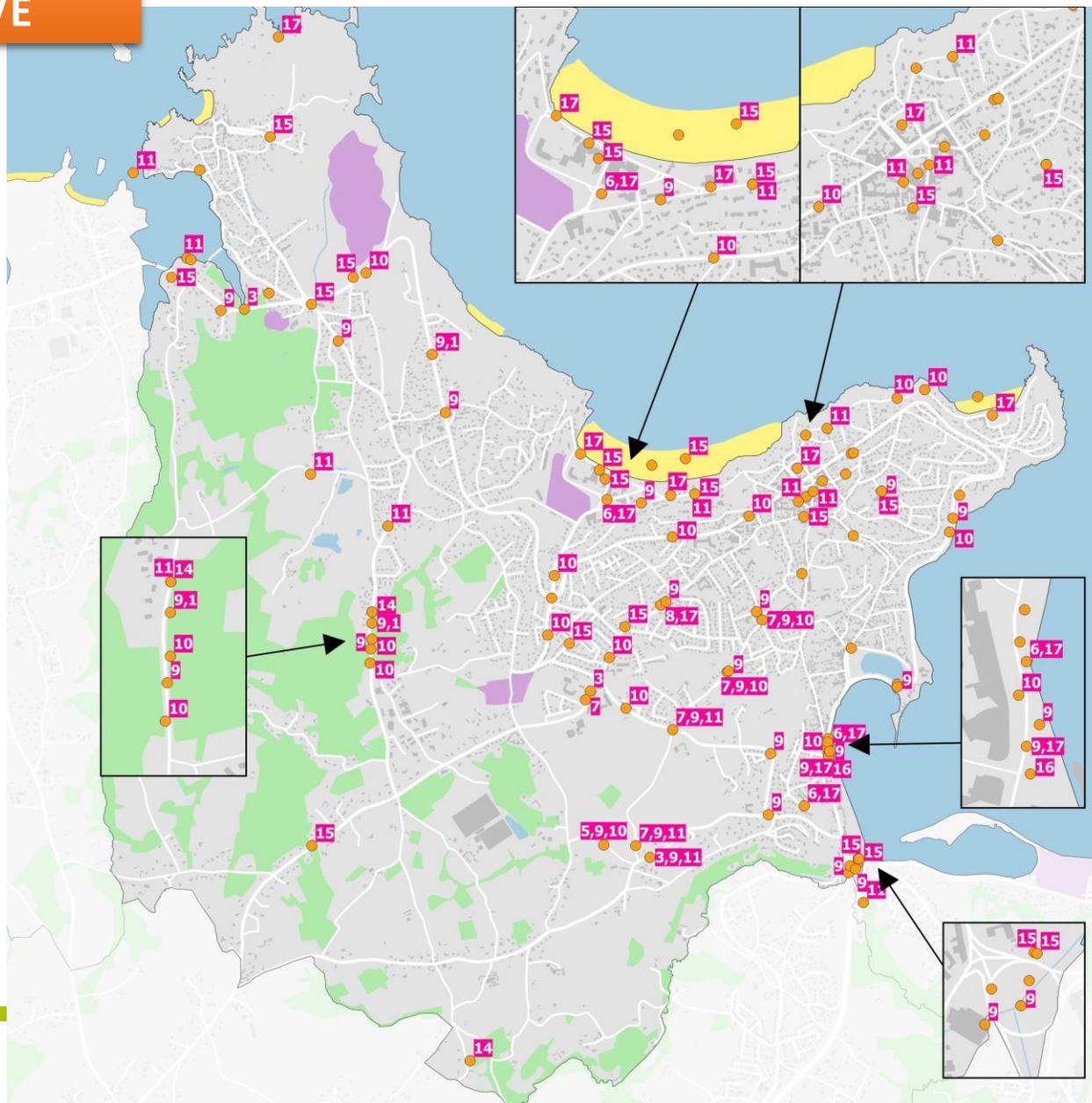


Schéma directeur de Lannion-Trégor Communauté

- Un schéma directeur cyclable adopté en 2021
- Réalisation de 119 kilomètres d'itinéraires cyclables d'ici 2026 complété par divers équipements (stationnement, signalétique, réparation, éducation)

CONCERTATION

CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE



Remarques cartographie participative (gogocarto)

Pôles à desservir

- 3 Pôle de transport
- 4 Service public
- 5 Equipement sportif
- 6 Pôle de loisirs ou culturel
- 7 Pôle d'enseignement
- 8 Etablissement de santé

Danger cyclistes

- 9 Danger cycliste

Propositions vélos

- 10 Piste cyclable
- 11 Voie verte
- 12 Voie à 30 km/h maximum
- 13 Voie à 20 km/h maximum
- 14 Bande cyclable
- 15 Autre aménagement

Propositions vélos

- 16 Stationnement vélo actuel
- 17 Stationnement vélo à créer

0 500 1000 m



ATELIER PARTICIPATIF

Compte rendu des Ateliers participatifs du 01 septembre 2021 en présence :

- des élus et techniciens de la communes
- des associations locales (modes doux, écologie)
- d'acteurs divers (office de tourisme)



Bilan atelier

Itinéraires vélos présentés

- principaux
- secondaires

pôlarités à desservir

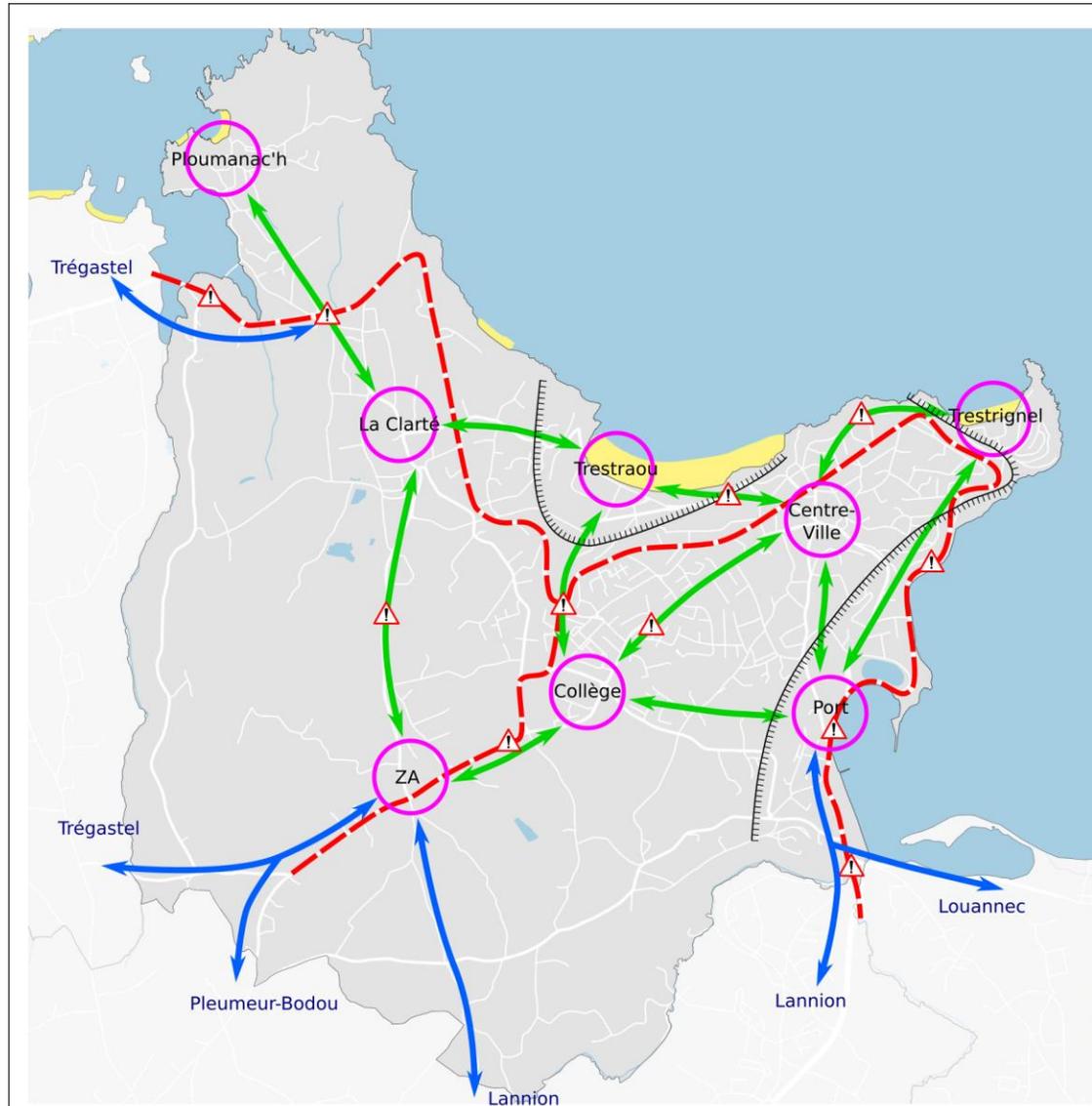
- Principales
- Secondaires

Autres remarques

- ◆ proposition d'aménagement
- ◆ point dur pour les cyclistes
- ◆ autres propositions

DIAGNOSTIC

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



Organisation urbaine

 Pôles majeurs de centralité urbaine

Difficultés pour la circulation vélo

 Point de danger potentiel

 Zone de dénivelé

 Coupure urbaine (Voirie à forte circulation)

Liaisons vélos à enjeux

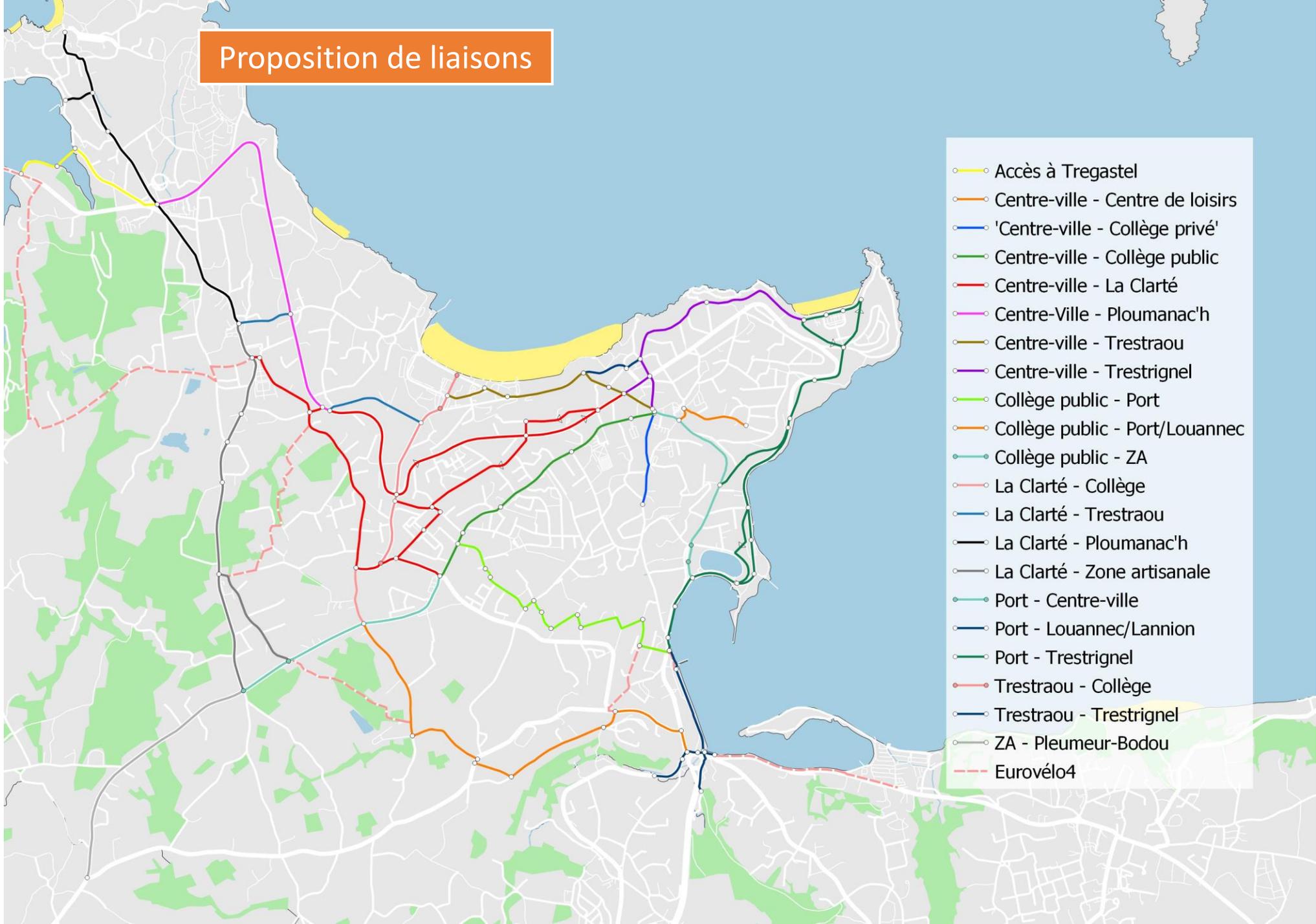
 Axes à enjeux importants intra-communaux

 Axes à enjeux importants inter-communaux

	Positif	Négatif
Interne	<p style="text-align: center;"><u>Forces</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un potentiel de développement important. ○ Une politique volontariste de la commune pour développer la pratique du vélo. ○ Un réseau associatif prêt à accompagner le développement du vélo. ○ Présence d'un réseau de voirie dense et souvent peu circulé pouvant accueillir une circulation vélo. 	<p style="text-align: center;"><u>Faiblesses</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pratique du vélo encore faible. ○ Relief qui a longtemps limité la pratique du vélo. ○ De nombreuses discontinuités dans le réseau cyclable rendant peu attractif la pratique du vélo. ○ Pas de liaison intercommunale (sauf Louannec). ○ Manque de services vélo pour assurer le développement d'un « système vélo » (ex : atelier de réparation ou manque de vélos en location).
Externe	<p style="text-align: center;"><u>Opportunités</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Un contexte extérieur favorable au développement du vélo (Etat, Région Bretagne, Département 22). ○ Emergence rapide du vélo à assistance électrique permettant de s'affranchir du relief. ○ Prise de conscience générale de l'intérêt de développer l'usage vélo (enjeux sociaux, écologiques, de santé, d'urbanisme). 	<p style="text-align: center;"><u>Menaces</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Augmentation de la pression touristique avec risque d'envahissement de la voiture individuelle en haute saison rendant la pratique du vélo difficile. ○ Faiblesse de l'offre de transport collectif, n'incitant pas les touristes à accéder à Perros-Guirec et à se déplacer avec un autre moyen de transport que la voiture.

PROPOSITION DUN SCENARIO D'AMENAGEMENTS

Proposition de liaisons



QUEL AMÉNAGEMENT ?

Tableau d'aide à la décision du Céréma

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

Chaussée à Voie Centrale Banalisée

Fonctionnement

La chaussée est partagée entre :

- une voie centrale sans marquage axial de 2,5 m de largeur;
- deux lignes de rives de 1,5 m minimum.

Les cyclistes sont invités à emprunter les lignes de rives.



Signalisation verticale
(Panneau d'information non réglementaire)



Signalisation Horizontale



Recommandations

- Trafic < 5 000 veh/j
- Vitesses < 50 km/h (si possible 30 km/h)
- A envisager lorsque d'autres aménagements ne peuvent être réalisés

Zone de rencontre

Zone de circulation apaisée

Fonctionnement

- La chaussée est partagée avec les autres véhicules sans aucun aménagement spécifique, avec seulement des pictogrammes au sol. Le piéton est prioritaire devant le vélo et la voiture.
- La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h
- Le double sens cyclable est la règle (sauf disposition justifiée prise par l'autorité investie du pouvoir de police).

Objectif

- Sécuriser les déplacements, favoriser la vie locale et réduire le niveau sonore

Signalisation verticale



Entrée



Sortie



Zone 30

Zone de circulation apaisée

Fonctionnement

- La chaussée est partagée avec les autres véhicules sans aucun aménagement spécifique, avec seulement des pictogrammes au sol.
- La vitesse est limitée à 30 km/h
- Le double sens cyclable est la règle (sauf disposition justifiée prise par l'autorité investie du pouvoir de police).

Objectif

- Faire cohabiter les différents usages, valorisation de la vie locale, diminution du risque d'accidents et diminuer la pollution sonore.

Signalisation horizontale



Rappel Zone 30 (non obligatoire)



Ralentisseurs

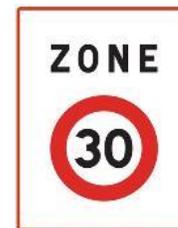


Plateau ralentisseur



Ecluse

Signalisation verticale



Piste cyclable

Recommandations

- Piste cyclable unidirectionnelle :
 - Largeur > 1,5 m
- Piste cyclable bidirectionnelle
 - Largeur > 3 m

La piste cyclable peut être :

- sur chaussée (avec séparateur physique)
- Intercalée entre le stationnement et le trottoir
- Sur trottoir

Signalisation verticale



Aménagement conseillé et réservé aux cycles



Aménagement obligatoire et réservé aux cycles



Piste cyclable unidirectionnelle sur trottoir. Picto vélo et séparation avec piétons (revêtement différent)



Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur physique. Pictos vélo et couleur de chaussée différente

Bande cyclable

Recommandations

- Bande cyclable :
 - Largeur > 1,5 m au minimum (hors marquage), 2 m préférable.
 - Ajout d'un espace tampon de 0,5 m en cas de stationnement longitudinal.

Signalisation verticale



Aménagement conseillé et réservé aux cycles



Aménagement obligatoire et réservé aux cycles



Bande cyclable



Bande cyclable avec espace tampon de 0,5 m

Double sens cyclable

Fonctionnement : Rue à double sens dont un sens est strictement réservé aux vélos

Objectifs : Mailler rapidement un réseau cyclable en évitant les détours

Signalisation verticale



Signalisation horizontale

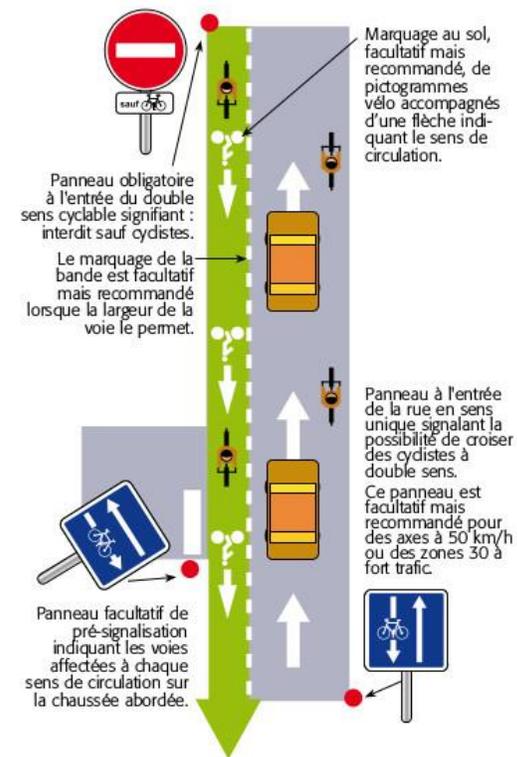


Picto vélo.
Pas de marquage axial



Picto vélo + marquage axial

Panneaux et marquages réglementaires : une signalétique particulière



Aménagements cyclables de transition

Ces aménagements cyclables temporaires se distinguent des aménagements conventionnels par :

- Rapidité de réalisation et réversibilité.
- Marquage jaune temporaire et de balises (K5C ou K5D).



Voie verte

Recommandations

- Largeur > 3 m ;
- Aux abords des villes ou la présence piétonne est plus forte : Largeur de 4 ou 5 m avec possiblement marquage pour séparer les flux.
- barrières ou plots à envisager aux entrées / sorties pour empêcher l'insertion de véhicules motorisés dont les 2 roues motorisés si cela est constaté.

Signalisation Horizontale

- La signalisation horizontale n'est globalement pas recommandée. Elle est même impossible sur certains revêtements.
- En zone peu éclairée il est possible de mettre en place une signalisation horizontale lumineuse

Signalisation verticale



Accès à Trégastel



Centre-ville – Centre de loisirs



- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Bande multifonction
- CVCB
- Double sens cyclable
- Marquage vélo
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone de rencontre

Place des Halles

CVCL-1

CVCL-2

Rue Hilda Gelis Didot

0 100 200 m

Centre-ville – Collège privé



Centre-ville – Collège public



Trestraou – Ploumanac’h
(par le bd du Sémaphore)



Boulevard du Sémaphore

Rue de La Chapelle

Boulevard de la Corniche

Rue de Trébuic

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Bande multifonction
- CVCB
- Double sens cyclable
- Marquage vélo
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone de rencontre

0 100 200 m

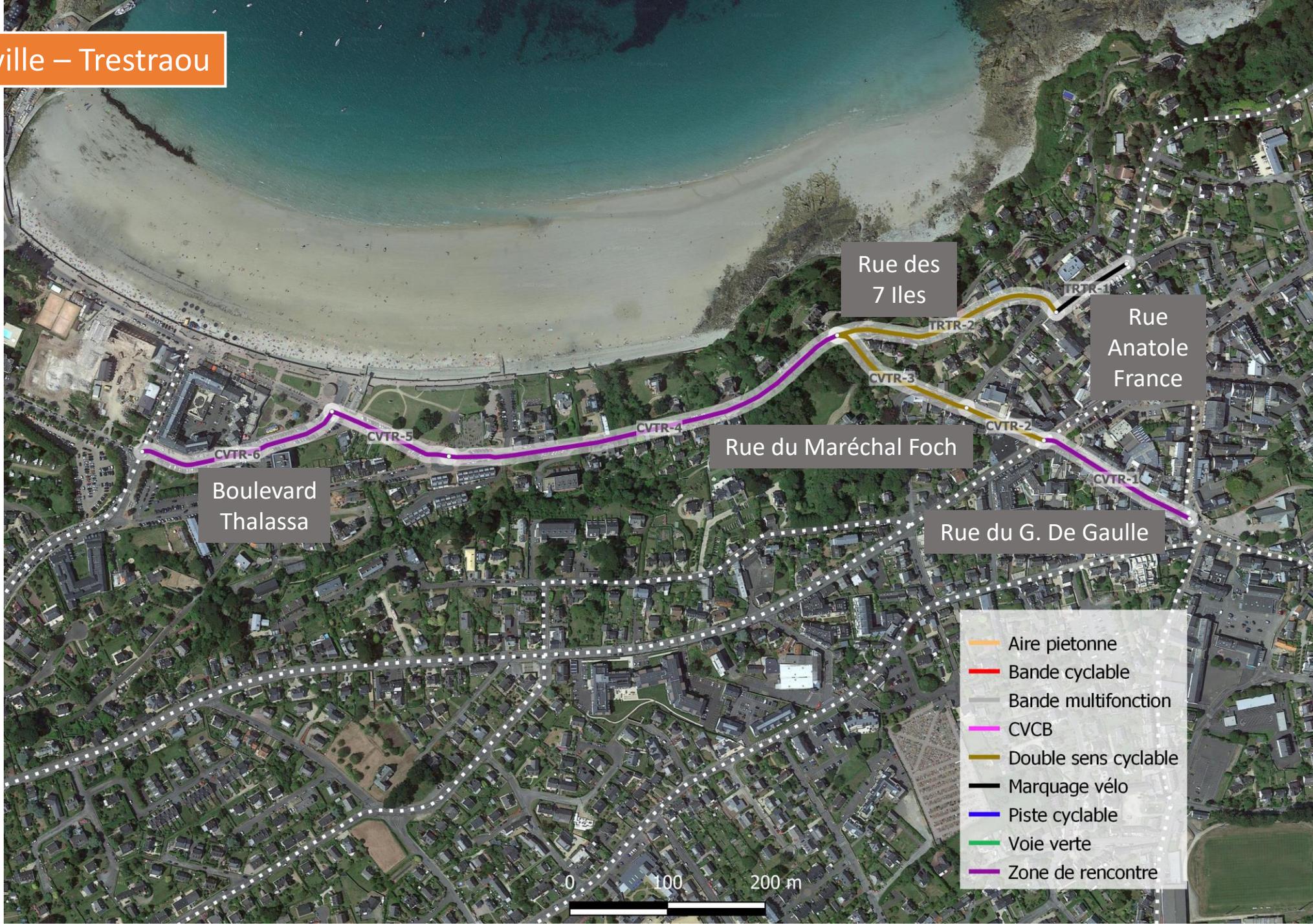
Centre-ville – Trestrignel





Plan de circulation futur

Centre-ville – Trestraou



Plan de circulation en basse saison touristique

-  Sens de circulation
-  Suppression du sens de circulation



Zone de rencontre

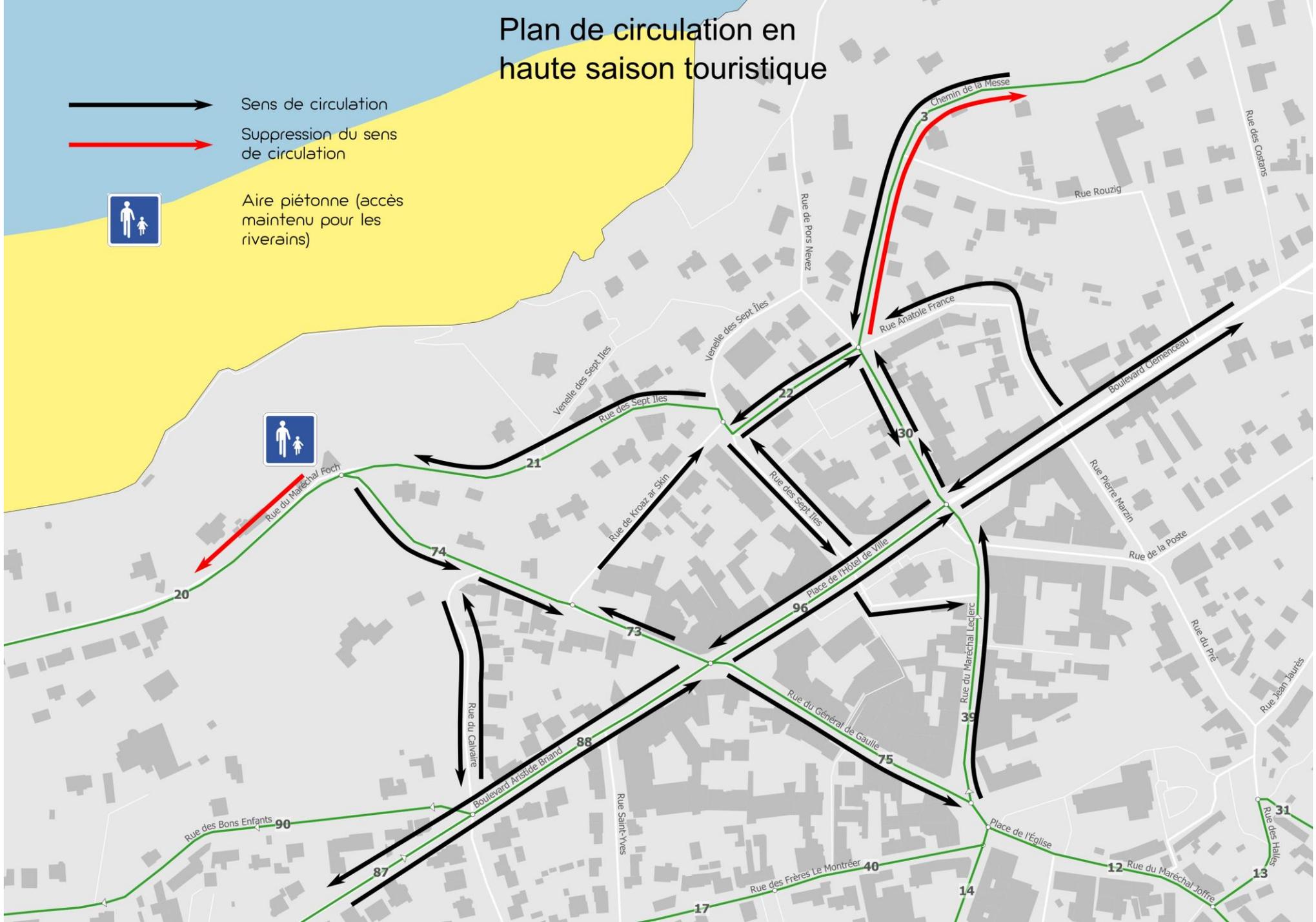


Plan de circulation en haute saison touristique

-  Sens de circulation
-  Suppression du sens de circulation



Aire piétonne (accès maintenu pour les riverains)



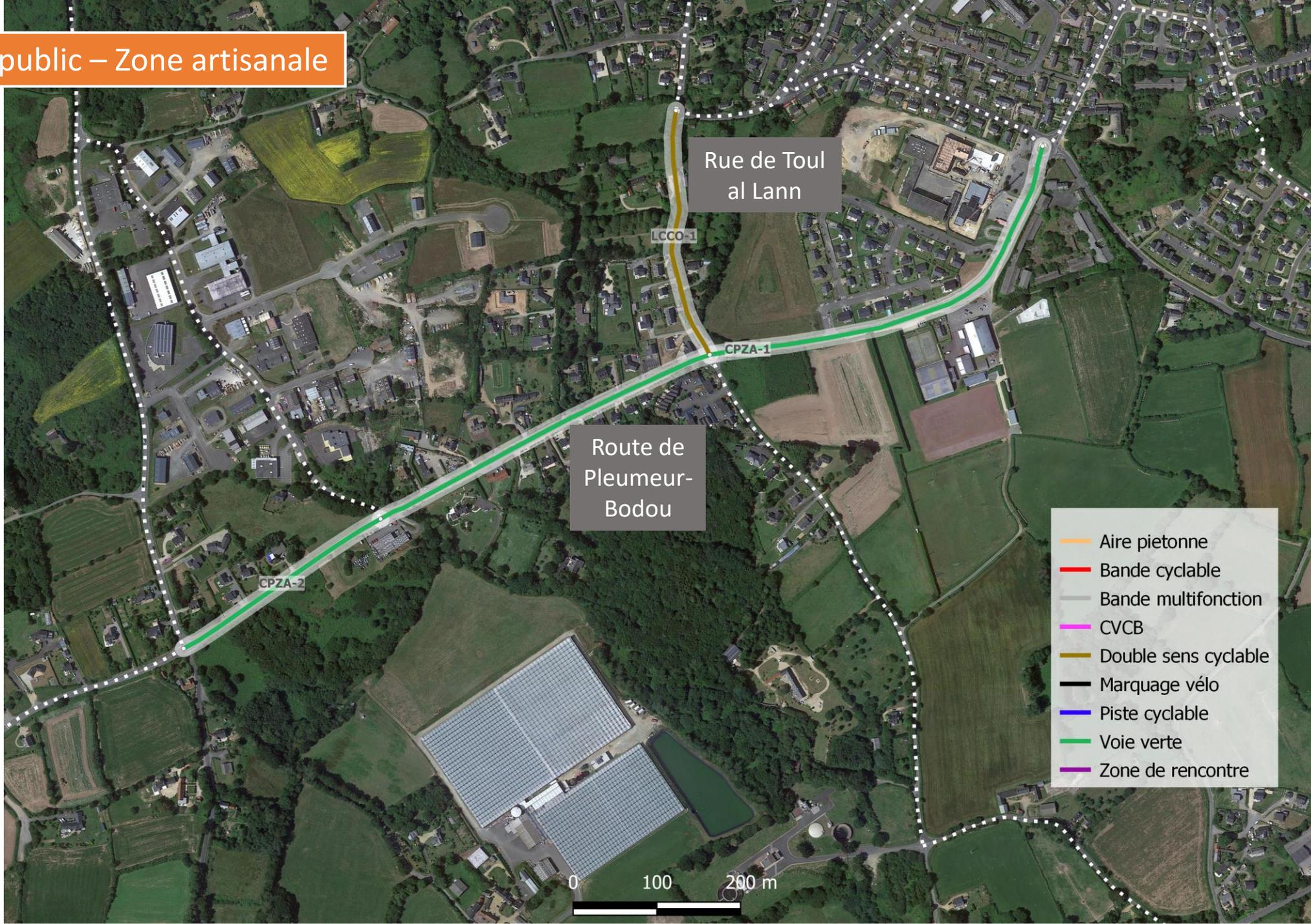
Collège public – Port



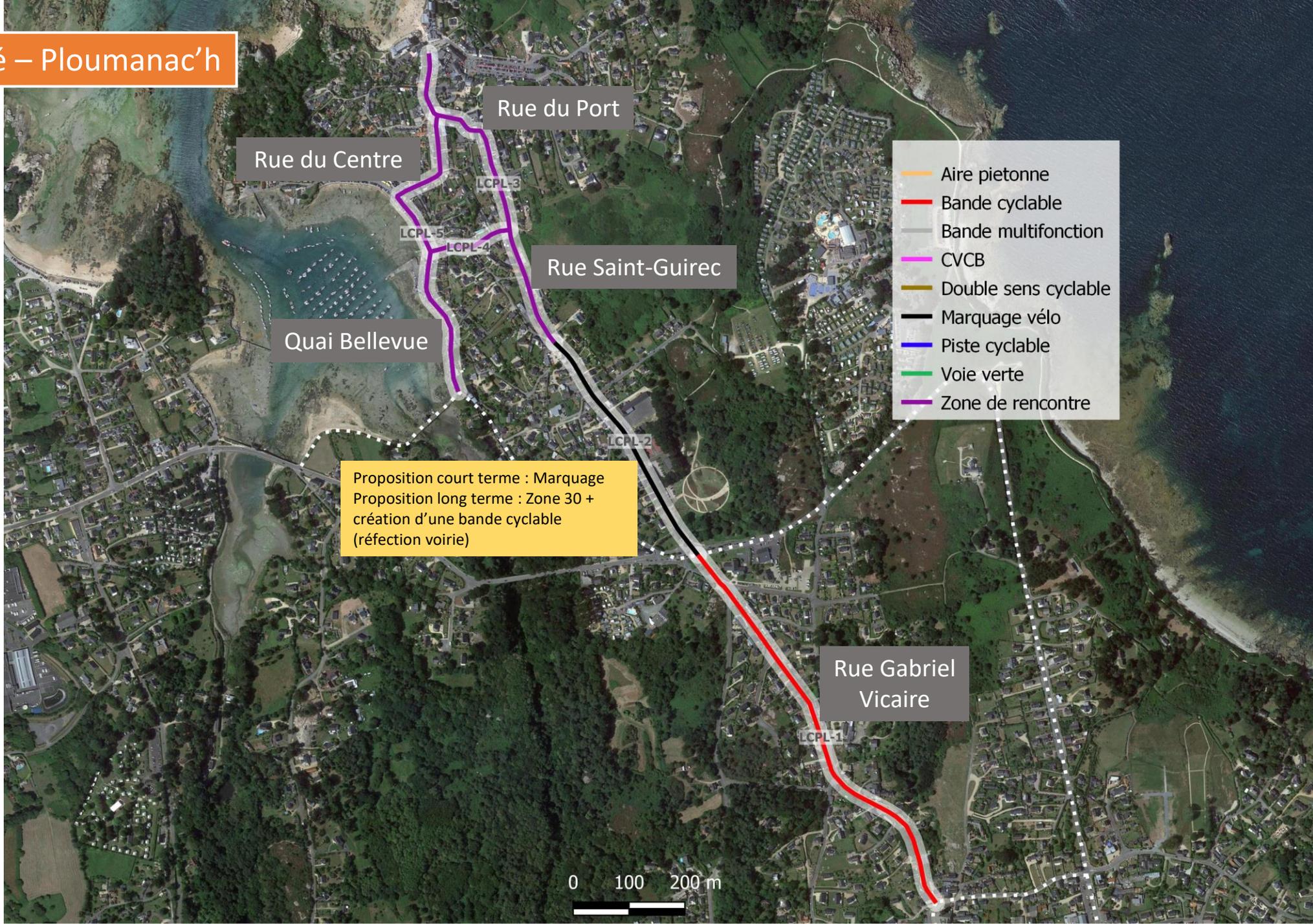
Collège public – Louannec



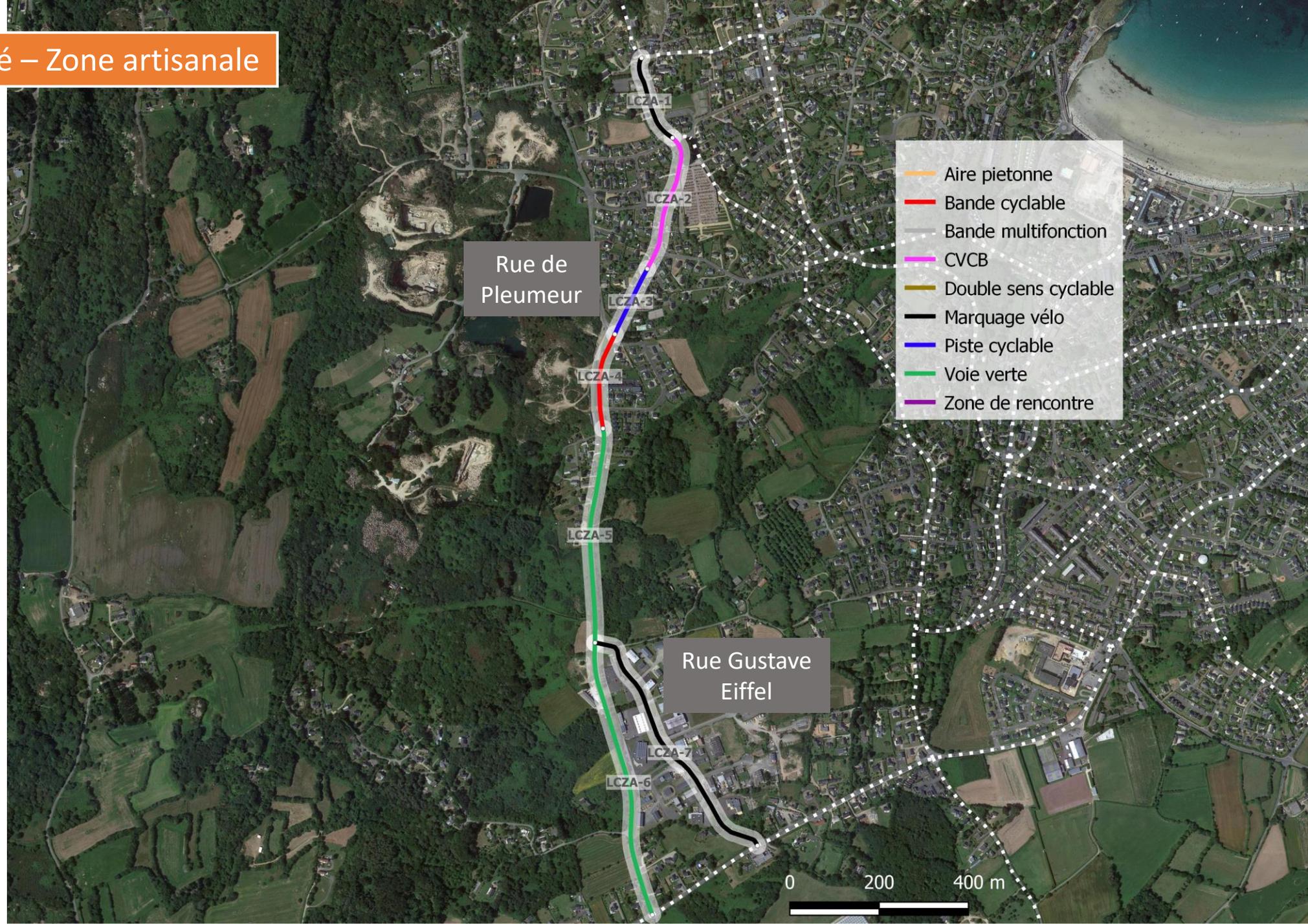
Collège public – Zone artisanale



La Clarté – Ploumanac'h



La Clarté – Zone artisanale



Centre-ville – Port



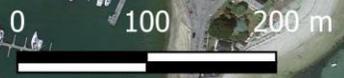
Rue du
Maréchal Joffre

Allée Florence
Arthaud

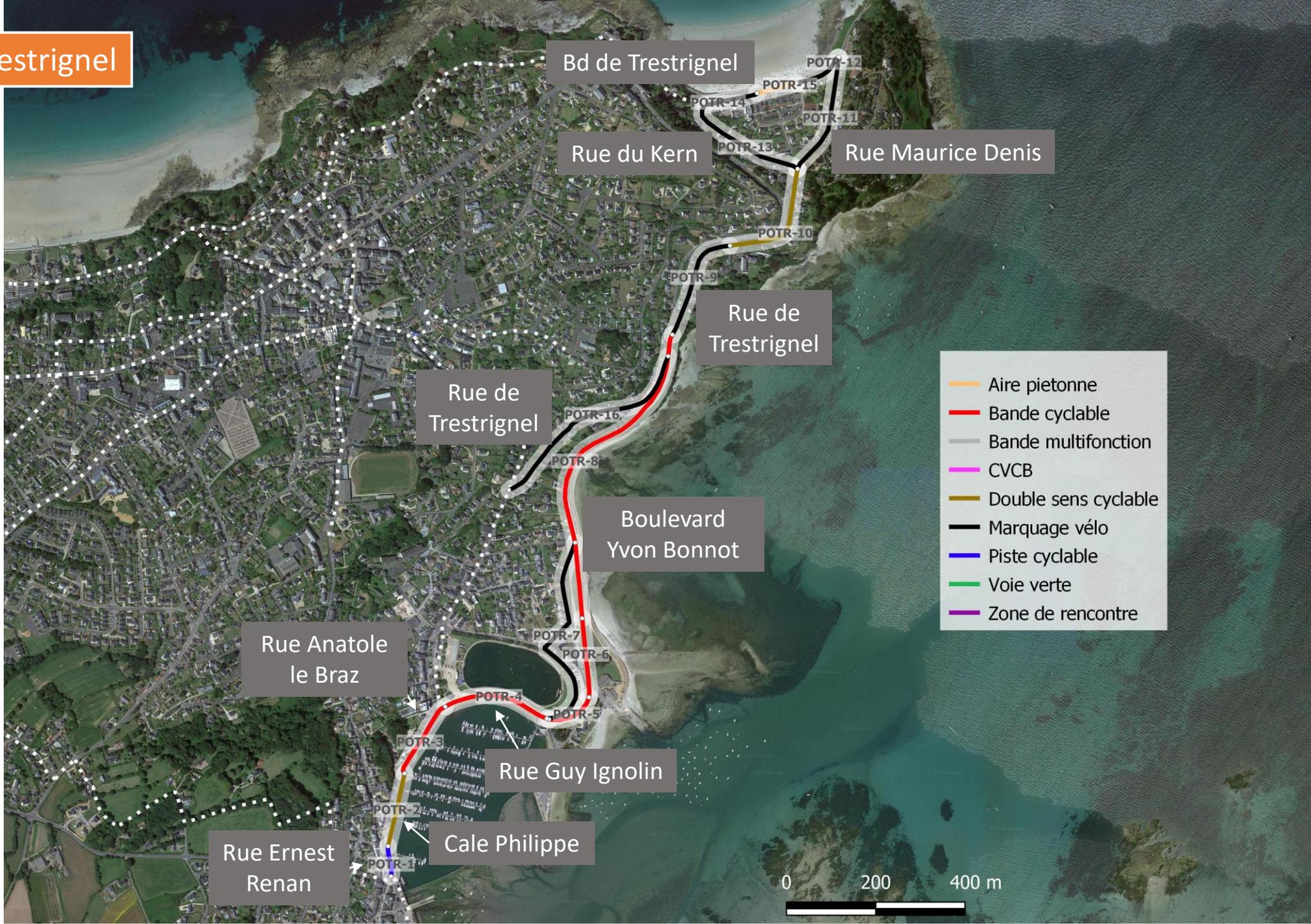
Rue Anatole
Le Braz

Proposition court terme : Marquage
Proposition long terme : Piste cyclable

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Bande multifonction
- CVCB
- Double sens cyclable
- Marquage vélo
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone de rencontre



Port - Trestrignel





Plan de circulation futur

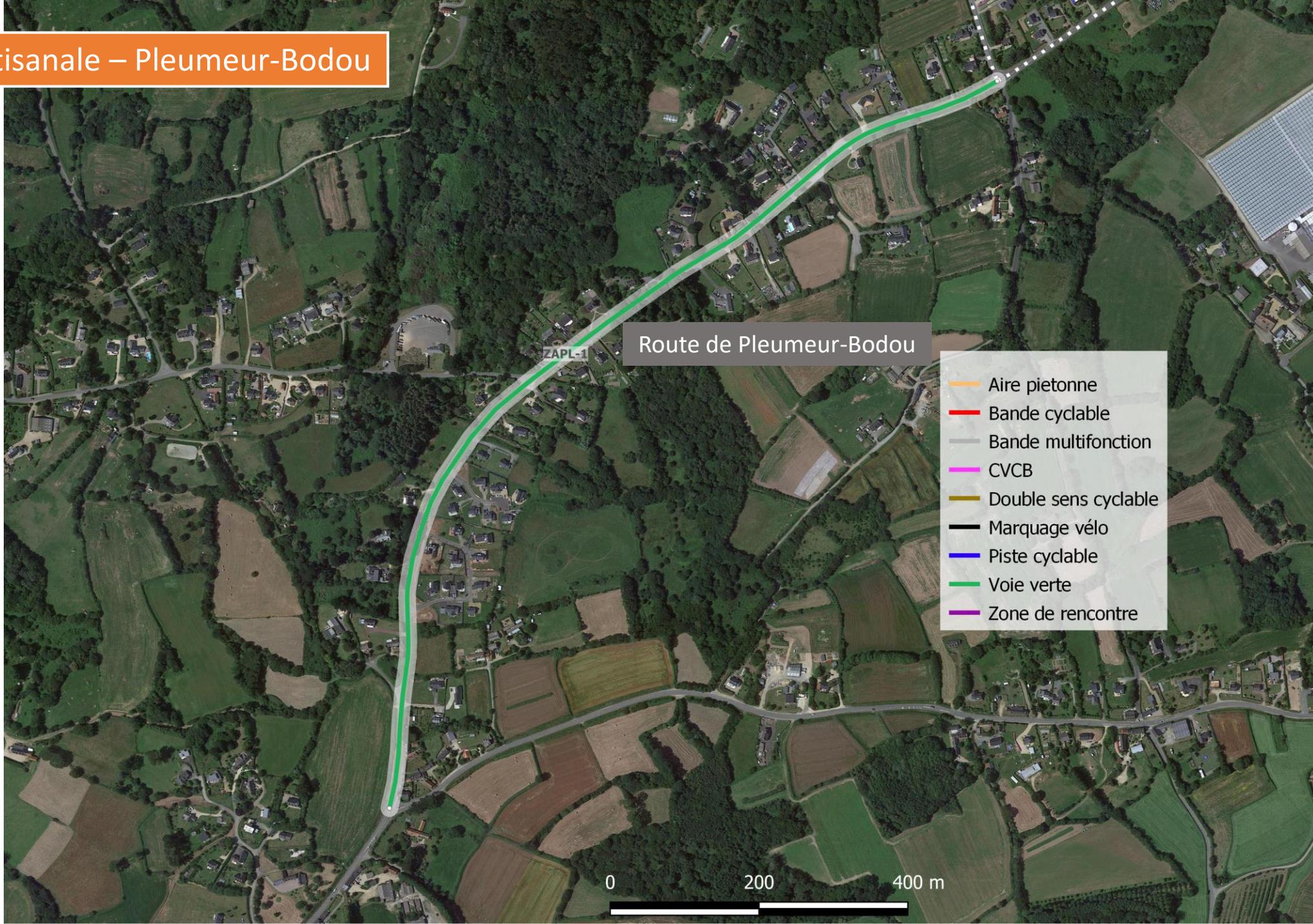
Port - Louannec/Lannion



Trestraou – Collège public



Zone artisanale – Pleumeur-Bodou



Route de Pleumeur-Bodou

ZAPL-1

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Bande multifonction
- CVCB
- Double sens cyclable
- Marquage vélo
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone de rencontre

0 200 400 m

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Bande multifonction
- CVCB
- Double sens cyclable
- Marquage vélo
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone de rencontre



PRIORISATION



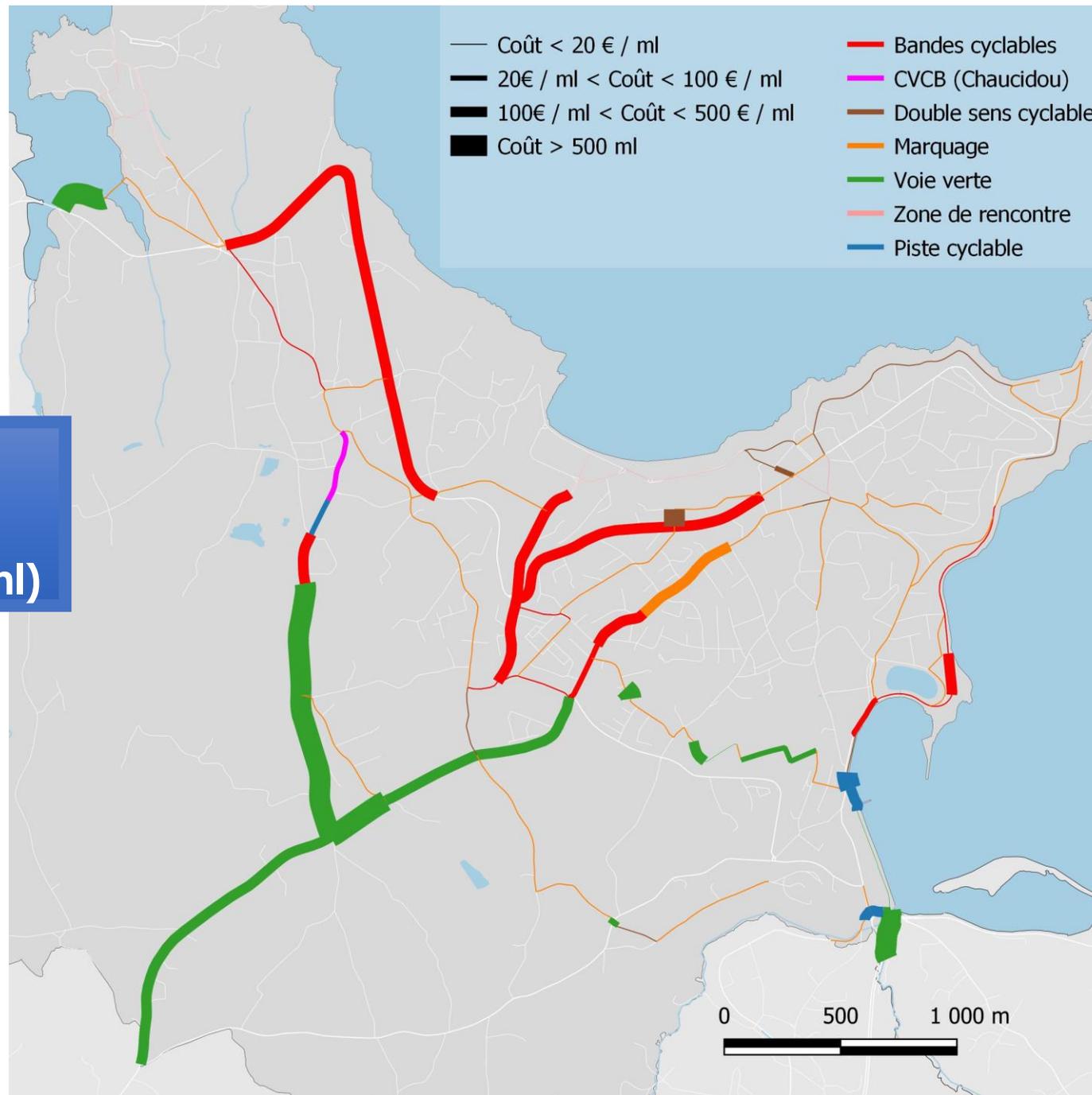
Planification

- Axe 1
- Axe 2
- Axe 3
- Axe 4
- Axe 5
- Axe A : lié aux travaux de voirie
- Axe B : lié aux autres communes

SCHEMA CYCLABLE - PRIORISATION DE GRANDS AXES				
Axes	Identifiant liaison	Liaison	Cout (€ TTC)	Cout phase long terme (€ TTC)
3p-B	ACTR	Accès à Tregastel	695 000 €	
2	CVCL	Centre-ville - Centre de loisirs	1 900 €	
2	CVCP	Centre-ville - Collège privé	2 200 €	
2	CVCO	Centre-ville - Collège public	206 000 €	56 000 €
3	CVLC	Centre-ville - La Clarté	217 000 €	
5	CVPL	Centre-Ville - Ploumanac'h	645 000 €	
1	CVTR	Centre-ville - Trestraou	12 000 €	
1	CVTT	Centre-ville - Trestrignel	22 000 €	
4	CPPO	Collège public - Port	167 000 €	
4	CPPL	Collège public - Port/Louannec	28 000 €	
2	CPZA	Collège public - ZA	320 000 €	
4	LCCO	La Clarté - Collège	2 000 €	
3	LCPL	La Clarté - Ploumanac'h	22 300 €	476 000 €
A	LCTR	La Clarté - Trestraou	3 700 €	
B	LCZA	La Clarté - Zone artisanale	768 000 €	
1	POCV	Port - Centre-ville	8 500 €	38 000 €
B	POLL	Port - Louannec/Lannion	211 000 €	
1	POTR	Port - Trestrignel	162 000 €	
A	TRCO	Trestraou - Collège	239 000 €	
1	TRTR	Trestraou - Trestrignel	2 800 €	
B	ZAPL	ZA - Pleumeur-Bodou	587 000 €	
			4 321 692 €	570 000 €

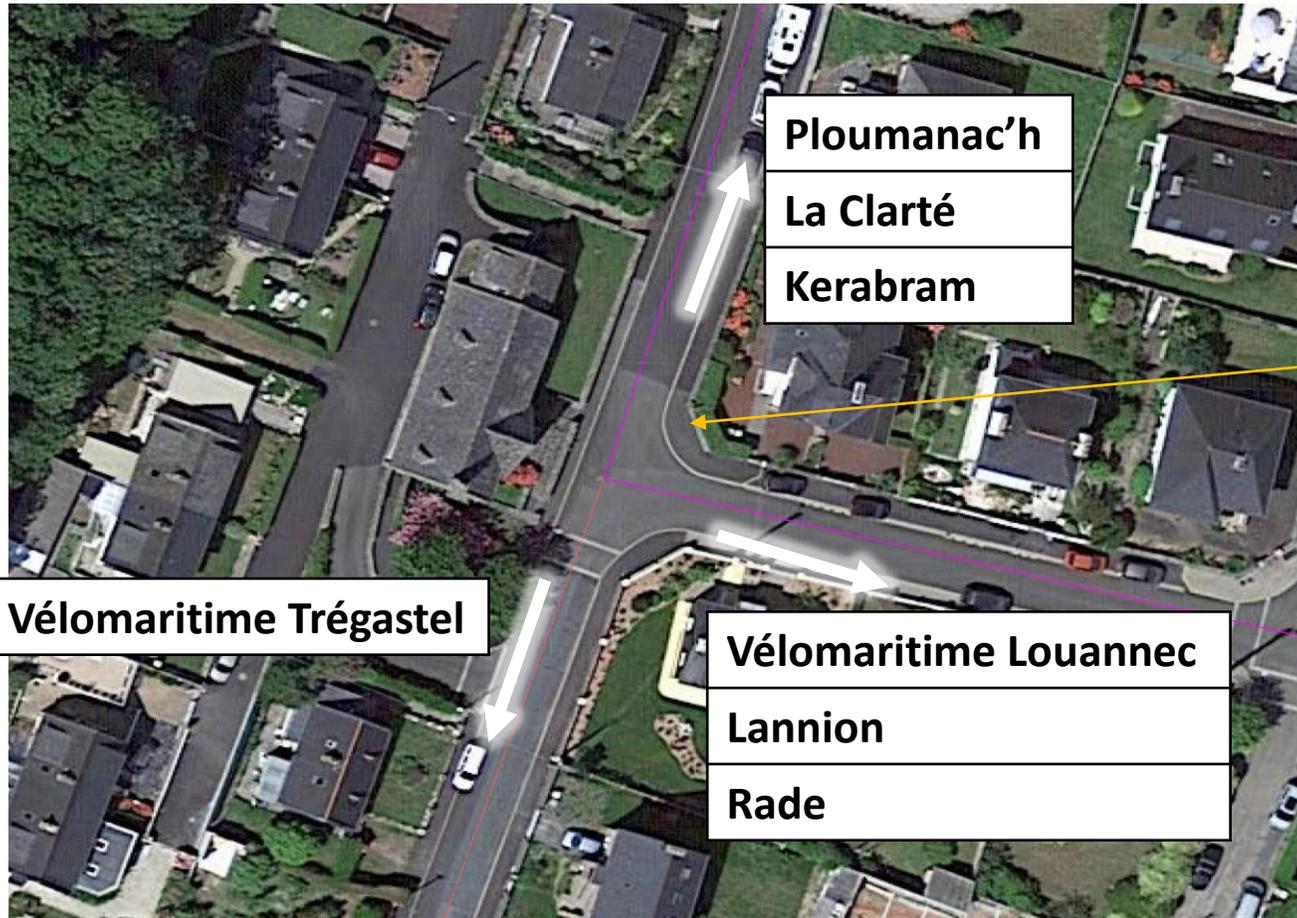
Axe 1	Rade - Trestrignel - Centre ville - Trestraou	207 000 €	38 000 €
Axe 2	Centre ville - Kerabram - Collèges - Centre loisirs - 7A	530 000 €	56 000 €
Axe 3	Centre ville - La Clarté - Ploumanac'h	239 000 €	476 000 €
Axe 4	Port - Kerabram	197 000 €	0 €
Axe 5	Ranolien	645 000 €	0 €
Axes A	Lié aux travaux voirie	242 700 €	0 €
Axes B	Lié aux autres communes	2 261 000 €	0 €

**Coût de
l'aménagement
envisagé par
mètre linéaire (ml)**



JALONNEMENT

Exemple de jalonnement de carrefour :
Rue du Dr Laennec / Rue Yves Connan



Logo de la Vélomaritime, EuroVélo 4

STATIONNEMENT

Stationnement de courte durée



Moins d'1 heure



Distance < 20 m



*Dans les rues commerçantes,
aux abords des magasins et
services publics*



Stationnement de moyenne durée



Entre 1 et 12 h



Distance entre 30 et 50 m



*Sur les lieux de travail, les
établissements scolaires ou
les entreprises*



Stationnement de longue durée



jours



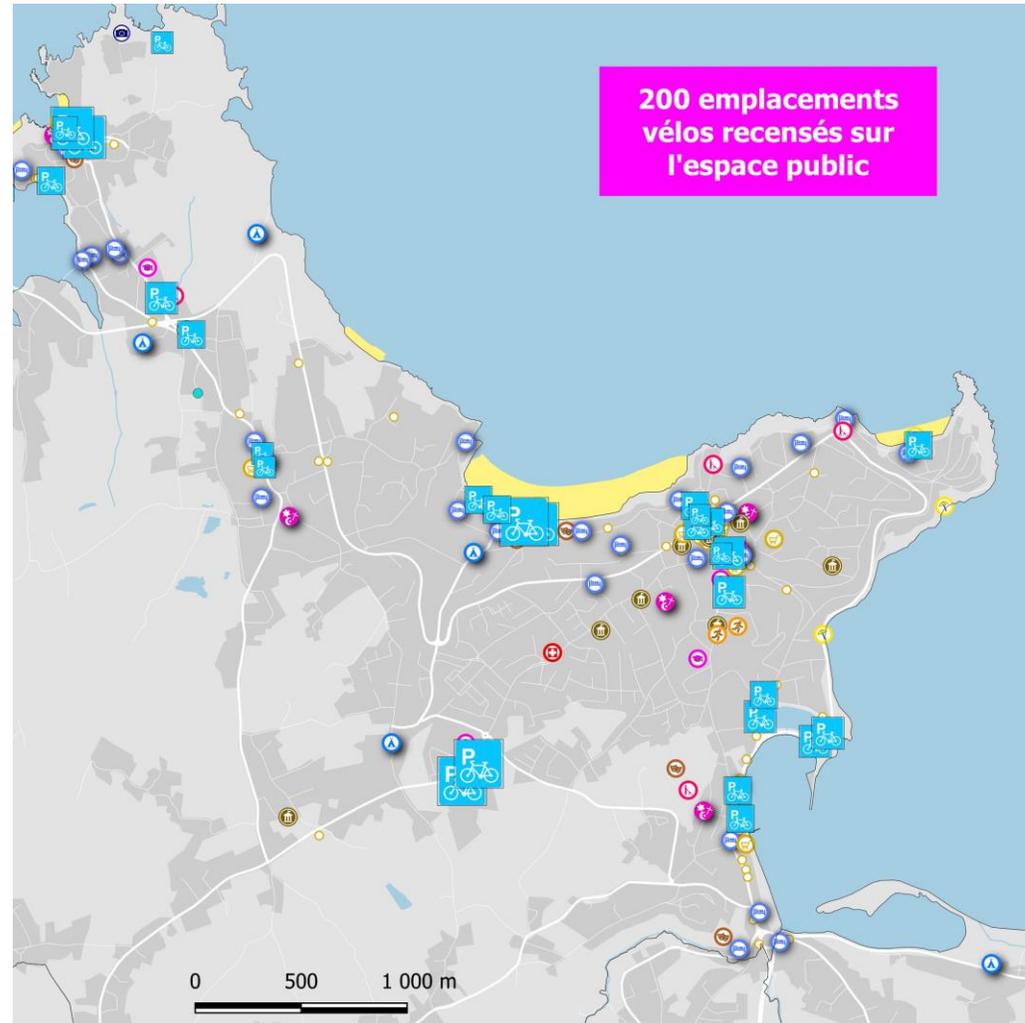
Distance jusqu'à 70 m



*Parkings relais, gares, pôles
d'échanges*



STATIONNEMENT



pôles générateurs de déplacements

- Pôle de culture
- Service public
- Etablissement d'enseignement
- marché/supermarché
- Pôle touristique
- Plage
- Espace public
- Pôle de santé
- Office de tourisme
- Equipement sportif
- Commerce ou service
- Eurovélo4

Proposition de réseau vélo

- (dashed line)
- Taille proportionnelle à la capacité

Stationnements vélos

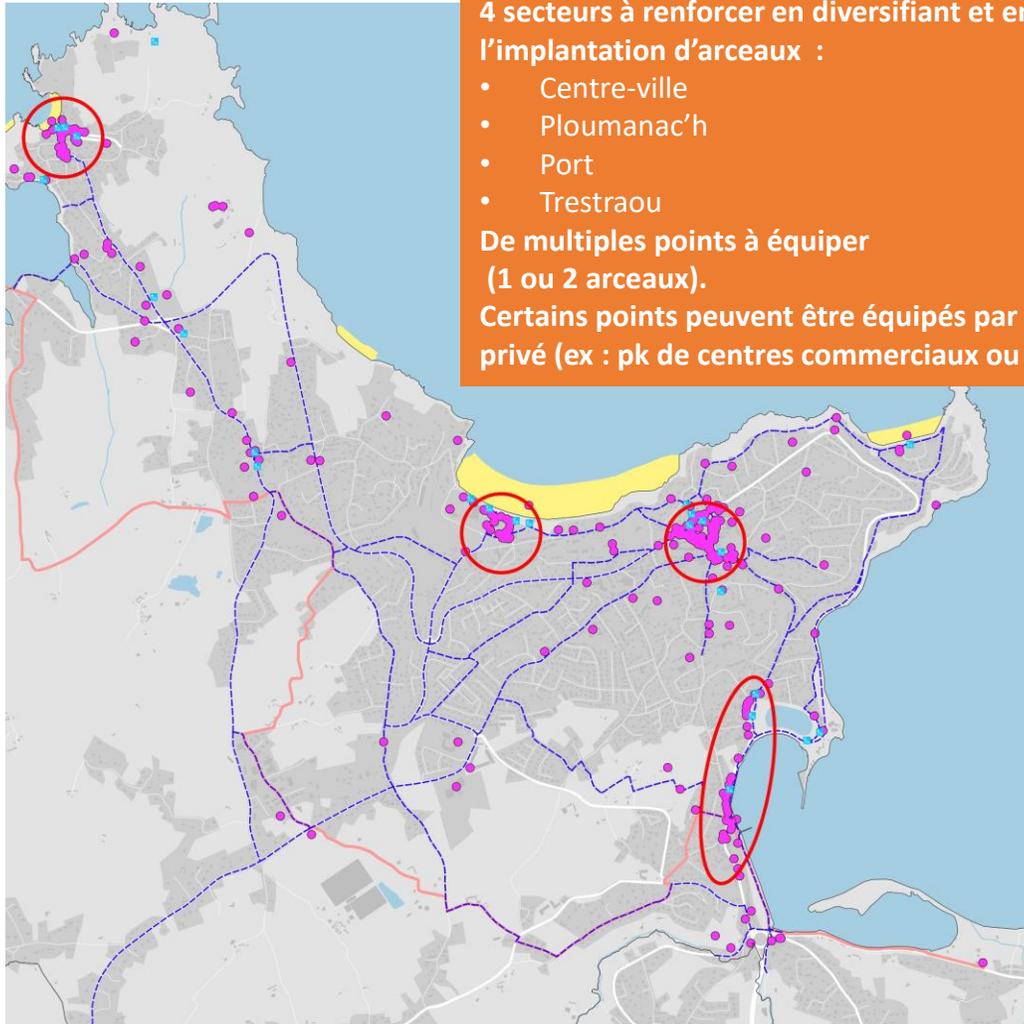
STATIONNEMENT

4 secteurs à renforcer en diversifiant et en augmentant l'implantation d'arceaux :

- Centre-ville
- Ploumanac'h
- Port
- Trestraou

De multiples points à équiper (1 ou 2 arceaux).

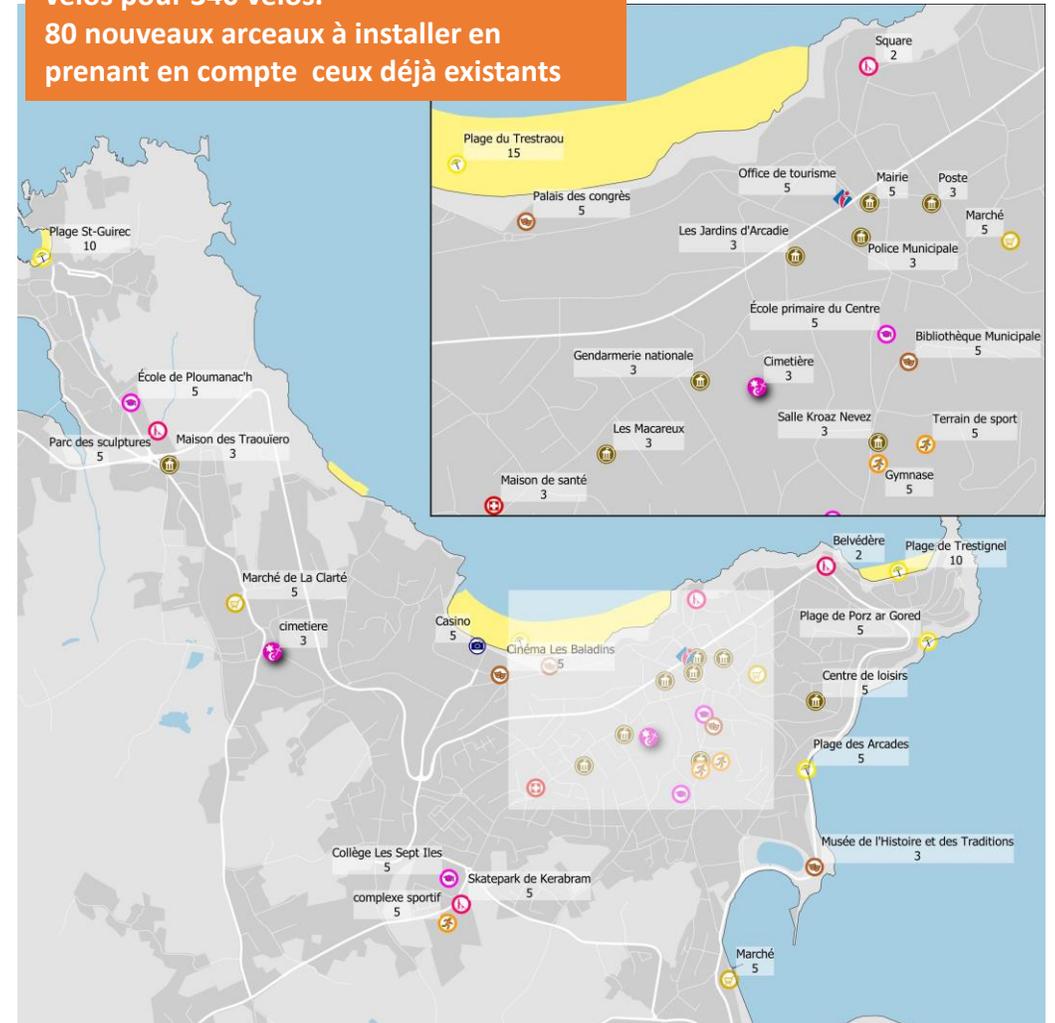
Certains points peuvent être équipés par le secteur privé (ex : pk de centres commerciaux ou campings)



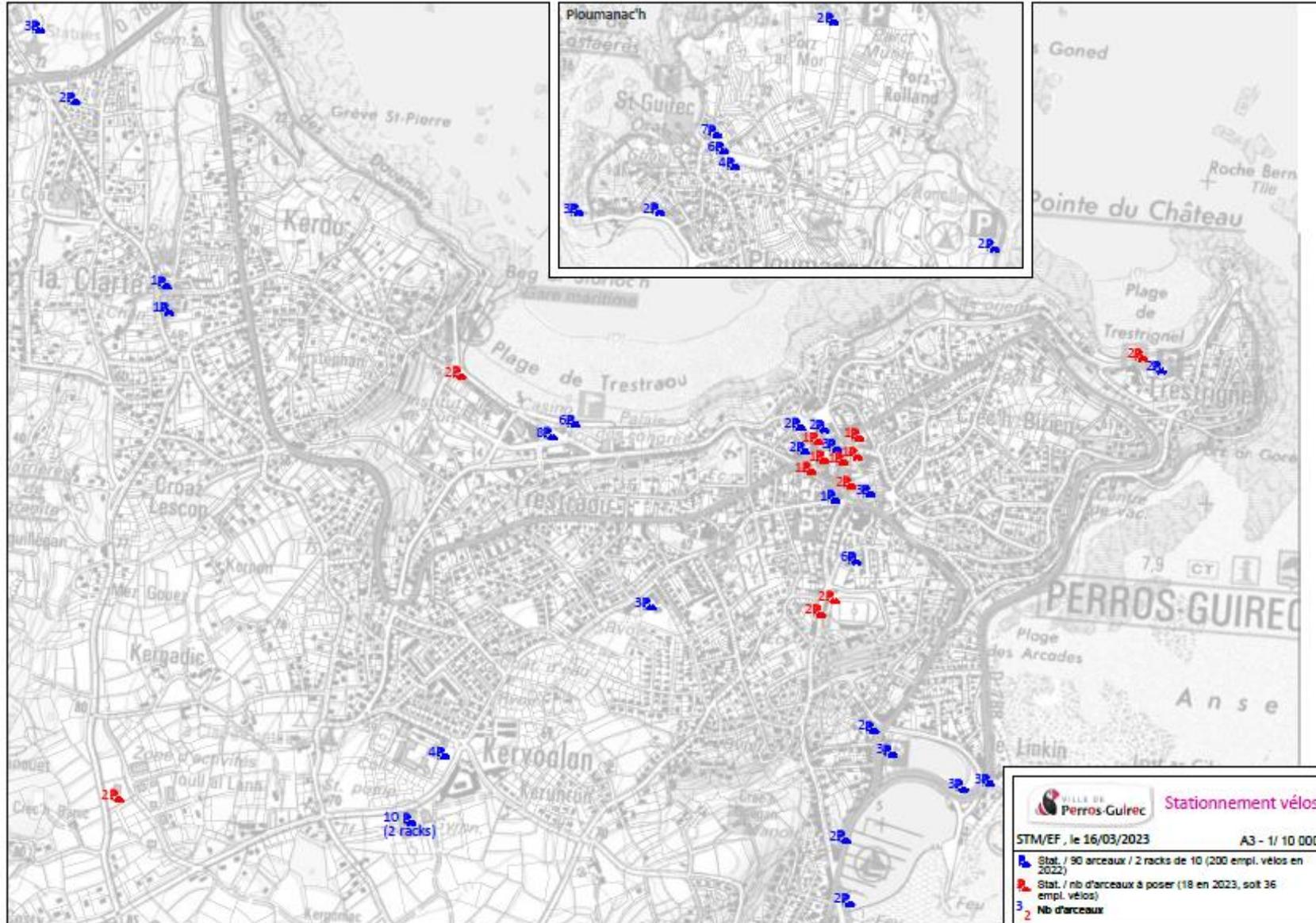
Où implanter des stationnements vélos ?

- Zones à 20 m autour d'un pôle générateur de déplacements
- parking vélo recensé
- Principales zones cibles d'implantation de stationnements vélos

35 à 40 pôles de la commune à équiper en arceaux sur l'espace public = 170 arceaux vélos pour 340 vélos.
80 nouveaux arceaux à installer en prenant en compte ceux déjà existants



STATIONNEMENT



18 arceaux vélos posés en 2023

SERVICES VÉLOS

Atelier de réparation et de maintenance



Atelier d'auto-réparation de Trégor Bicyclette à Lannion

Location de vélos classiques ou à assistance électrique en libre-service



Apprentissage du vélo



Location de vélos classiques ou à assistance électrique avec accueil personnalisé



SERVICES VÉLOS

Stations
multi-outils



Bornes de
recharge VAE



Vélobus et Pédibus :
Exemple **Projet Moby** à
Perros-Guirrec

Mobilité scolaire
et périscolaire



Rue scolaire (fermeture de
la rue aux heures d'entrée
et sortie des élèves).



ANIMATION ET COMMUNICATION

Evènements festifs

- Semaine européenne de la mobilité
- Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège
- Mai à vélo
- etc

Supports de communication

- Cartographie
- Application vélo pour smart phone
- Guide pratique vélo

