



SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

Septembre 2024

BÉNODET / CLOHARS-FOUESNANT / FOUESNANT / GOUESNAC'H
LA FORÊT-FOUESNANT / PLEUVEN / SAINT-EVARZEC

Soutenu
par



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SOMMAIRE

DIAGNOSTIC.....	3
1 - PRÉAMBULE & CONTEXTE DE L'ÉTUDE	3
2 - MÉTHODOLOGIE	7
3 - LA CONSULTATION DES ÉLUS ET DES PARTENAIRES.....	10
4 - ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE	14
5 - LES USAGERS ET L'ÉCOSYSTÈME VÉLO	38
6 - ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU CYCLABLE	45
7 - ÉTAT DES LIEUX DE STATIONNEMENTS, SERVICES, APPRENTISSAGE.....	66
8 - RÉPARTITION DES COMPÉTENCES	73
9 - AFOM ET PISTES DE REFLEXION	77
 STRATÉGIE.....	 84
1 - APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE	85
2.- LE MAILLAGE HIÉRARCHISÉ.....	85
3. - LA DEFINITION DE LA STRATEGIE DU TERRITOIRE.....	96
4. - LES ENJEUX ET PISTES D'ACTIONS	97
 PROGRAMME D'ACTIONS	 101
• Actions d'aménagement	
1.1 Couvrir le territoire d'un maillage d'itinéraires cyclables.....	104
1.2 Résorber les discontinuités.....	105
1.3 Mettre en place un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire.....	108
1.4 Assurer un entretien homogène des aménagements sur l'ensemble du territoire.....	109
• Actions stationnement, jalonnement et services	
2.1 Déployer des stationnements vélos.....	110
2.2 Création d'aires de services vélo.....	111
2.3 Conforter la place de l'atelier "réparation vélo".....	112
2.4 Mise en œuvre de boucles locales.....	113
• Actions de sensibilisation et de communication	
3.1 Acteurs publics.....	114
3.2 Usagers du quotidien.....	115
3.3 Public jeune.....	116
3.4 Acteurs économiques et touristiques.....	117
• Actions de gouvernance	
4.1 Mobiliser l'ensemble des parties prenantes.....	118
4.2 Coordonner, mettre en œuvre et suivre le plan d'action.....	119
BUDGET PREVISIONNEL.....	120
CHIFFRES CLÉS.....	121
ANNEXES	122



DIAGNOSTIC



1 - PRÉAMBULE & CONTEXTE DE L'ÉTUDE

PRÉAMBULE

La Communauté de Communes du Pays Fouesnantais (CCPF) est engagée depuis plusieurs années sur le développement de la mobilité cyclable sur son territoire. Par l'aménagement de liaisons vélo, la Communauté de Communes se mobilise pour répondre à la fois aux enjeux de transition écologique et à la demande croissante des usagers dans le cadre des trajets du quotidien ou dans celui du cyclotourisme.

Dans la continuité de cette démarche, la CCPF a initié l'élaboration d'un schéma directeur vélo, visant à orienter et encadrer le développement de la politique cyclable du territoire à court et moyen termes.

Ce document présente le diagnostic du « système vélo » et de la pratique du vélo sur le territoire. Dans ce cadre, les usagers ont été sollicités à travers une enquête publique et des ateliers de travail, qui ont permis de faire émerger des problématiques et des pistes de réflexions en faveur de la mobilité cyclable.

1. Présentation du territoire

Située en Cornouaille dans le sud Finistère, la Communauté de Communes du Pays Fouesnantais est composée de 7 communes pour 29 475 habitants. La commune de Fouesnant concentre plus d'un tiers de la population (35 %). Trois des sept communes du territoire bordent le littoral : Bénodet, Fouesnant et La Forêt-Fouesnant.

Le territoire dispose de nombreux atouts touristiques (trait de côte, marais de Moustierlin, Archipel des Glénan...), ce qui a pour conséquences de tripler la population du territoire en période estivale.

Proche de deux agglomérations (Quimper Bretagne Occidentale et Concarneau Cornouaille Agglomération), la CCPF est également caractérisée par sa structure péri-urbaine. 58% des actifs travaillent d'ailleurs à l'extérieur du territoire (INSEE, 2019).

En matière de vélo, le territoire dispose aujourd'hui d'un réseau de 74 km d'aménagements cyclables. La véloroute **La Littorale**, réalisée à 87%, structure la mobilité cyclotouristique. C'est d'ailleurs cette forme de mobilité cyclable qui prend aujourd'hui le pas vis-à-vis de la mobilité cyclable utilitaire, qui restait à 0,8% en 2019, d'après le recensement de l'INSEE.

2. Études et actions cadres

- Depuis 2002, la CCPF s'engage en matière de mobilités actives avec le développement de la randonnée au travers de l'aménagement et de l'entretien des circuits pédestres (le réseau actuel est porté à 250 kms)
- Dès 2012, la CCPF réalise un groupement d'études afin d'établir un diagnostic et de proposer un plan d'actions. Un schéma d'itinéraires cyclables à vocation touristique et utilitaire a été validé par le conseil communautaire le 26/02/2015. La première priorité a été la réalisation d'un itinéraire touristique longeant le littoral et connectant aux territoires voisins (la véloroute **La Littorale**). Dans un second temps, ce schéma

a visé à la réalisation d'itinéraires connectant les bourgs du Pays Fouesnantais à la Littorale. Ce schéma s'inscrit dans le schéma du Finistère et de la Région Bretagne.

- Depuis 2015, près de 4 millions d'euros ont ainsi été investis au titre des aménagements cyclables.
- En 2021, afin de répondre à l'objectif national de tripler la part modale vélo d'ici 2024, les élus ont décidé de travailler à la structuration d'un réseau cyclable connectant les zones stratégiques du territoire entre elles et renforcer les connexions avec les territoires voisins. Le schéma des itinéraires cyclables de 2021 a été validé en conseil communautaire le 1^{er} juillet 2021.



Aujourd'hui :

- Dans la continuité de cette démarche et dans la volonté d'accompagner les usagers pour ancrer la pratique du vélo dans leur quotidien et notamment dans le cadre de trajets domicile-travail, la communauté de communes a répondu et a été lauréate de l'appel à projet Avelo 2. Ce schéma vélo s'inscrit dans cet appel à projet.
- Ce schéma directeur constituera une annexe du Plan de Mobilité simplifié (PdMs), élaboré en parallèle. Le PdMs vise à articuler les différents modes de déplacements du territoire pour limiter l'usage des véhicules thermiques.

- Par ailleurs, le projet s'articule avec l'axe 3 du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), intitulé « Un territoire aux mobilités et à l'urbanisme durable » qui comporte l'action « Développer les mobilités alternatives à la voiture ». Ce plan est en cours d'arrêt projet.

Si le cœur du projet reste d'améliorer les conditions pour permettre aux citoyens du territoire d'utiliser davantage leur vélo dans le cadre de trajets utilitaires, certaines démarches à vocation touristique sont à considérer dans l'élaboration de ce schéma:

- Le réseau de randonnées pédestres (en cours de refonte)
- Les itinéraires proposés sur le territoire (circuits vélo de l'Office du tourisme de Fouesnant et circuits VTT 15 & 16 sur la commune de Fouesnant)

Par ailleurs, des schémas à d'autres échelles s'articulent avec ce projet.

À l'échelle de la Cornouaille :

- Le contrat de Relance et de Transition Ecologique Ouest Cornouaille Odet, qui engage l'état auprès du territoire pour la réalisation de projets contribuant à la transformation écologique, sociale, culturels et économiques
- Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Odet (en cours de révision), qui coordonne et organise un aménagement durable du territoire
- Le schéma des mobilités actives de Quimper Bretagne Occidentale
- Le plan global des déplacements de Concarneau Cornouaille Agglomération
- Le schéma vélo de la Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud

À l'échelle départementale :

- La stratégie Finistère cyclable 2021-2027 du Conseil Départemental qui vise à tripler les déplacements vélo en Finistère d'ici 2025, et les quadrupler d'ici 2030 pour atteindre 8% de part modale vélo.

À l'échelle Régionale :

- Le Schéma d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité du Territoire, qui vise à définir le projet de territoire breton à horizon 2040. La question de la mobilité décarbonée est une composante importante de ce schéma.
- Le Schéma Régional des véloroutes et voies vertes



2 - MÉTHODOLOGIE

1. Approche méthodologique

L'objectif de ce diagnostic est de mettre en lumière les forces et les faiblesses de l'offre de mobilité à vélo existante sur le territoire de la Communauté de communes du Pays Fouesnantais, d'analyser l'organisation de celle-ci et d'en identifier les opportunités d'évolution. C'est un appui nécessaire à l'élaboration d'une stratégie vélo cohérente à l'échelle du territoire.

Cette première phase de diagnostic a été marquée par différentes rencontres auprès des acteurs du territoire, notamment les différentes communes, par questionnaire ou lors d'ateliers de concertation. Ces rencontres ont été l'occasion d'identifier les attentes et les problématiques de la mobilité vélo rencontrées sur un territoire vaste et aux caractéristiques variées, ainsi que les perspectives et projets à court-terme.

2. Planning

Phase 1 - Diagnostic

- Lancement – mercredi 05 avril 2023
- Analyse documentaire – Avril / mai 2023
- Entretiens avec les communes & partenaires – Mai / Juin 2023
- Enquête consultation de la population – Mai / Juin 2023
- Atelier « acteurs de l'écosystème vélo » – 13 juin 2023
- Atelier Elus – 14 juin 2023
- Réalisation du diagnostic – juillet 2023
- Comité technique sur le diagnostic – 05 juillet 2023
- Comité de pilotage sur le diagnostic – 12 juillet 2023

Phase 2 – Stratégie pré-opérationnelle

- Visite de terrain avec les élus du territoire – 29 septembre 2023
- Atelier Elus – 18 octobre 2023
- Elaboration de proposition d'actions – novembre 2023
- Comité technique : stratégie opérationnelle – 8 novembre 2023
- Comité de pilotage : présentation de la stratégie opérationnelle – 29 novembre 2023

Phase 3 – Programme d'actions et plan pluriannuel d'investissement

- Réunion technique de cadrage – 7 décembre 2023
- Comité technique : présentation de la stratégie opérationnelle – juin 2024
- Comité de pilotage : présentation du Plan pluriannuel d'investissement et du programme d'actions – 19 septembre 2024

=> Le 25 septembre 2024, approbation du schéma directeur vélo par le Conseil communautaire.



3 - CONSULTATION DES ÉLUS ET DES PARTENAIRES

1. La consultation des élus et des partenaires

Les élus et partenaires (EPCI voisines, Département du Finistère, Région Bretagne...) sont des acteurs centraux de la démarche de développement du vélo à l'échelle de la CCPPF.

Des entretiens individuels ont été réalisés avec ces acteurs pour comprendre les nuances du territoire et les conditions de l'articulation de la politique vélo du territoire avec celles des territoires voisins, du Département et de la Région.

Les pages suivantes synthétisent le contenu des échanges.

2. Synthèse des rencontres avec les communes

Les rencontres avec les élus des communes visent à établir une fiche d'identité de la pratique du vélo sur la commune et identifier les attentes, les projets et les problématiques rencontrés (question de la cohabitation entre vélo et voiture, la place de la voiture dans le centre, ...).

Les temps d'échanges ont permis de connaître :

- Les caractéristiques générales de la commune : dynamique de la population, projet d'urbanisation, identification des principaux pôles générateurs de déplacements sur leur commune, quelle est la politique de stationnement, quelles sont les caractéristiques du trafic routier, les points de tension dans les flux de circulation, ...
- Les actions menées concernant les mobilités actives (aménagements existants, politique de sensibilisation, localisation et type de stationnement vélo, ...)
- Les attentes éventuelles exprimées par la population
- Et les projets futurs, ...

Les échanges ont mis en avant l'action ancrée et l'ambition forte des communes dans le développement des aménagements cyclables, dans l'implantation de stationnements vélos (action en cours de renforcement dans la plupart des communes) et dans le soutien et la valorisation de la pratique du vélo sur le territoire.

Les communes littorales présentent des caractéristiques similaires, avec une côte et des plages très fréquentées en haute saison sur lesquelles vélos, piétons et voitures se partagent l'espace public avec des points de tension. Les aménagements récents permettent de contenir la situation, mais des travaux restent à réaliser notamment sur les sens de circulation, les apaisements de sections et la réduction du stationnement automobile afin de faciliter le déplacement des modes actifs aux abords du littoral. De plus, les trois communes du littoral concentrent la majeure partie des pôles générateurs de déplacements et les centres-bourgs sont attractifs (commerce de proximité, concentration de services, ...) ce qui complexifie la situation et la gestion des flux. En réponse, les communes ont entrepris l'aménagement de zones apaisées (passage en Zone 30 dans les centres) et s'interrogent sur la politique de stationnement.

Les communes de l'intérieur ou rétro-littorale, se caractérisent par des centres-bourgs dynamiques avec la présence des établissements scolaires et des commerces de proximité avec des zones apaisées.

Ce sont sur ces communes que des aménagements sécurisés sont en cours de réalisation en sachant que les distances entre les communes (et les hameaux) s'allongent et que la densité de population baisse.

Plusieurs communes envisagent la réalisation de plan de circulation afin de favoriser les liaisons entre les aménagements réalisés entre les communes et les aménagements à prévoir dans les centralités.

Par ailleurs, la problématique de la vitesse dans les zones agglomérées a été pointée à plusieurs reprises avec la volonté de trouver des solutions adaptées pour apaiser la circulation.

Les stationnements vélos demeurent insuffisants pour les élus qui envisagent le déploiement supplémentaire et plus adapté aux besoins.

Les problématiques de partage de la voirie par les différents usagers ont été également soulignées par les communes avec la volonté de favoriser et d'apaiser les cohabitations entre utilisateurs. La nécessité de favoriser l'information, la sensibilisation et la sécurité a été partagée par l'ensemble des communes.

Enfin, l'entretien des aménagements cyclables a été identifié comme un élément nécessaire au bon usage par les cyclistes.

3. Synthèse des rencontres avec le Département et la Région

Les rencontres avec le département du Finistère et la région Bretagne ont permis de mettre en avant la vision qu'ils portent sur le territoire en matière de politique cyclable, ainsi que les différentes actions mises en œuvre.

La politique cyclable du département du Finistère

Le département s'implique depuis de nombreuses années sur le territoire par la réalisation d'aménagements cyclables : réalisation de la Littorale, réalisation d'aménagements le long de routes départementales (ex. D45).

La stratégie Finistère Cyclable 2022-2028 cadre les objectifs du département, en visant un objectif de 8 % de part modale vélo en 2030.

30 millions d'euros sont investis sur 4 ambitions majeures :

- Ambition 1 : Aménager les infrastructures nécessaires au développement de la pratique du vélo en Finistère
- Ambition 2 : Développer la pratique du vélo au quotidien et pour les loisirs et le tourisme
- Ambition 3 : Développer la mobilité à vélo vers les publics cibles du Département pour la rendre accessible à tous
- Ambition 4 : Partager une culture et porter une gouvernance vélo en Finistère

Sur le territoire du Pays Fouesnantais, trois axes majeurs sont ciblés :

- L'axe Bénodet-Quimper avec la réalisation d'un aménagement entre le giratoire de l'Odét et celui de Ménez St Jean à Clohars Fouesnant et l'aménagement des pistes entre Moulin du Pont à Pleuven et Moulin des Landes à Quimper.
- L'axe Fouesnant- La Forêt-Fouesnant le long de la RD 44.

- *La Littorale avec une réflexion pour améliorer le passage de la véloroute à Beg-Ménez sur la commune de la Forêt-Fouesnant.*

Le département continue la mise en œuvre de ses projets et reste un acteur clé en matière de mise en place d'aménagements cyclables sur le territoire.

La politique cyclable de la Région Bretagne

Le conseil régional porte aujourd'hui une volonté en faveur de la mobilité cyclable. La stratégie du Plan vélo de la Région Bretagne a été adoptée à la quasi-unanimité en décembre 2022.

La stratégie se décline en deux temps. Tout d'abord, il s'agit d'élaborer des pistes de réflexion, puis, à partir de 2024, il conviendra de décliner des propositions consolidées du Plan Vélo. A noter qu'un premier document a déjà été rédigé et que la concertation avec les départements et les EPCI a débuté.

Au sujet des infrastructures, les élus ont décidé de cibler cinq enjeux majeurs prioritairement dans la première partie du Plan Vélo :

- Les itinéraires de rabattement vers le réseau BreizhGo.
- Les établissements scolaires publics et privés. Cet axe est élargi à l'accompagnement des établissements dans leurs démarches autour des PDES (Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires).
- Le rabattement vers les axes du Schéma Régional des véloroutes et voies vertes.
- Les zones d'emplois artisanales et industrielles.
- Le 5^{ème} axe est encore en cours de réflexion mais il concerne les itinéraires d'intérêt régional inter-EPCI et interdépartementaux.

Le sujet de l'intermodalité est un sujet central pour la région Bretagne, qui s'articule sur le territoire autour du réseau de bus BreizhGo. L'embarquement de vélos dans les bus demeure un sujet complexe pour l'ensemble des acteurs de la filière, notamment concernant l'exploitation du service.

A noter qu'il existe dans le Département du Finistère une possibilité d'embarquement sur dix lignes de bus lors de la période estivale.



4 - ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

1. La pratique du vélo sur le territoire

Les déplacements au sein de la Communauté de Communes se font très largement en véhicule motorisé :

Type de déplacement	Part modale* CCPF (%)	Part Modale département du Finistère (%)	Part modale nationale (%)
Pas de déplacement	4,4	4,6	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	2,5	4,9	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,8	1,3	2,1
Deux-roues motorisé	1,0	1,1	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	89,7	83,3	70,5
Transports en commun	1,7	4,8	15,2

**La part modale est le nombre de déplacements réalisés avec ce mode divisé par l'ensemble des déplacements.*

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2019)

La typologie de déplacement sur le territoire de la Communauté de Communes du Pays Fouesnantais se rapproche des moyennes du département du Finistère, avec toutefois une part modale vélo (-0,5 %) plus faible.

- ➔ Les chiffres datent de 2019 et prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la Communauté de Communes. C'est ce qui explique en partie les écarts de valeurs. Rappelons que l'objectif national est d'atteindre une part modale vélo de 12 % d'ici 2030. La Communauté de Communes vise à participer autant que possible à l'atteinte de cet objectif.

2. La pratique domicile-travail

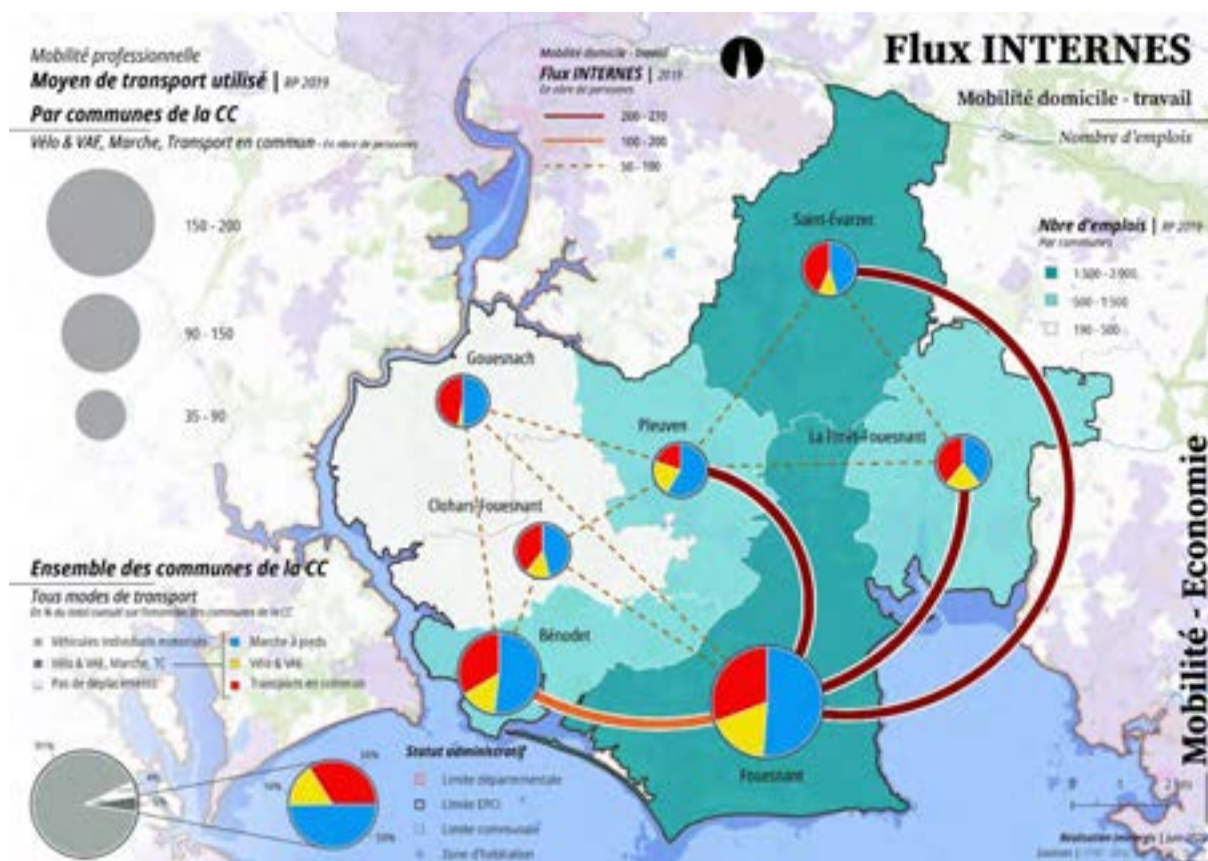
La Communauté de Communes comprend plus de 8 604 emplois sur son territoire, notamment du fait de la présence d'importantes zones d'activités.

Les communes de Fouesnant et Saint-Evarzec exercent une attractivité significative sur le territoire. En effet, les flux domicile-travail et domicile-études internes sont majoritairement concentrés autour de ces communes (Cartes p. 16, 17, 18). De plus, de nombreuses personnes vivent et travaillent dans la même commune ce qui favorise les déplacements du quotidien. Il est donc aussi nécessaire de mailler l'intérieur des communes afin de faciliter les déplacements sur de courtes distances.

Enfin, les flux entrants sur le territoire se dirigent majoritairement en direction de Fouesnant et Saint-Evarzec et les flux sortant en direction de Quimper et Concarneau. Il est ainsi nécessaire de créer d'une part des liaisons vers les EPCI voisins afin de développer l'usage du vélo, et d'autre part de favoriser l'intermodalité en renforçant les connexions aux communes limitrophes disposant de gares, en sécurisant l'accès aux aires de covoiturage et aux arrêts de bus principaux et en y développant une offre de stationnement sécurisé.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
La Forêt-Fouesnant <-> Fouesnant	270
Pleuven <-> Fouesnant	263
Saint-Evarzec <-> Fouesnant	223
Bénodet <-> Fouesnant	150

Source : INSEE RP 2019

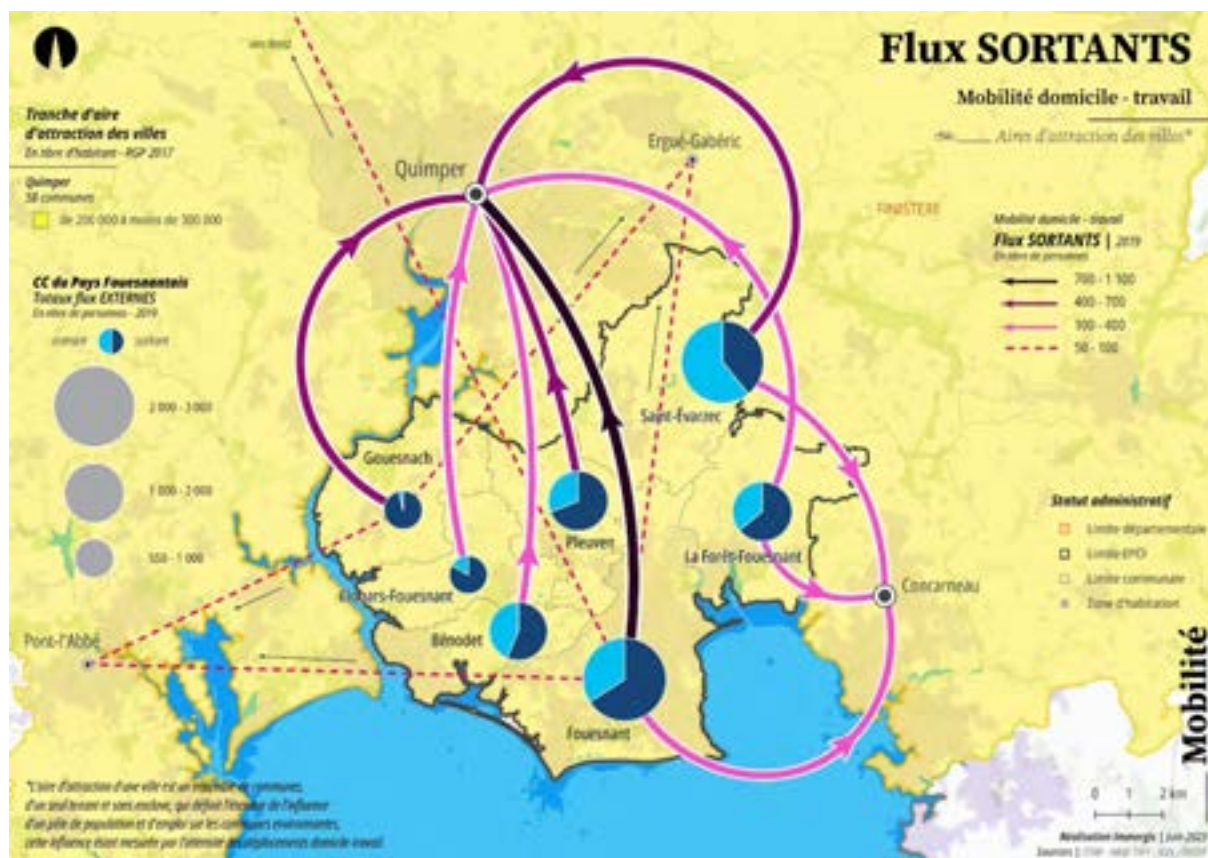


L'ensemble des communes de la CC PF sont interconnectées en matière de trajets domicile-travail. Les flux sont cependant principalement centrés autour de Fouesnant.

En moyenne, près de 5% de ces trajets sont effectués en modes actifs ou transports en commun. Le vélo représente 16% de ces déplacements, avec des disparités sur le territoire. Les déplacements domicile-travail à vélo restent faibles : sur Fouesnant, on compte 38 déplacements à vélo pour 3 204 déplacements en voiture (INSEE, 2020).

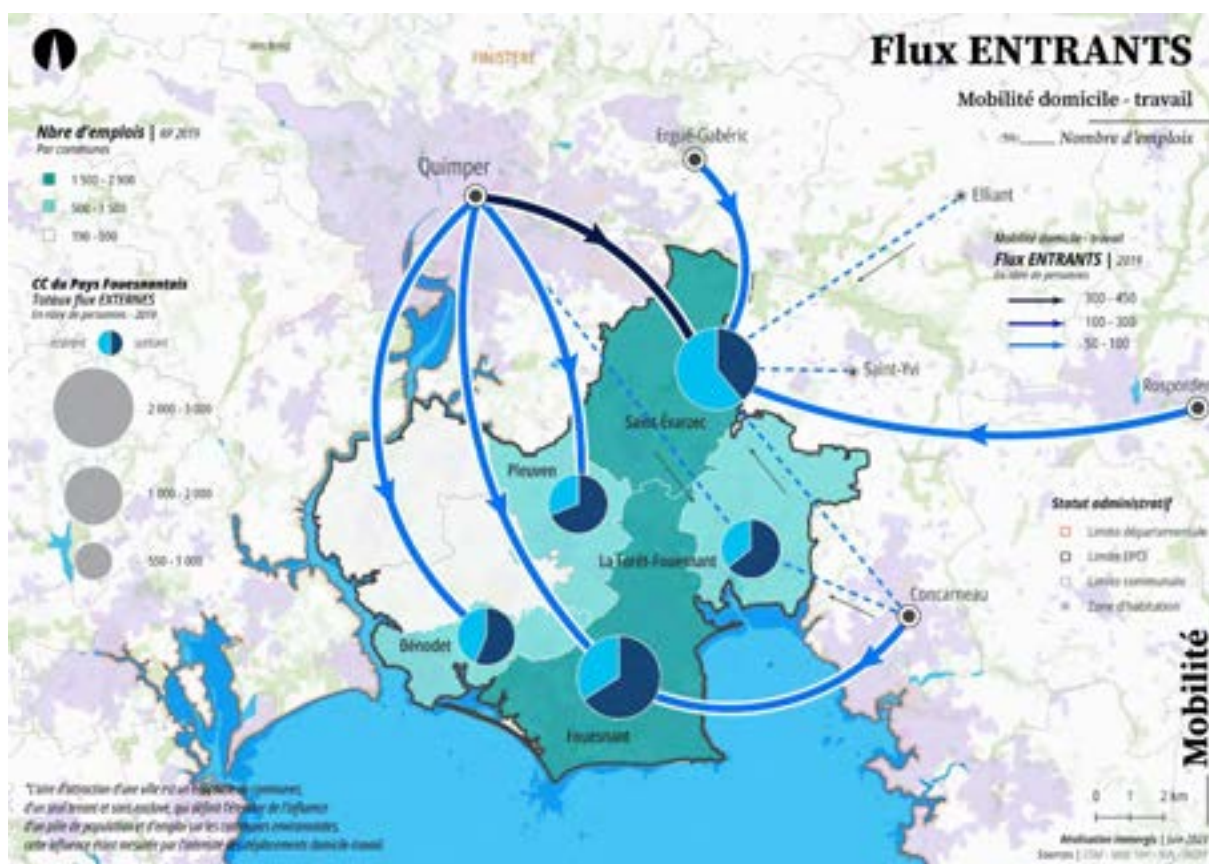
Le nombre d'emplois d'une commune témoigne d'un potentiel différent, qui ne s'intéresse pas à un report modal des travailleurs d'aujourd'hui, mais plutôt aux mobilités des travailleurs de demain. On voit ici que les emplois sont polarisés sur Fouesnant et Saint-Evarzec.

Les flux domicile-travail sortants sont principalement portés vers Quimper (en passant soit par Pleuven, soit par Saint-Evarzec). Concarneau exerce également une attraction conséquente sur les emplois sortants depuis Fouesnant, La Forêt-Fouesnant et Saint Evarzec. Pont-L'Abbé et Ergué-Gabéric ne captent qu'une partie résiduelle de ces déplacements. Ces logiques appuient l'intérêt de travailler sur les connexions cyclables inter-EPCI et sur l'intermodalité.



Le tableau suivant illustre la grande disparité d'attractivité entre Quimper et Concarneau. En tout, 3 583 personnes du territoire travaillent à Quimper contre 600 pour Concarneau.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL SORTANTS DU TERRITOIRE (plus de 200 personnes)	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Fouesnant -> Quimper	1 078
Saint-Evarzec -> Quimper	630
Pleuven -> Quimper	470
Gouesnac'h -> Quimper	470
Bénodet -> Quimper	347
La Forêt-Fouesnant -> Quimper	333
Clohars-Fouesnant -> Quimper	255
Fouesnant -> Concarneau	211
Total	3 794



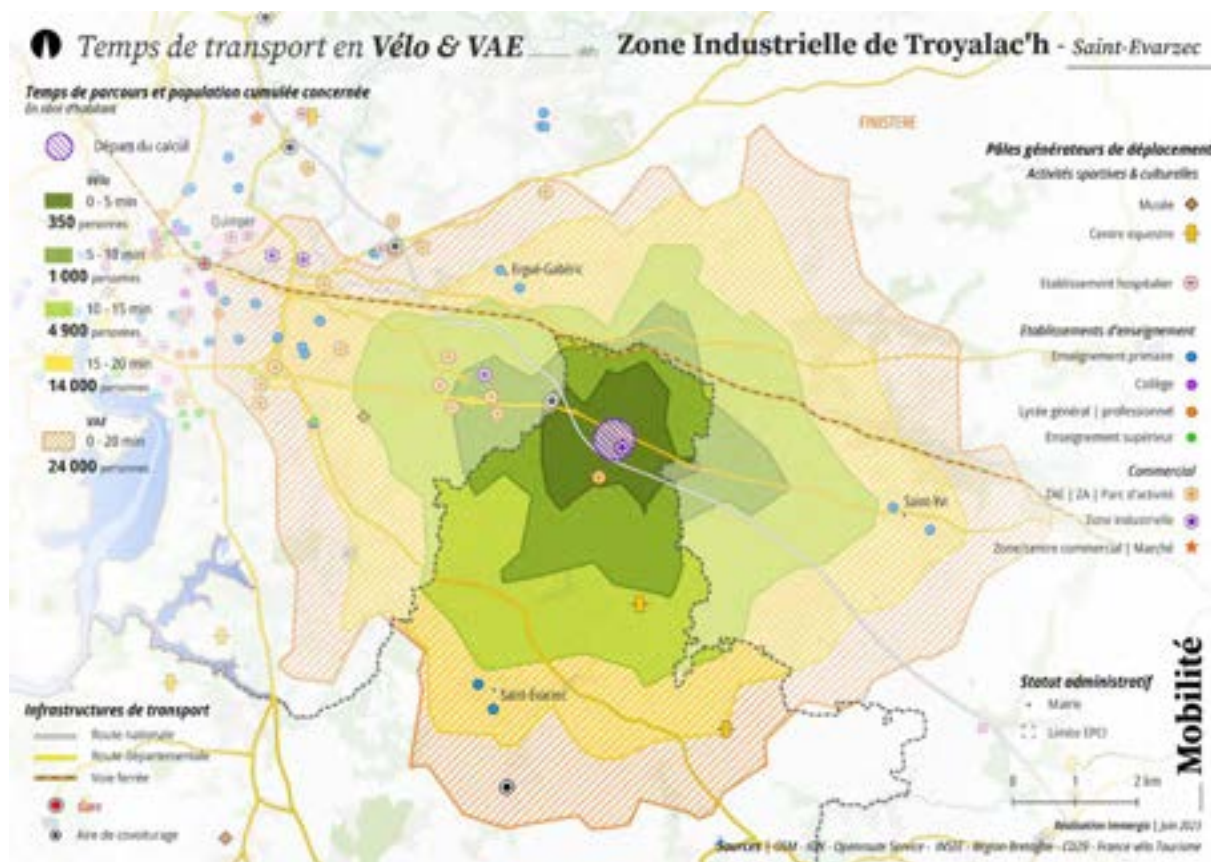
Concernant les flux entrants il ressort que Saint-Evarzec et Fouesnant sont les deux principaux pôles d'attraction du territoire (voir ci-dessous). Pleuven, Bénodet et La Forêt-Fouesnant sont également attractives. À noter que les flux entrants sont globalement moins volumineux que les flux sortants.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL ENTRANTS DU TERRITOIRE (plus de 100 personnes)	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Quimper -> Saint-Evarzec	460
Quimper -> Fouesnant	274
Concarneau -> Fouesnant	206
Quimper -> Bénodet	141
Rosporden -> Saint-Evarzec	115
Ergué-Gabéric -> Saint-Evarzec	112
Quimper -> Pleuven	109
Total	1 417

Il faut garder en considération que les déplacements domicile-travail ne représentent qu'une portion des trajets quotidiens. Les trajets vers les zones commerciales (ZAE ou centre-ville), vers les complexes sportifs, vers les équipements de santé ou les équipements éducatifs sont également à prendre en compte dans l'élaboration du schéma.

La zone industrielle de Troyalac'h

Les zones d'emplois sont des enjeux d'importance dans les réflexions autour des trajets domicile-travail. Les flux domicile-travail tournés vers Saint-Evarzec correspondent en grande partie à des trajets vers la zone industrielle de Troyalac'h qui emploie plus de 2000 personnes et a vocation à s'agrandir.



Près de 24 000 personnes peuvent accéder à la zone en moins de 20min, ce qui en fait un enjeu pour le domicile-travail. Sa position, le long de la RN 165, la rend plus accessible par des habitants hors du territoire, mais la connexion aux zones urbanisées de Saint-Evarzec (3 500 habitants) représente tout de même une opportunité. Il est par ailleurs possible de mutualiser la connexion à la zone avec d'autres enjeux (zones d'activité de Quimper ou aire de covoiturage Troyalac'h notamment).

La zone d'activité de Troyalac'h bénéficie du programme « **Mobil'Ethic** » qui vise à sensibiliser les employeurs et salariés aux mobilités durables. Cette démarche implique une mise à disposition de voitures électriques et de Vélo à Assistance Électrique ainsi que la mise en place d'une plateforme de covoiturage.

3. La pratique domicile-étude

L'accès aux collèges et au lycée est stratégique pour l'ancrage de l'habitude à l'usage du vélo. Cette logique va dans le sens d'une structuration d'un réseau cyclable intercommunal « en étoile » autour de Fouesnant. Les écoles sont également des secteurs à enjeux, qui questionne la sécurisation des liaisons internes aux communes.

Les flux domicile-études sortants sont très largement tournés vers Quimper, avec plus de 1 250 déplacements pendulaires en provenance de la CCPF (INSEE RP 2019). À titre de comparaison, près de 125 étudiants s'orientent vers Concarneau, 2nde destination pour ce type de flux.

FLUX DOMICILE-ÉTUDES INTERNES AU TERRITOIRE	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Pleuven -> Fouesnant	229
La Forêt-Fouesnant -> Fouesnant	154
Bénodet -> Fouesnant	147
Saint-Evarzec -> Fouesnant	130
Gouesnach -> Fouesnant	100

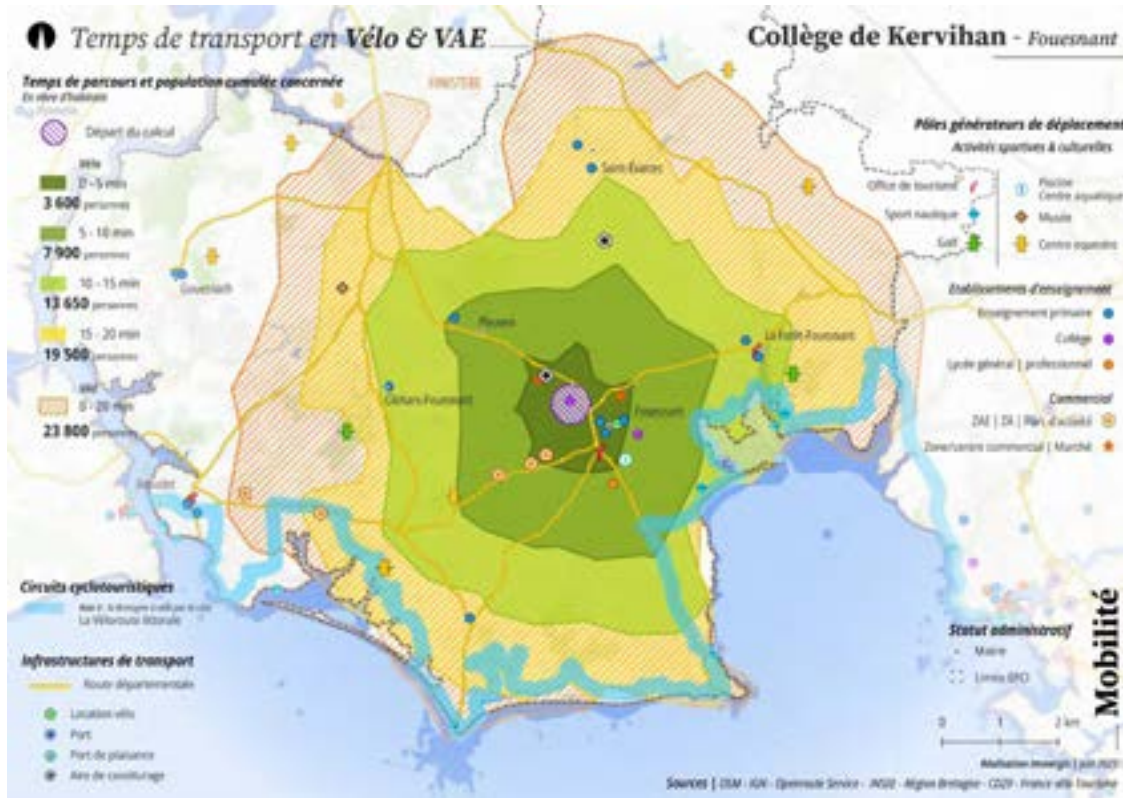
Source : INSEE RP 2019



Le territoire affiche un grand nombre d'établissements scolaires, deux collèges et un lycée d'enseignement général, technologique et agricole. Cette répartition implique une importante mobilité domicile-étude intra et intercommunale. Dans certains cas, il est tout à fait envisageable d'encourager l'emploi du vélo pour aller à l'école ou pour les activités scolaires, à condition de déployer des équipements de sécurités adéquats

Le Collège de Kervihan

Avec près de 800 élèves, le collège de Kervihan est le seul collège public de la CCPF. C'est un enjeu important pour la mobilité domicile-étude à l'échelle du territoire.



Sa position centrale fait de ce collège un enjeu particulièrement accessible par les personnes résidentes sur la CCPF : en moins de 20 min, 82 % de la population du territoire peut atteindre le collège.

Le collège de Kervihan a pour particularité de bénéficier du dispositif Moby.

Le Dispositif Moby



Le dispositif Moby est un programme de certificat d'économie d'énergie (CEE) pour l'éco mobilité scolaire, qui a pour ambition de faciliter l'accès aux modes de déplacements alternatifs et actifs vers les établissements scolaires.

Sur la base d'un diagnostic et d'une concertation, le dispositif vise à définir un plan d'action sur 3 grands axes :

- Proposer des solutions de report modal
- Créer ou améliorer les infrastructures pour rendre les abords de l'établissement plus sécurisés et agréables
- Développer ou renforcer la culture à l'écomobilité des usagers.

Dans ce cadre, le diagnostic fait aujourd'hui état des éléments listés ci-après :

- 7% des élèves viennent en vélo au collège
- 75% des parents estiment qu'il est dangereux d'aller au collège en vélo
- Selon les sondés, la priorité n°1 est le développement des aménagements cyclables aux abords du collège
- 203 parents sur 285 choisiraient le vélo si leurs enfants devaient changer de mode de déplacement pour se rendre au collège. Ce chiffre baisse à 65 si les enfants ne sont pas accompagnés.
- Pour favoriser les modes actifs, les enjeux principaux sont pour les répondants : la sécurisation des voies, un meilleur aménagement des rues

Les préconisations établies sur la base de la consultation et du diagnostic sont les suivantes :

Préconisations – Catégorie « culture à l'écomobilité »

Piste d'action 1 – Campagne de sensibilisation de nuit « voir et être vu »

- *Créer des supports de sensibilisation en impliquant l'équipe enseignante et les élèves*
- *Offrir des kits d'éclairage, gilets de haute visibilité aux jeunes arrivant à pied, à vélo ou en trottinette*
- *Créer des éléments réfléchissant & customisation de gilets*

Piste d'action 2 – Mettre en place un défi d'écomobilité scolaire pour encourager à la pratique de mobilité durable

- *Défi à destination des élèves et des professionnels*

Piste d'action 3 – Sensibiliser les jeunes aux angles morts des poids lourds en utilisant un camion de la Communauté de communes.

Préconisations – Catégorie « Créer ou améliorer les infrastructures »

Piste d'action 1 – Créer un stationnement vélos / trottinettes abrité des intempéries pour les élèves et professionnels pour les encourager à venir plus souvent à vélo.

Piste d'action 2 – Apaiser la vitesse devant le collège et sécuriser des cheminements continus aux abords

- *Etendre la zone 30 dans la rue Hent Skol*
- *Améliorer la covisibilité et empêcher le stationnement sauvage au passage piéton principal*
- *Expérimenter la modification du plan de circulation Hent ar Bleizi et Hent Skol pour créer des continuités cyclables et piétonnes*

Piste d'action 3 – Sécuriser la circulation des cyclistes sur Hent Skol et créer des continuités depuis la fin des pistes cyclables venant de Pleuven et de Saint-Evarzec

- *Sur Hent Skol, prolonger la piste cyclable jusqu'à devant le collège, notamment pour éviter le risque d'emportierage lié au stationnement minute*
- *Sécuriser les 3 giratoires en amont et en aval de la piste cyclable provenant de St-Evarzec*
- *Donner la priorité aux cyclistes aux intersections sur les pistes cyclables (hors traversée de RD) et aménager des traversées cyclables*

Préconisations – Catégorie « Report Modal »

Piste d'action 1 – « Ensemble au collège à vélo »

Accompagnement d'un groupe d'élèves par un ou plusieurs adultes par commune ou par quartier afin de rendre autonome tous les élèves. Points de départs à étudier : Pleuven, Saint-Evarzec, Fouesnant.

Piste d'action 2 – « Ensemble au collège en covoiturage »

Mettre en place un outil de mise en relation des parents qui le souhaitent pour partager les trajets domicile-collège autrement qu'en voiture individuelle.

Le Lycée de Bréhoulou



Le Lycée LEGTA de Bréhoulou (Fouesnant) présente un potentiel très proche du collège de Kervihan.

A noter que le collège privé Saint-Joseph (qui accueille près de 300 élèves) est relativement proche du collège du Lycée (moins d'1 km). En gardant une analyse à l'échelle du territoire, cette proximité géographique implique de nombreuses similitudes sur le plan de la mobilité.

Conclusions

Au sein du territoire, Fouesnant s'impose comme centrale sur la question des trajets domicile-études. Les distances raisonnables permettent d'envisager des connexions à vélo. Le travail de sensibilisation, de déploiement de services à destination des collégiens et lycéens et du personnel et la résorption des problématiques présentes sur le réseau sont à ce stade des pistes intéressantes à explorer.

Les études supérieures sont quant à elles principalement centralisées à Quimper. Les connexions à QBO ressortent donc comme primordiales. Dans ce cadre, le déploiement d'équipements cyclables entre la CCPF et Quimper permettra d'offrir une option pour opérer les déplacements domicile-études à vélo. Compte tenu des distances (plus de 10km entre Fouesnant et le pôle universitaire Pierre-Jakez Hélias), l'intermodalité reste une option à explorer pour couvrir le maximum de déplacements.

La mobilité interne aux communes reste un enjeu important pour la sécurisation des accès aux écoles notamment.

4. Autres formes de mobilité

Le potentiel captable ne se centre pas uniquement sur la mobilité domicile-travail et domicile études. Si ces autres problématiques sont difficilement quantifiables, les mobilités de loisirs (accès aux plages...), les trajets domicile-sport ou les connexions aux commerces des centres bourgs sont des trajets à considérer pour garantir une bonne évaluation de la mobilité cyclable sur le territoire.

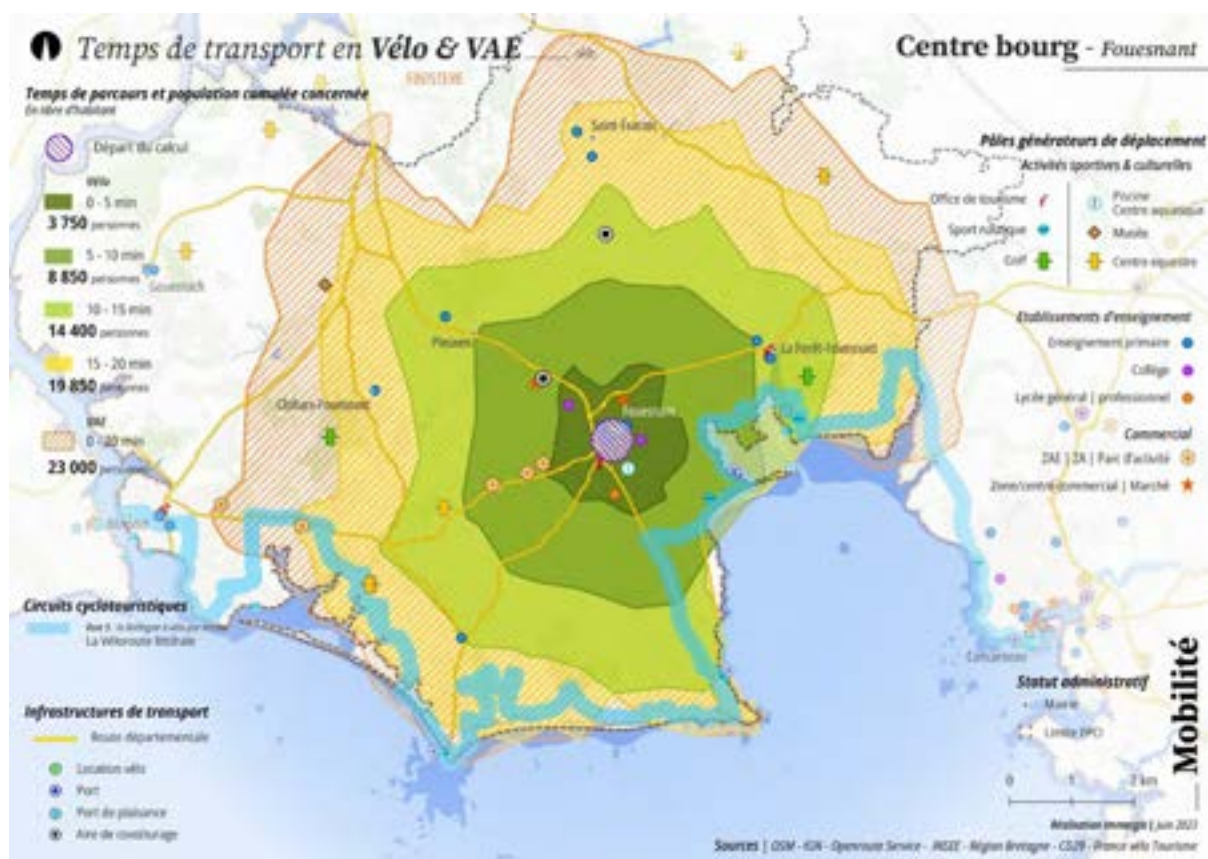
L'enquête montre d'ailleurs un potentiel important sur le territoire en matière de trajets vélo utilitaires différents des trajets domicile-travail et domicile-étude :

- 65% des répondants utiliseraient le vélo pour des trajets touristiques / de loisir
- 67% des répondants utiliseraient davantage le vélo pour les déplacements utilitaires (achats, démarches administratives...).
- 84% des répondants utiliseraient leur vélo pour se rendre dans les commerces de proximité.



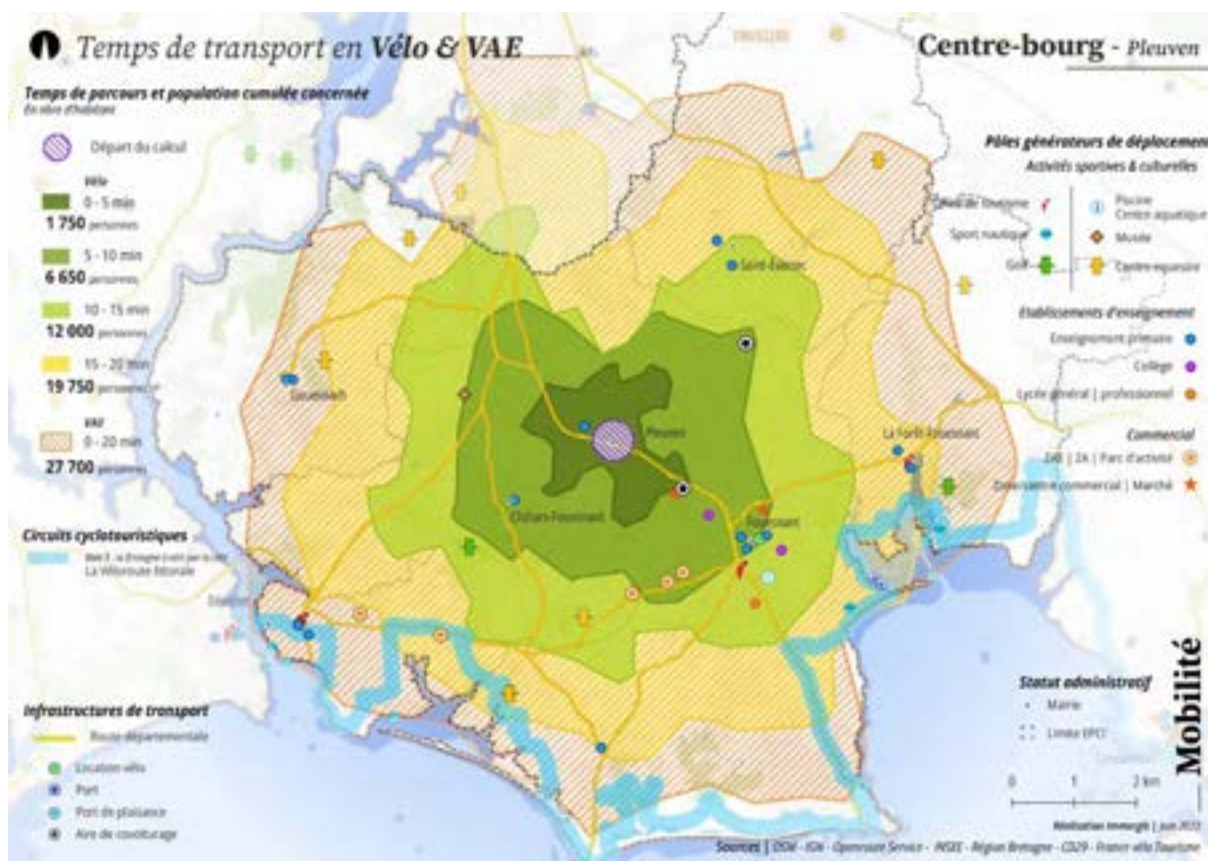
L'accès aux espaces de loisirs ou touristiques (plages, forêts...) constitue ainsi également un levier important pour viser une amélioration de la part modale vélo des habitants du territoire. L'accès aux enjeux de loisir / touristiques peut également constituer une porte d'entrée vers la mobilité cyclable, encore beaucoup associé aux loisirs dans l'imaginaire collectif.

Les autres secteurs clés (cartographies suivantes) correspondant à d'autres formes de mobilité que les trajets domicile-travail ou domicile-étude ont été identifiés par une approche plus qualitative, basée sur les retours des élus, de la population ou des membres de « l'écosystème vélo ».

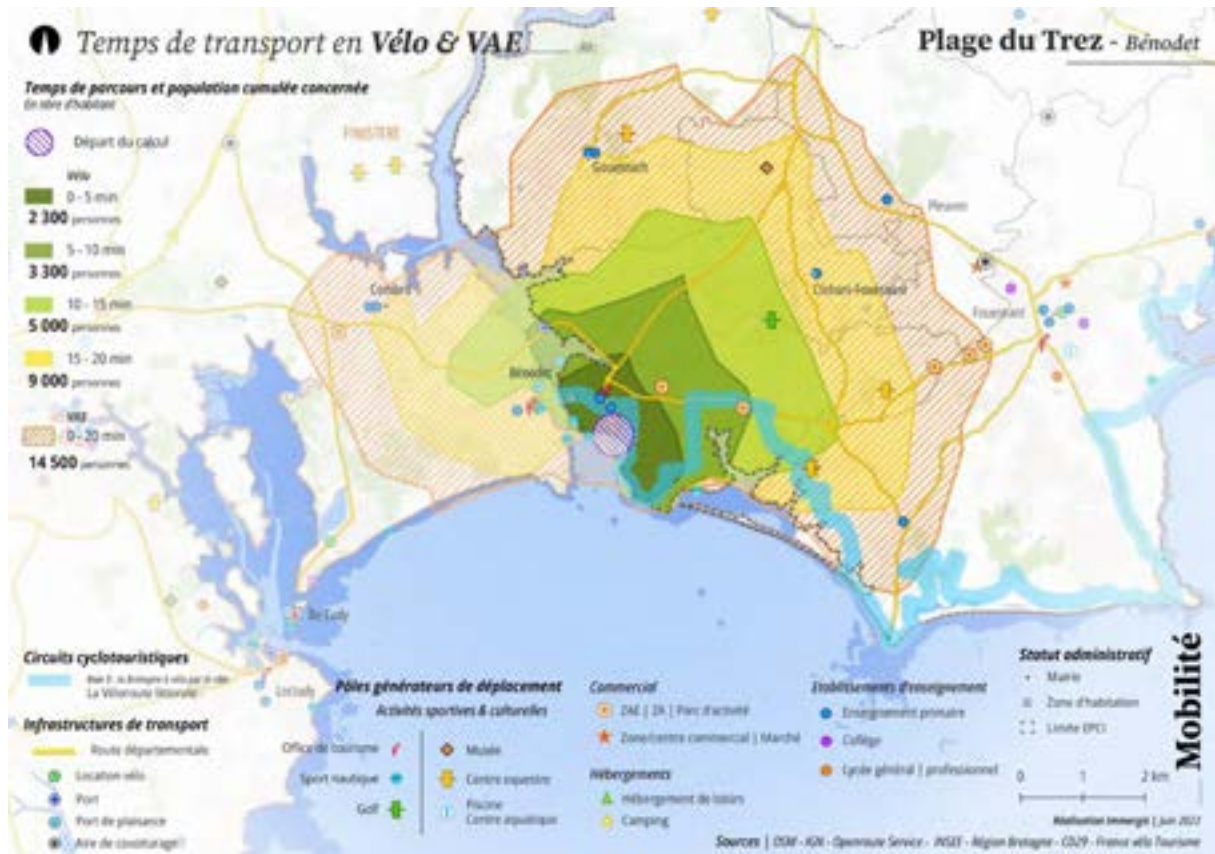


Le cœur de la commune de Fouesnant concentre une multiplicité de services d'ordre commercial, administratif, sportif, culturel... La consultation de la population cible ce secteur comme à desservir par des aménagements cyclables. Il est clair que la desserte de cet espace est un enjeu prioritaire, pour les administrés de la commune mais aussi des autres communes de la CCPF. Sa position stratégique au cœur de la CCPF rend le cœur de la commune particulièrement accessible : près de 23 000 habitants peuvent accéder à ce lieu en moins de 20min en VAE.

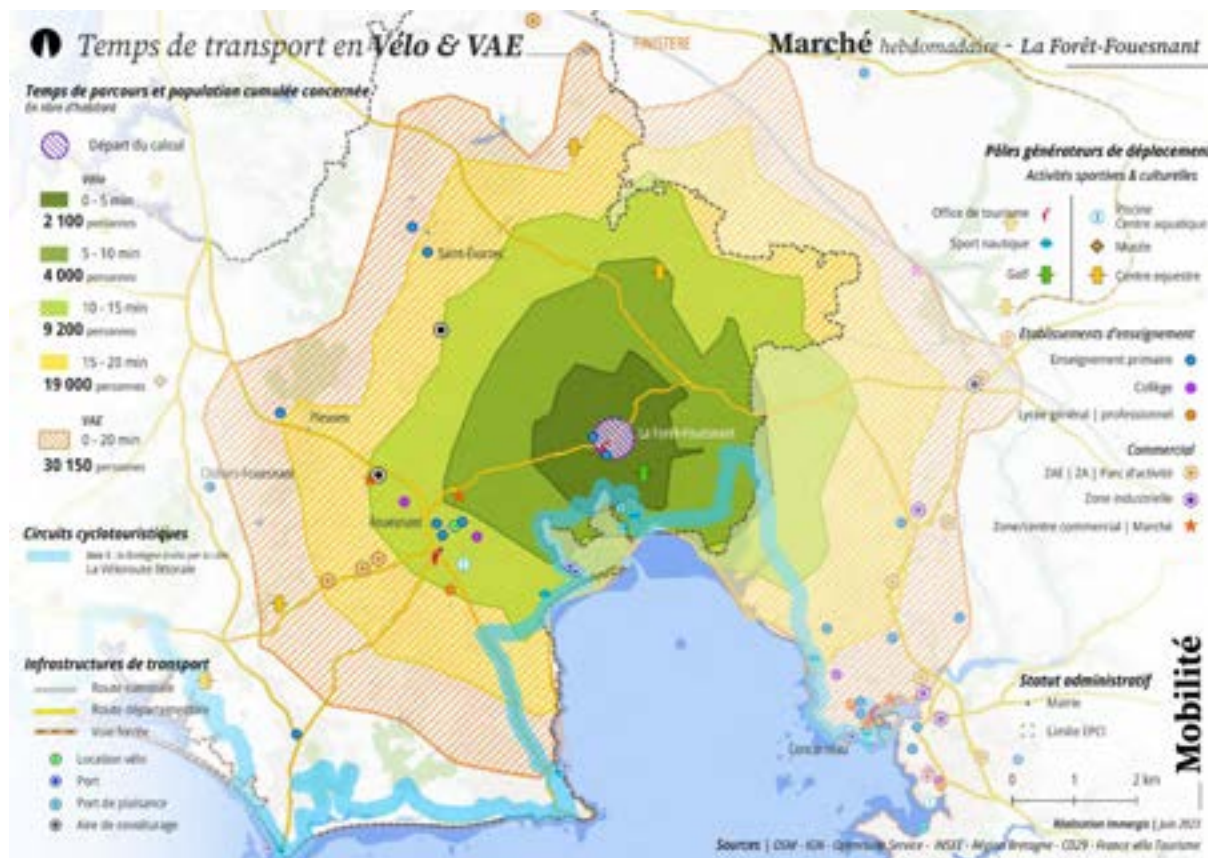
Le site de Beg Meil est un secteur concentrant des enjeux de loisirs (accès aux plages, ballades...). L'interconnexion avec le centre-bourg est un enjeu important, notamment pour les trajets quotidiens des estivants dans ce secteur (accès aux commerces, services...).



La commune de Pleuven occupe une position à mi-chemin entre Quimper et le littoral. L'accès par le sud et à la zone d'activités de Créach' Gwen se réalise en 10 -15 min depuis le centre bourg et est reliée par une bande cyclable, actuellement et sera à terme relié par deux pistes bi-directionnelles de part et d'autres de la RD depuis Moulin du pont vers Moulin des Landes. Le centre bourg de Pleuven reste à sécuriser.

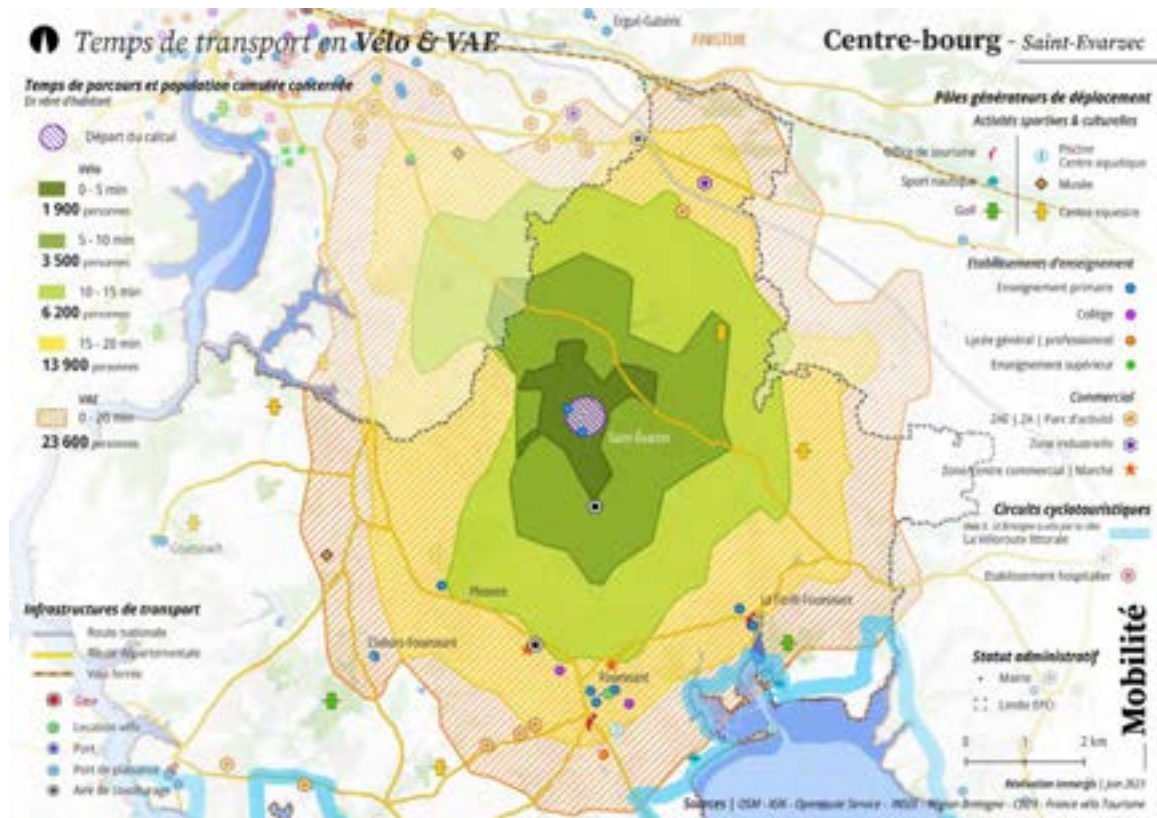


La plage du Trez est un secteur important compte tenu de son attrait touristique et de la présence de nombreux commerces et activités touristiques le long du trait de côte (restaurants, commerce, casino...). La commune de Bénodet connaît également une forte augmentation de sa population pendant la période estivale. Ce qui génère de nombreux déplacements notamment sur les Corniches de la plage et de la Mer.



A la Forêt-Fouesnant, le marché est un évènement important pour la commune et rayonne au-delà du territoire. Par ailleurs, la commune est caractérisée par une plus grande interactivité avec Concarneau que le reste du territoire (cf. flux). L'accessibilité à Concarneau Cornouaille Agglomération est réelle, et le travail autour de la Véloroute 45 devra permettre d'améliorer également les conditions pour les flux cyclistes pendulaires.

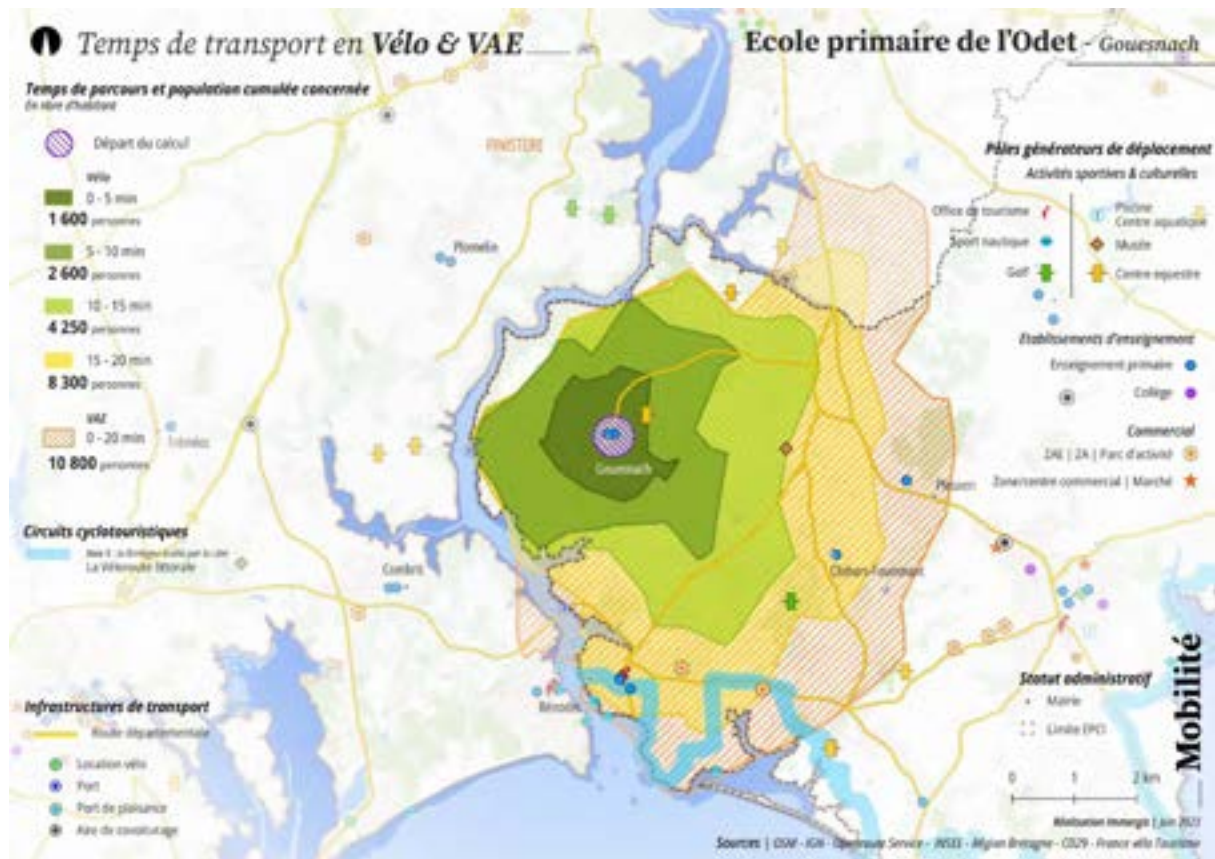
Le port de plaisance est également un lieu de vie de La Forêt-Fouesnant qui tend aujourd'hui à se développer. Comme mentionné précédemment, la connexion avec Fouesnant représente un enjeu, à la fois par la D44 pour les trajets utilitaires, ou par la Littorale pour des trajets loisirs.



Cette carte met en évidence le potentiel de connexion à Quimper, et notamment ses parcs d'activités, depuis le centre-Bourg de Saint-Evarzec. La liaison vers Fouesnant est aujourd'hui accessible et sécurisée par une piste bi-directionnelle. Les connexions à la Littorale, notamment par la Forêt-Fouesnant, sont également à prendre en compte pour les trajets de loisirs.



À l'image de Pleuven, Clohars-Fouesnant est situé sur un axe entre Quimper et le littoral. Cette structure implique de grandes potentialités en termes de connexions vers les enjeux de Bénodet, Fouesnant et le sud de Quimper. L'aménagement récent de la D34 permet une connexion plus efficace à Bénodet, mais d'importantes discontinuités restent encore à résorber, en direction de Bénodet comme de Fouesnant. Ces discontinuités sont par ailleurs ciblées par le schéma de 2021 (cf. cartographie du schéma 2021).



Pour la commune dans son ensemble, le caractère « excentré » de celle-ci place l'enjeu des déplacements quotidiens comme principale notamment les liaisons vers la RD 34. Une liaison est prévu en 2025-2026 par la route de Bénodet depuis le bourg vers la RD34 pour rejoindre la piste vers Bénodet et Clohars-Fouesnant.

5. Conclusion

Le potentiel captable dépend de nombreux critères détaillés précédemment parmi lesquels :

- Les trajets domicile-travail et domicile-études illustrent des volumes de déplacements pendulaires cruciaux sur lesquels travailler pour viser un report modal dans les trajets quotidiens les plus importants
- Les isochrones représentent les espaces atteignables en un temps donné depuis un enjeu précis, ce qui illustre géographiquement la pertinence des connexions
- La répartition des zones attractives va influencer les itinéraires : les plages, les centre-bourgs et leurs commerces ou les marchés / supermarchés sont autant de lieux générateurs de déplacements à considérer dans l'élaboration d'itinéraires. Les flux vers ces zones ne sont pas quantifiables, mais leur simple présence peut justifier de travailler sur leur desserte cyclable.

Concernant les itinéraires intercommunaux

L'observation des trajets domicile-études et domicile-travail souligne la position centrale qu'occupe Fouesnant sur le territoire. Comme l'illustrent les cartographies isochrones, les enjeux proches du centre de Fouesnant sont atteignables en moins de 20 minutes à vélo.

Il est aujourd'hui considéré à l'échelle nationale qu'une politique cyclable efficace doit viser les établissements scolaires pour sensibiliser les adultes en devenir aux enjeux du vélo, comme en témoigne le développement du dispositif Moby ou de l'inscription du savoir rouler à vélo comme un savoir fondamental. En perspective avec les cartographies isochrones, l'importance des flux domicile-étude met en exergue quelques connexions à prioriser :

- Fouesnant - Pleuven (230 déplacements pendulaires)
- Fouesnant - La Forêt-Fouesnant (154 déplacements pendulaires)
- Fouesnant - Bénodet (146 déplacements pendulaires)
- Fouesnant - Saint-Evarzec (130 déplacements pendulaires).

A noter que même le plus faible des flux pendulaires liés au domicile-étude, les 90 déplacements en provenance de Clohars-Fouesnant qui irriguent Fouesnant, sont tout de même significatifs. Il semble enfin que la commune de Gouesnac'h soit trop éloignée de Fouesnant pour que des investissements dans une connexion soit utilisée par une partie importante des 100 élèves qui font le déplacement au quotidien.

Bénodet regroupe également de nombreux enjeux pour les trajets quotidiens (commerces, espaces de loisir...) et sa connexion est particulièrement importante pour les personnes en provenance de Gouesnac'h et Clohars-Fouesnant (surtout Sud-Ouest) pour lesquels l'accessibilité aux services de Fouesnant reste secondaire compte tenu des distances à parcourir. Même s'ils sont peu importants en comparaison aux flux irriguant Fouesnant, des flux significatifs de travailleurs irriguent Bénodet et renforcent l'intérêt de connexion entre ces communes.

La connexion aux zones d'activités telles que Troyalac'h, le Parc d'activités des Glénan représentent également un potentiel de par le nombre d'emplois générés et l'accès aux commerces. Si ces deux zones sont particulièrement importantes, compte tenu de leur localisation (à l'intersection de trois communes) et du nombre d'emplois, l'ensemble des dix zones d'activités du territoire est à considérer dans la réflexion sur les liaisons cyclables.

Concernant les liaisons infra communales.

Travailler la mobilité cyclable interne aux communes du territoire reste essentielle et représente un grand potentiel. L'un des grands enjeux de cette mobilité est la mobilité scolaire du 1er degré, qui s'établit très largement en interne au territoire communal. Cela concerne les déplacements domicile-école, mais aussi les déplacements depuis l'école vers les différents équipements sont liés à elle : vers la bibliothèque, la médiathèque, les terrains de sports... Le développement de certains services (vélo-bus, sorties à vélo...) dépend en partie de cette sécurisation.

En parallèle, d'autres enjeux de mobilité se jouent à l'échelle communale : le lien entre les zones d'habitat, les zones urbanisées et les centralités (centres-villes et bourgs) qui concentrent de nombre d'enjeux comme les commerces, les services, les bâtiments administratifs... Enfin, les terrains de sports et zones de loisirs (parcs, bois, plages...) sont souvent excentrés, mais leur desserte est à cibler

Le travail sur le « dernier kilomètre » dans l'accès aux enjeux est primordial pour encourager l'usage du vélo. La résorption des ruptures de cheminements cyclables passe par une analyse fine de la structure du réseau routier et cyclable infra-communal.

Concernant les itinéraires inter-epci

Les déplacements pendulaires en direction et en provenance de l'agglomération de Quimper (QBO) sont nombreux et la proximité de certains enjeux situés au sud et au sud-est de l'agglomération (ex. Pôle universitaire, zones de loisirs, zones d'activités) rend plausible le scénario d'un report modal conséquent à la condition de la sécurisation des connexions. Les secteurs de Moulin du Pont à Pleuven et l'Arbre à Chapon à Saint-Evarzec constituent des portes d'entrée pertinentes vers QBO. La ZA de Troyalac'h à QBO est une 3^{ème} porte d'entrée importante, répondant à des enjeux économiques conséquents. Le caractère excentré de Troyalac'h implique cependant qu'une connexion entre QBO et Troyalac'h ne répondra qu'à la marge aux enjeux utilitaires des habitants du territoire de la CC PF.

Au regard des déplacements pendulaires effectifs en matière de trajets domicile-travail et domicile-études, la liaison à la communauté de communes du Pays Bigouden Sud ne constitue pas un enjeu majeur pour le territoire.

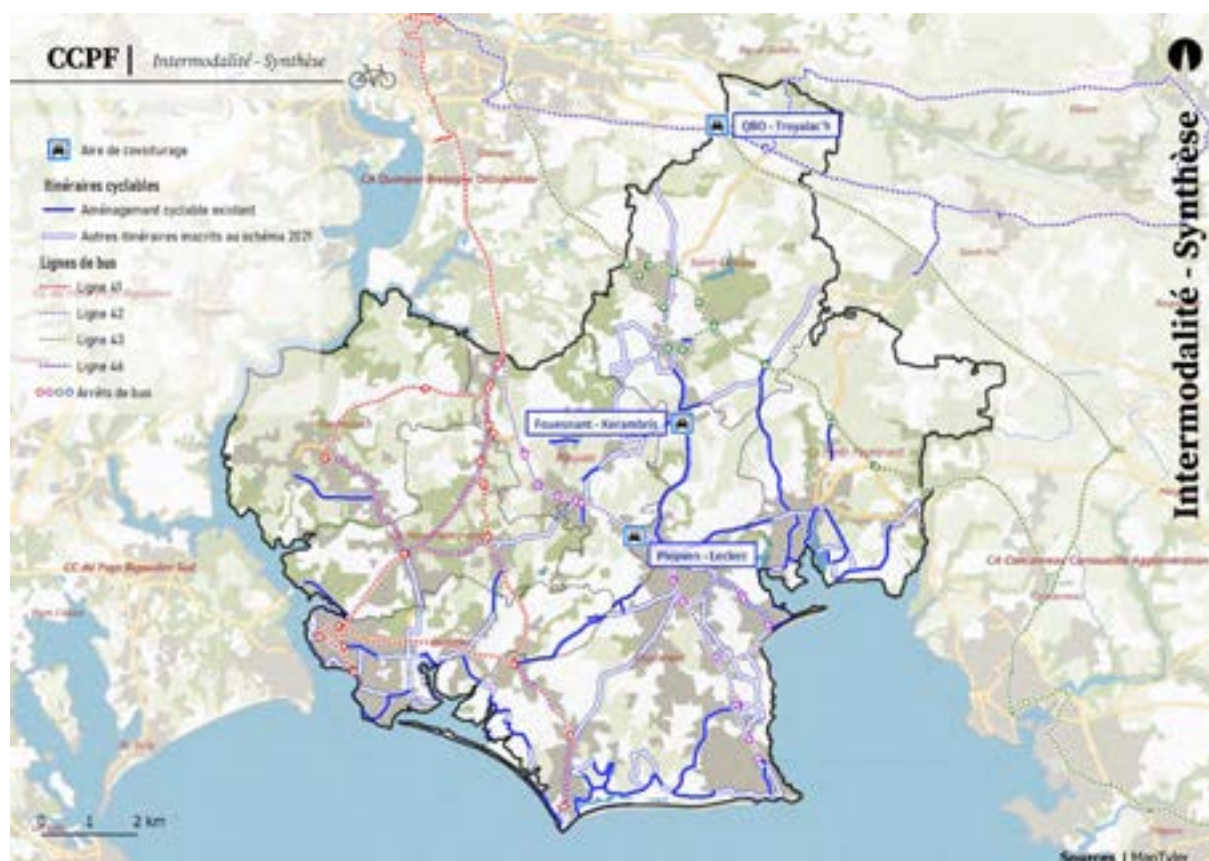
Enfin, une connexion cyclable à la CA Concarneau Cornouaille Agglomération peut trouver une pertinence à deux égards :

- Permettre aux travailleurs de la Forêt-Fouesnant de se rendre à Concarneau et vice-versa (les communes sont proches et les flux pendulaires sont significatifs).
- Permettre de connecter les communes du territoire à Saint-Yvi et au bois de Pleuven, qui correspond plutôt à des enjeux de loisir / touristiques.

Le potentiel de l'intermodalité

Si les conclusions de ce chapitre avancent l'intérêt de cibler des itinéraires spécifiques compte tenu de leur potentiel, certaines liaisons témoignant d'importantes interactions peuvent se retrouver au plan secondaire du fait de distances trop grandes pour de nombreux habitants du territoire. C'est pourquoi le travail sur l'intermodalité peut constituer une alternative intéressante : la liaison aux arrêts BreizhGo et aux aires de covoiturage du territoire permettront d'articuler le vélo à d'autres solutions de mobilité durables.

Ces connexions ne constituent pas des enjeux prioritaires, mais elles participeront au désenclavement de certains secteurs excentrés du territoire de la CCPF.





5 - LES USAGERS ET L'ÉCOSYSTÈME VÉLO

1. La consultation de la population

Afin de mieux appréhender les forces, les faiblesses et les opportunités du territoire en matière de politique cyclable, un travail de consultation mêlant partenaires, élus du territoire, acteurs de l'écosystème vélo et population a été initié sur le territoire.

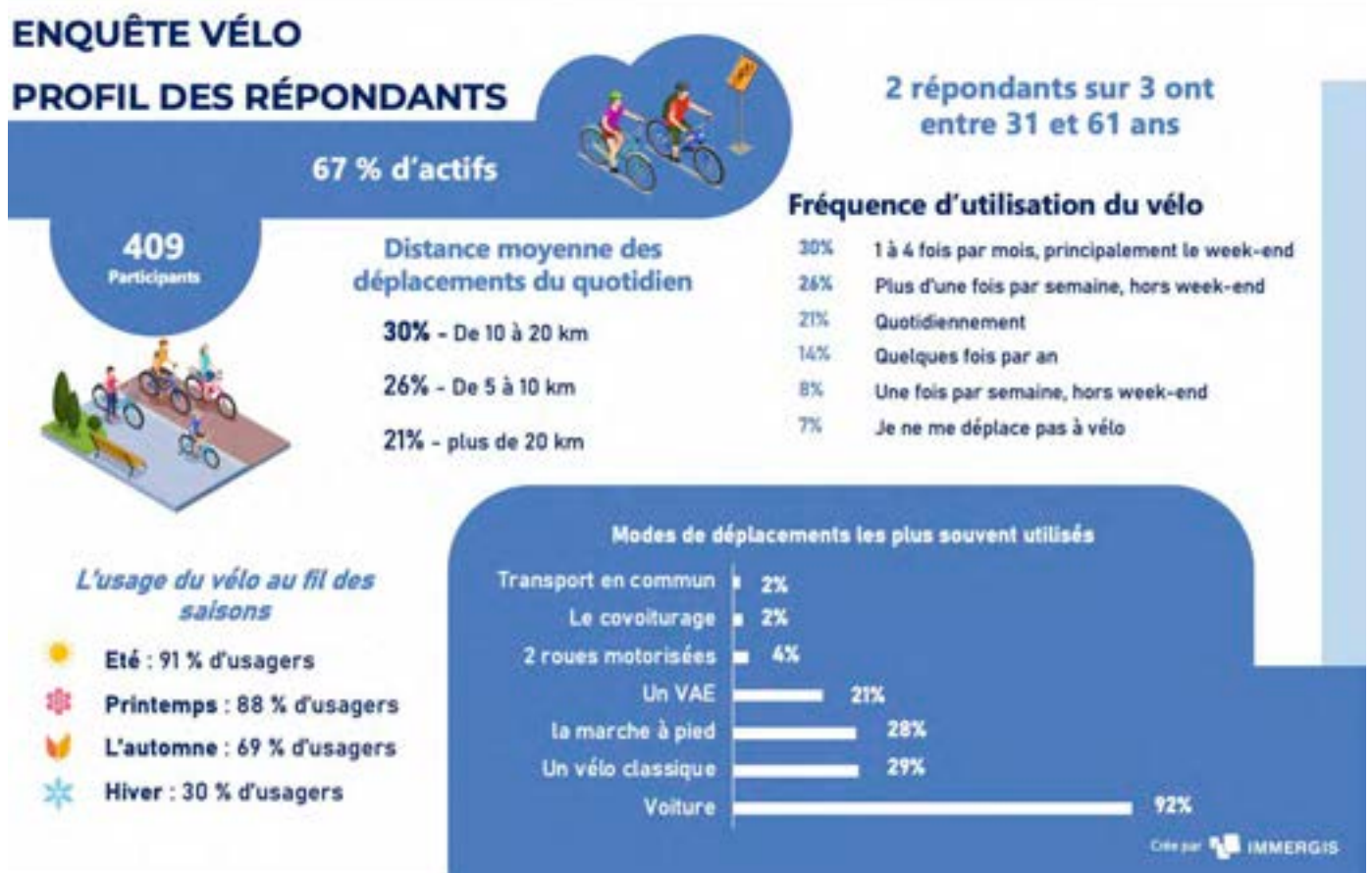
Cette consultation de la population s'est déclinée en plusieurs actions

- Une enquête en ligne
- Une cartographie participative
- Un atelier de concertation rassemblant les acteurs de l'écosystème vélo
- Un atelier de concertation rassemblant les élus du territoire

L'enquête vélo et cartographie participative :

Cette enquête a été diffusée pendant un mois (du 26 mai au 26 juin 2023) auprès de la population, des élus, des établissements scolaires, entreprises, associations vélo...

Les principaux résultats



ENQUETE VELO

PRATIQUE DU VELO – ET PISTES DE REFLEXION



Ce qui pousserait à davantage utiliser le vélo

83% Une meilleure protection
81% La création d'itinéraires directs
44% L'aménagement des intersections



Ce qui limite les déplacements à vélo

77% La sécurisation des
cheminements
31% La distance
28% La météo
25% L'absence de
stationnement sécurisé

53%

Des répondants pensent que la
communication de la CCPF
sur le sujet du vélo est
insuffisante



Pourquoi les répondants utiliseraient
davantage le vélo

70 %
Pour le tourisme
63 %
Pour les déplacements utilitaires
61 %
Pour faire du sport
36 %
Pour me rendre au travail

ENQUETE VELO

LES AIDES ET SERVICES A DEVELOPPER

Au sein de l'entreprise

66 actifs
bénéficient du
**Forfait Mobilité
Durable**

139 répondants
considèrent l'installation de
stationnement sécurisé
comme l'élément **le plus
important** à mettre en place



Les types de stationnements à développer



62,5%
Arceaux vélo



36 %
Autres (abri...)



21 %
Consignes
sécurisées

Les services à déployer

1. Stationnement vélo
2. Location VAE
3. Atelier de réparation vélo
4. Bornes de recharge VAE



Cartoparty – CC Pays Fouesnantais



Conclusions

- La forte participation témoigne d'un intérêt clair pour la question du vélo sur le territoire. L'engagement politique fort sur cette question depuis maintenant plusieurs années.
- Les résultats témoignent de la prégnance d'une certaine culture vélo : le vélo est vu par les répondants comme un mode de transport viable pour les déplacements quotidiens. La population porte des analyses pertinentes, par exemple sur les formes de stationnement à mettre en place.
- La présence du forfait mobilité durable dans certaines entreprises témoigne de l'implication des employeurs sur cette question, preuve que l'implication du territoire dépasse aujourd'hui le simple engagement des entités publiques.
- Au regard des distances moyennes acceptables par la population, les trajets de moins de 10 km sont très acceptables : en travaillant sur des itinéraires de cette dimension, la communauté de communes s'assurera de son potentiel. Il semble tout de même pertinent d'aménager des itinéraires de 10 à 20 km, qui restent tout de même acceptables pour près de 50% des répondants.

Deux ateliers de concertation ont été réalisés les 13 (avec les acteurs du système vélo) et 14 juin (avec les élus). Ces ateliers visaient à engager des réflexions sur les enjeux de la politique vélo sur le territoire : mettre en valeur les points problématiques, les atouts du territoire et les enjeux à travailler. Les figures suivantes illustrent les résultats de la concertation.

Globalement, les points faisant le plus consensus au sein des groupes font aussi consensus entre les groupes.

Quelques conclusions :

- La présence d'aménagements est un atout considérable du territoire.
- Un enjeu important à retravailler certains de ces aménagements et à résorber les discontinuités.
- La sensibilisation et l'éducation aux nouveaux modes actifs
- La signalétique et le jalonnement font défaut sur le territoire.
- Les problèmes liés à la mixité sont à traiter (mixité des modes sur trottoir notamment).
- Le stationnement est un enjeu à développer, notamment sur certains secteurs en été.
- La question de l'inventaire des aménagements sur les bases de données et de cartographies des aménagements et itinéraires facilement accessibles sont ressortis comme des opportunités à travailler.

Retours des ateliers

1. Les forces du territoire : pourquoi fait-on du vélo sur le territoire aujourd'hui ?

Atelier acteurs du système vélo	
Raison	Occurrence
Grâce à la présence d'aménagements	4
Pour faire du sport	3
Grâce à la présence de chemins (Gravel)	2
Pour se rendre au travail	2

Atelier élus	
Raison	Occurrence
Pour profiter de la beauté du territoire	7
Grâce à la présence d'aménagements	5
Grâce au contexte politique pro-vélo	4
Pour le tourisme	3

2. Les faiblesses du territoire : qu'est ce qui limite nos déplacements à vélo aujourd'hui ?

Atelier acteurs du système vélo	
Raison	Occurrences
La discontinuité des itinéraires	6
La mauvaise signalétique	4
Le manque de stationnement	2
Le non-respect du code de la route	2
La météo	2

Atelier élus	
Raison	Occurrences
Le partage des usagers	6
Le coût des investissements / l'endettement	3
Le relief	2
Le manque d'abris / de garages à vélo	2
Le manque d'aménagements	2
Le manque de stationnements (bourgs et plages)	2
La vitesse des voitures	2
Le mauvais usage des itinéraires	2
La mixité des pratiques	2
L'entretien	2

3. Les opportunités du territoire : qu'est-ce qu'il faudrait développer pour encourager la pratique du vélo ?

Atelier acteurs du système vélo	
Raison	Occurrences
Travailler la sécurité par la pédagogie	3
Développer une meilleure signalétique	3
Réaliser des cartographies détaillées (numérique et papier)	2
Entretien des itinéraires	2
Traiter les traversées	2
Inventorier et créer des itinéraires / boucles	2

Atelier élus	
Raison	Occurrences
Eduquer / sensibiliser parents et enfants	9
Sécuriser les parcours	4
Revoir les indications	3
Développer le stationnement vélo	2

2. Les opportunités et propositions

Les ateliers, la cartographie participative et les entretiens ont permis de faire ressortir des propositions, qui compilent souhaits et pistes de réflexion.

Pour s'assurer de partir de la situation de terrain, ces propositions permettront d'orienter la stratégie de la phase 2.



Cette cartographie synthétise les propositions apportées par les différentes étapes de la concertation. Alors que certaines propositions envisagent la création de services ou de nouveaux aménagements, d'autres propositions visent également à l'amélioration des aménagements existants, comme par exemple les bandes cyclables le long de la D44. A noter que les enjeux visés par les élus du territoire ont souvent été en phase avec les retours de la population.



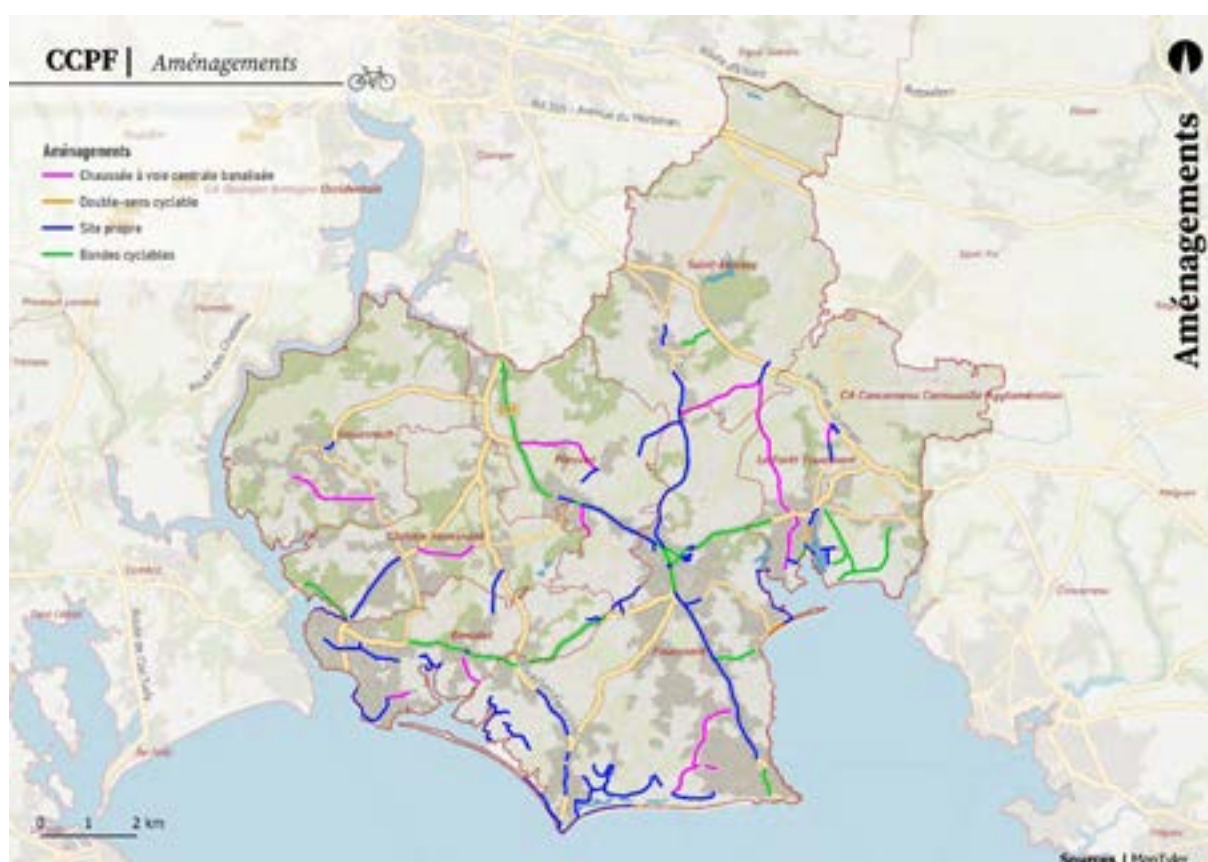
6 - ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU CYCLABLE

L'état des lieux du réseau cyclable a pour objectif d'identifier les forces et faiblesses du réseau cyclable du Pays Fouesnantais. Il se construit d'une part sur des relevés de terrains, établis sur les axes structurants du territoire et d'autre part sur un travail de concertation visant notamment à identifier les problématiques rencontrées par les usagers sur le réseau.

Concrètement, l'état des lieux caractérise le réseau cyclable et identifie les points de vigilance du réseau.

1. Les aménagements existants

a) La typologie des aménagements



Avec 74 km de linéaires d'aménagements cyclables, la CCPF dispose d'une relativement bonne couverture du fait de son investissement sur cette question depuis plusieurs années et de la présence de l'itinéraire de *La Littorale*. Les sites propres (pistes et voies vertes) représentent la moitié du linéaire. Cette proportion importante témoigne de la recherche de qualité poursuivie par le territoire.

En quelques chiffres

- 38 km de site propre (51 %)
- 20 km de bandes cyclables (ou bandes multifonctionnelles) (28%)
- 15 km de CVCB ou « *chaucidou* » (20 %)

Longueur des linéaires d'aménagements cyclables (mètres)						
	Pistes cyclables	Voies vertes	Bandes cyclables	Chaucidou	Autre	Total
Bénodet	3 505	1 685	3 597	1 074	514	10 374
Clohars-Fouesnant	2 484		1 149	1 215		4 848
La Forêt- Fouesnant	196	1 200	3 601	3 819	222	9 037
Fouesnant	13 098	9 902	6 746	2 316		32 061
Gouesnac'h		214		1 698		1 912
Pleuven	1 692	1 936	4 828	2 614		11 071
Saint-Evarzec	2 042	224	606	2 455		5 327
CCPF	23 017	15 161	20 526	15 191	736	74 630

Parts des linéaires d'aménagements cyclables					
	Pistes cyclables	Voies vertes	Bandes cyclables	Chaucidou	Autre
Bénodet	34%	16%	35%	10%	5%
Clohars-Fouesnant	51%		24%	25%	0%
La Forêt- Fouesnant	2%	13%	40%	42%	2%
Fouesnant	41%	31%	21%	7%	0%
Gouesnac'h		11%		89%	0%
Pleuven	15%	17%	44%	24%	0%
Saint-Evarzec	38%	4%	11%	46%	0%
CCPF	31%	20%	28%	20%	1%

Sources : CCPF au 26.10.2023

Certains secteurs à enjeux sont cependant démunis d'aménagements adaptés aux cyclistes, comme une partie de la façade maritime de Bénodet.

Les sites propres

- Un site propre dépendant d'une route prioritaire devrait également être prioritaire sur les autres voies. Dans ce cadre, de nombreux régimes de priorité sont à changer.
- Les traversées des sites propres se font très souvent sur passage piéton. Cela pose problème, car le piéton est toujours prioritaire sur les véhicules motorisés mais ça n'est pas le cas pour les cyclistes. Il est important de créer des espaces spécifiques pour les cyclistes pour clarifier le régime de priorité.

- Beaucoup de sites propres sont identifiés comme des « aménagements mixtes piéton-vélo ». Ces équipements ne sont pas homogènes sur le territoire, ce qui peut susciter de l'incompréhension. L'idéal est dans la mesure du possible de séparer le cheminement piéton du cheminement cyclable.



Exemples de signalétiques sur le territoire pour des aménagements similaires pouvant être assimilés à la voie verte (D45 - Fouesnant pour les 2 premiers, Rte de Fouesnant -St-Evarzec pour le 3^{ème})

- Il est important de bien borner les zones par des panneaux d'entrée et de sortie. En zone agglomérée, il faut identifier clairement chacune des extrémités. Il faut également borner les zones 30 en amont des panneaux de sortie d'agglomération (certaines routes secondaires sont aujourd'hui démunies de panneau de sortie, ce qui donne l'impression que la zone 30 n'est pas définie).
- Lorsque d'anciens panneaux d'entrée en zone 30 (ou limitation 30) se retrouvent en zone 30, il est important d'y apposer un panneau « rappel » pour ne pas créer des problèmes d'interprétation. Attention à bien retirer les panneaux de sortie de zone ou de limitation obsolètes.
- Avec la création d'une zone 30, l'ensemble des sens uniques passent d'office en double-sens cyclables. Beaucoup de cyclistes connaissent cette règle, mais ça n'est pas le cas de la plupart des automobilistes non-cyclistes, il est donc important de matérialiser les doubles sens-cyclables pour éviter les heurts et incompréhensions.
- Les cyclistes étant attendus à gauche en contresens, il faut faire attention à placer le stationnement de l'autre côté pour limiter les risques d'emportierage et d'obstruction du cheminement cyclable.
- Le marquage au sol ne suffit pas pour borner des zones 30 et zones de rencontre, sauf dans le cas spécifique d'une « ville 30 ».



Exemple de sens interdit sans matérialisation de double-sens cyclable à Bénodet



Exemple de panneau « entrée en zone 30 » situé en zone 30, ce qui apporte de la confusion. Gouesnach.

Les chaudioux

- Les Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) s'interrompent généralement sans continuité. La matérialisation des trajectoires par des chevrons ou pictogrammes vélo peuvent permettre aux cyclistes et piétons de conserver une légitimité à circuler en bord de route le temps de retrouver un autre aménagement.
- Par ailleurs, l'entrée et la sortie des CVCB pourraient être matérialisées par une « zone d'entrée » permettant une traversée.
- Les CVCB sont souvent minimalistes et pourraient être renforcées par des revêtements colorés ou davantage de signalétique (chevrons).



La traversée est ici matérialisée en extrémité de CVCB, donnant la priorité aux cyclistes et piétons sur les voitures pour rejoindre la voie verte (D4, Bram, Occitanie)



Le marquage est ici minimaliste. L'aménagement s'arrête sans continuité. Hent Ty Nod, Fouesnant)



Malgré l'interruption temporaire de l'aménagement au carrefour, un marquage au sol guide le cycliste (Rue de la Corniche à Brest)



CVCB avec marquage coloré, bandes larges et chevrons. (D119, Templeuve en Pévèle, Hauts-de-France)

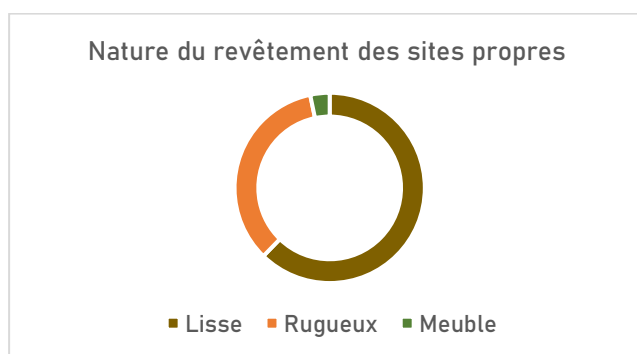
b) Les revêtements



La plupart des aménagements cyclables présentent un revêtement dit « lisse », aussi roulant ou qu'un enrobé de chaussée. Les revêtements de ce type sont particulièrement adaptés pour l'accueil de tous types de pratiques cyclables (vélotaf, cyclotourisme...) et présentent la durabilité la plus importante et le moins de besoin en entretien.

Les aménagements rugueux présentent en général une meilleure intégration paysagère mais ont une durée de vie plus limitée et sont moins adaptés à tout type de pratique.

Les aménagements Meubles (sol naturel) sont inadaptés à d'autres pratiques que le VTT.



En quelques chiffres (nature du revêtement des sites propres)

- 24 km de revêtements lisses (62%)
- 13 km de revêtements rugueux (34%)
- 1 km de revêtements meubles (3%)

Synthèse des caractéristiques des revêtements – *Vélo & territoires 2019*Tableau
de synthèse

		Sables stabilisés	Stabilisés renforcés	Enduits super- ficiels	Béton hydraulique	Béton bitumineux (enrobés)	Enrobés à froid	Enrobé à liant de synthèse ou organo- minéral
	Inondations	•	••	••	•••	•••	•••	•••
	Racines	••	••	•	••	•	•	•
	Empreinte carbone et pollution de l'air	•	•	••	••	••	•••	variable
	Intégration visuelle	•••	•••	•	••	• (•• si décoloré)	• ou ••	••• (si liant clair)
	Durée de vie	•	••	••	•••	•••	••	variable
	Coût (investissement et fonctionnement)	€€	€€	€	€€	€	€	€€€
	Confort pour les cy- clistes / sécurité	•	••	•• (confort) • (sécurité)	•••	•••	•••	•••

• | •• | ••• : du moins favorable au plus favorable

€ | €€ | €€€ : du moins cher au plus cher

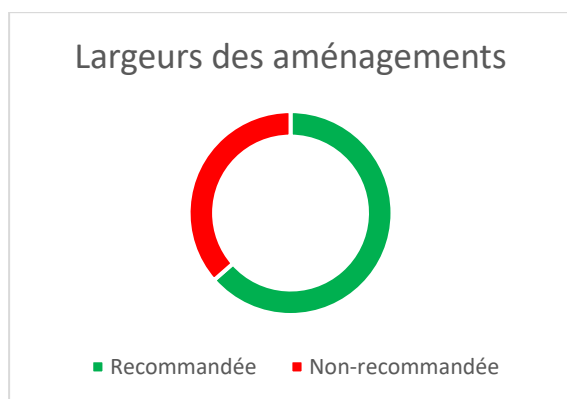
c) Les largeurs des aménagements



Le Cerema, appui scientifique et technique à la mise en œuvre de l'aménagement et du développement durable, a établi un certain nombre de recommandations techniques pour l'élaboration des aménagements cyclables.

La largeur d'un aménagement est un critère majeur pour l'évaluation de sa qualité. Dans ce cadre, le Cerema recommande des largeurs minimales selon les aménagements comme suit :

- Bande cyclable : 1,5 m hors marquage
- Piste cyclable bidirectionnelle : 3m
- Piste cyclable unidirectionnelle : 2m



En quelques chiffres

- 48 km de largeurs respectant les recommandations du Cerema (64%)
- 26 km de largeurs ne respectant pas les recommandations du Cerema (36%)

d) L'état des aménagements

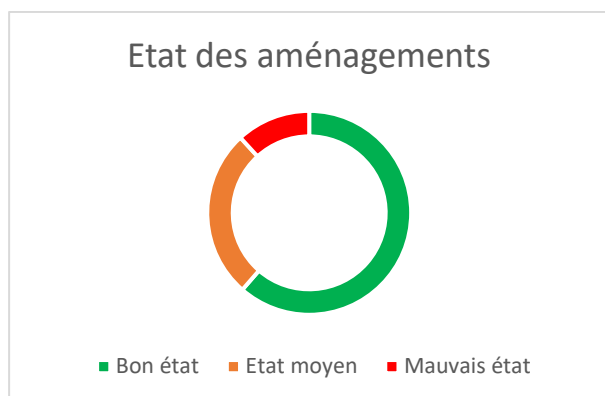


L'état des aménagements s'intéresse à la dégradation des aménagements, sans considérer la qualité initiale de l'aménagement. Un aménagement de bonne qualité peut ainsi être évalué comme en mauvais état selon son niveau de dégradation.

Le critère d'état prend en compte :

- La dégradation de la signalisation horizontale (SH) et verticale (SV)
- La présence d'obstacles sur l'aménagement (végétation)
- La dégradation du revêtement

La présence d'états « *moyen* » et « *mauvais* » est en partie la conséquence de la vétusté d'une portion du réseau.



En quelques chiffres

- 46 km sont en bon état (61,4%)
- 20 km sont en moyen état (20,8%)
- 8 km sont en mauvais état (11,8%)

Les contraintes du réseau routier

Le réseau routier présente un certain nombre de contraintes à mettre en perspective pour évaluer la pertinence du niveau d'aménagement en place ou à établir.

C'est notamment le cas de la vitesse et du niveau de trafic.

Le débit de cyclistes est également un élément crucial, ce qui justifie l'usage de comptages vélo sur les voiries cyclables.

Enfin, l'accidentologie peut donner une bonne idée de certains axes ou secteurs dangereux, et peut aussi constituer une donnée d'aide à la décision.

Tableau d'aide à la décision issu du guide « rendre sa voirie cyclable » du CEREMA

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR)		
		 RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR A 750 CYCLISTES/JOUR)	 RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RESEAU CYCLABLE A 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 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 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 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

2. L'entretien & le renouvellement

- L'entretien des berges de voirie est une problématique récurrente sur le territoire face à la problématique de l'expansion de la végétation (herbes et haies). L'entretien des axes aux bandes physiquement contraintes (moins de 1,25m) pourraient être prioritaires.
- Il est important de recenser et remplacer le matériel dégradé. La question du recensement pourrait être réalisée en partenariat avec des usagers, via une application (ex. suricate) ou la pérennisation de groupes de travail vélo.
- Le renouvellement des revêtements est important, surtout dans le cas d'itinéraires en stabilisé compacté dont la durée de vie ne dépasse que rarement les 6 ans. Les itinéraires enrobés ne font pas face à la même problématique. Le renouvellement du marquage au sol est un enjeu important, surtout pour les bandes cyclables ou chaudières qui subissent une dégradation accélérée du fait du débordement de véhicules motorisés



HORS AGGLOMERATION - L'équipement est démunie de balise pour le signaler et les bandes latérales sont recouvertes de végétation, ce qui les rétrécit considérablement (Lanjulien, La Forêt-Fouesnant)



HORS AGGLOMERATION - Obstacle sur bande latérale à cause du mobilier renversé (Dourgel, Pleuven)

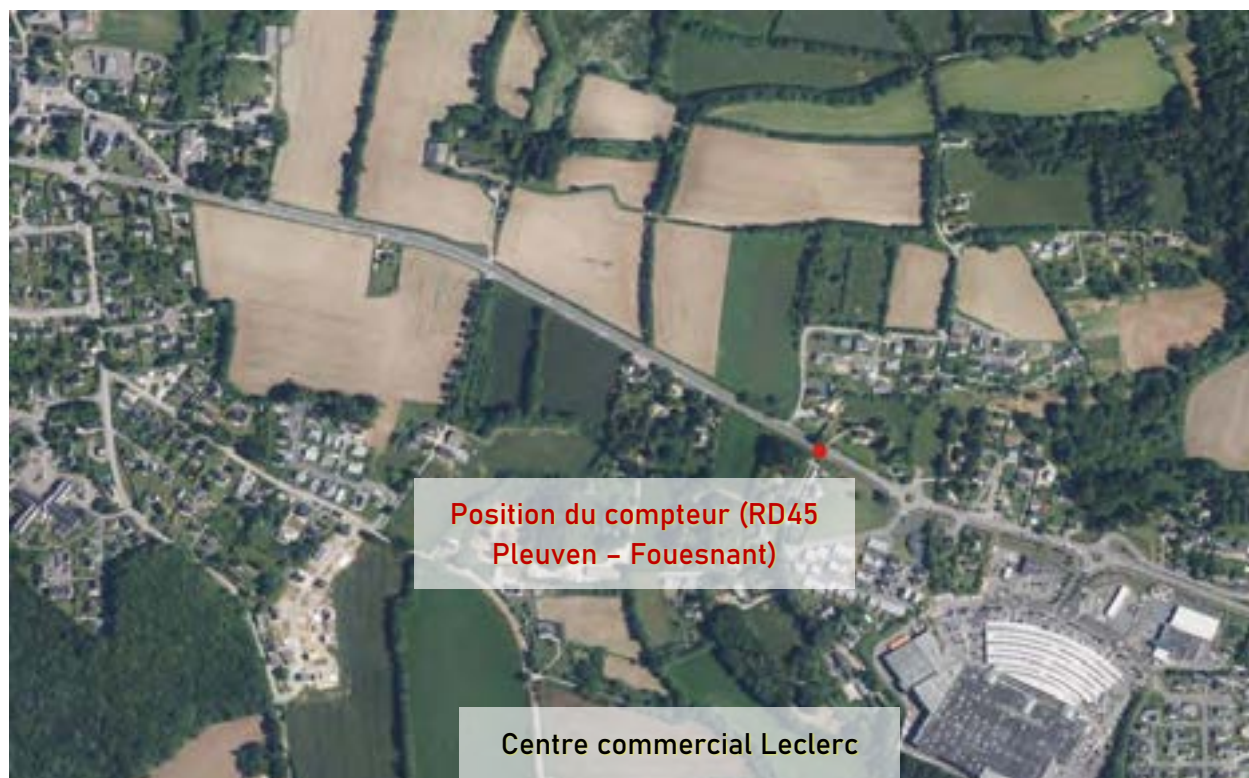


Évolution du revêtement en 4 à 5 ans sur une voie verte en stabilisé (R de Menez-Plen, La Forêt-Fouesnant, 2019 à gauche, 2023 à droite)

3. Les données de trafic vélo

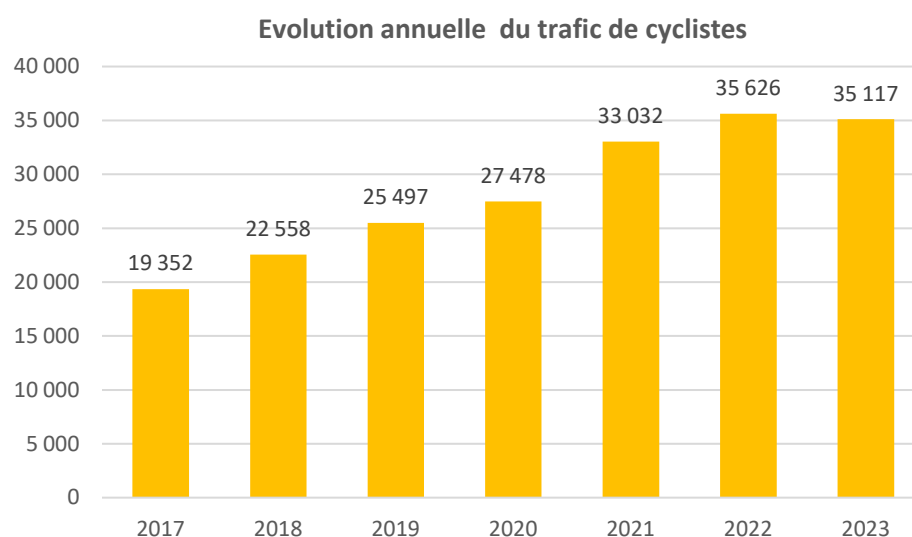
Les données de trafic mensuel vélo ont été mesurées depuis 2017 sur la RD45 à Pleuven. Ce point est stratégique puisqu'il est positionné sur l'axe le plus direct reliant Quimper à Fouesnant.

Le compteur est positionné sur la psite en Fouesnant et Pleuven, le long de la RD45.

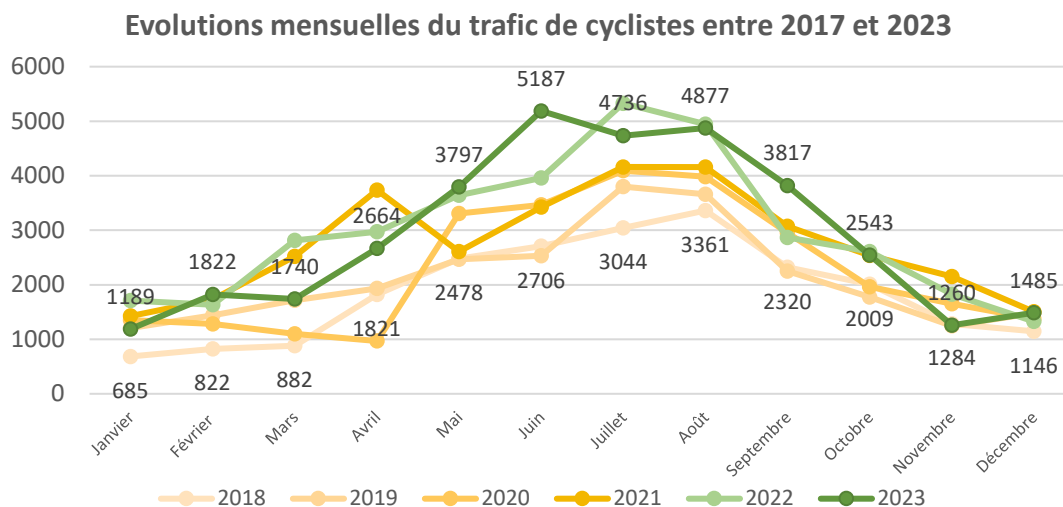


A l'instar des évolutions constatées au niveau national, le volume de trafic de cyclistes progresse depuis 2017.

Entre 2017 et 2023, le volume de cyclistes a progressé de 19 300 à 35 120 , soit une augmentation de 80 %. Depuis 2022, le seuil des 35 000 cyclistes tend à se stabiliser.



L'analyse mensuelle met en évidence des variations selon les saisons



En 2017, le nombre moyen journalier était de 53 cyclistes contre près d'une centaine en 2023.

Il faut noter que parmi la fréquentation annuel, 30 % est réalisé pendant les 6 mois de l'automne et l'hiver.

La pratique cyclable est majoritairement pour des trajets quotidiens, à savoir domicile-travail ou domicile loisir, car 70% des passages s'effectuent entre le lundi et le vendredi avec un pic le mercredi (15%) .

16 lieux ont fait l'objet de comptages, effectués en juillet 2023 (du 17 au 24 juillet).

En considérant les deux sens de passage pour ces points, 6 lieux ont relevé une fréquentation des aménagements à plus de 100 vélos par jour sur la période : 2 sont situés à Bénodet et 4 à Fouesnant. Ces données confirment les problématiques liées à la fréquentation touristique estivale de ces secteurs.



Les données de Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) sont des données pertinentes à analyser pour évaluer le type d'aménagement à mettre en place à travers le territoire. Les données suivantes ont été catégorisées selon les recommandations du CEREMA : au-delà de 6 000 véhicules jour, l'organisme préconise de réaliser de sortir totalement les cyclistes de la circulation routière par l'aménagements de sites propres (pistes cyclables ou voies vertes), et ce indépendamment de la limitation de vitesse.

La communauté de communes du Pays Fouesnantais, notamment de par son caractère périurbain et sa localisation entre QBO et CCA, accueille de très importants niveaux de trafic sur la plupart de ses axes structurants.

La RD44 (Axe Bénodet- La Forêt-Fouesnant) connaît une fréquentation oscillante entre 9 000 et 12 000 véhicules jour, selon le secteur. Les deux entrées Est et Ouest du territoire dépassent les 10 000 véhicules / jour et le tronçon Bénodet – Fouesnant voit passer 9 108 véhicules / jour (en moyenne). C'est le tronçon Fouesnant – La Forêt-Fouesnant qui présente le plus gros niveau de trafic avec 11 724 véhicules / jour en moyenne.

La fréquentation de la D783 (Axe St Evarzec-Quimper) varie entre 9 936 véhicules / jour à Saint-Evarzec et 10 247 véhicules / jour. Cette route constitue un des points d'entrée important vers les territoires voisins de QBO et CCA.

La D34 (axe Bénodet- Quimper) observe un niveau de trafic de 8 541 véhicules jours : cet axe permet de connecter Bénodet et Clohars-Fouesnant à la D45 et ainsi rejoindre Quimper.

La D45 (axe Fouesnant-Pleuveu-Quimper) présente sur le territoire des niveaux de trafic également très importants avec 10 338 véhicules / jour sur Pleuveu et 8 016 véhicules / jour sur l'axe Fouesnant – Beg Meil. Dans sa continuité nord vers Quimper, c'est 16 522 véhicules / jour qui sont décomptés en moyenne.

Certains axes voient passer moins de véhicules que les départementales énumérées précédemment : la D134 (Clohars-Fouesnant – Moustierlin) avec 2 670 véhicules / jour ; la D234 (Gouesnac'h – Pleuveu) avec 2 979 véhicules / jour ; la D 145 (Fouesnant – Moustierlin) avec 3 255 véhicules / jour. Cependant, ces niveaux de trafic ne sont pas négligeables et justifient également des réflexions sur la mise en place d'aménagements sécurisants.

Ces niveaux de trafic soulignent le sous-dimensionnement des bandes cyclables sur les axes principaux comme la traversée de Pleuveu ou la liaison Bénodet – Fouesnant – La Forêt-Fouesnant, ainsi que la nécessité de travailler sur des aménagements cyclables comme ciblés par le CD29 le long des axes principaux. Quelques sections importantes ne sont cependant pas considérées dans le schéma du Finistère, comme l'axe Bénodet-Fouesnant qui représente une dangerosité importante.

Aussi, la création récente ou ancienne d'aménagements témoignent de la prise en compte de ces enjeux : le nouvel aménagement Bénodet – Clohars-Fouesnant ou la piste Pleuveu – Fouesnant – Beg Meil présentent des sites propres confortables correspondant aux niveaux de sécurisation préconisés par le CEREMA.

Par ailleurs, l'analyse des accidents corporels peut être un témoin des niveaux de risques de certaines sections. Néanmoins, nous ne connaissons pas les circonstances des accidents.



- 9 accidents ont été recensés les 3 dernières années sur le territoire. 4 d'entre eux impliquent une hospitalisation, 4 autres une blessure légère et 1 seul s'est terminé sans dommage corporel.
- Les accidents sont concentrés sur les grands axes du territoire. Cette donnée confirme l'importance de travailler sur une sécurisation accrue des départementales structurantes, notamment pour les déplacements pendulaires.
- Certains axes majeurs disposent d'aménagements sous-dimensionnés compte tenu du niveau de trafic routier et du niveau d'enjeu. C'est notamment le cas de deux axes majeurs :
 - Pleuven – Quimper
 - Bénodet – Fouesnant – La Forêt-Fouesnant via la D44
- Les aménagements récents vont dans le bon sens : l'aménagement en site propre de la D34 sépare les cyclistes de la route, ce qui correspond aux recommandations compte tenu du niveau de trafic

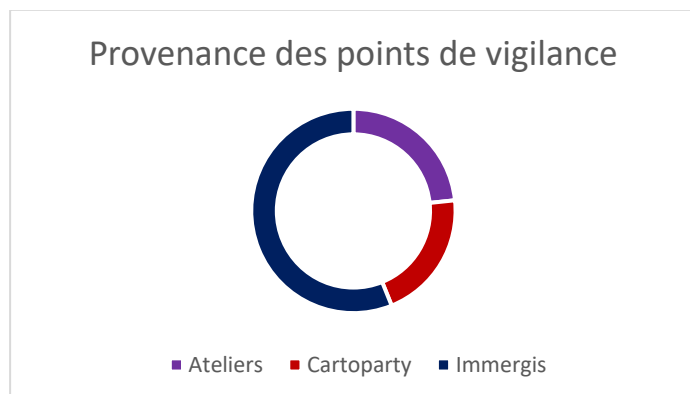
4. Les points de vigilance

Il est essentiel d'appréhender les points de vigilance afin de cibler précisément la stratégie.



En complément des retours de la population, des acteurs de l'écosystème vélo et des élus, un travail d'analyse a été poussé sur l'ensemble du réseau pour identifier les points et soulever des problématiques.

Un atlas des points de vigilance est disponible en annexe. Cet atlas se compose de fiches intégrant une illustration de la problématique, la localisation ainsi qu'une préconisation pour l'amélioration de la situation.



En quelques chiffres

- 79 des 180 points de vigilance proviennent des ateliers (42) et de la cartoparty (37)

Exemple de point de vigilance

Point de vigilance n°14



Origine : Immergis

Commune : Fouesnant

Localisation : RTE DE QUIMPER

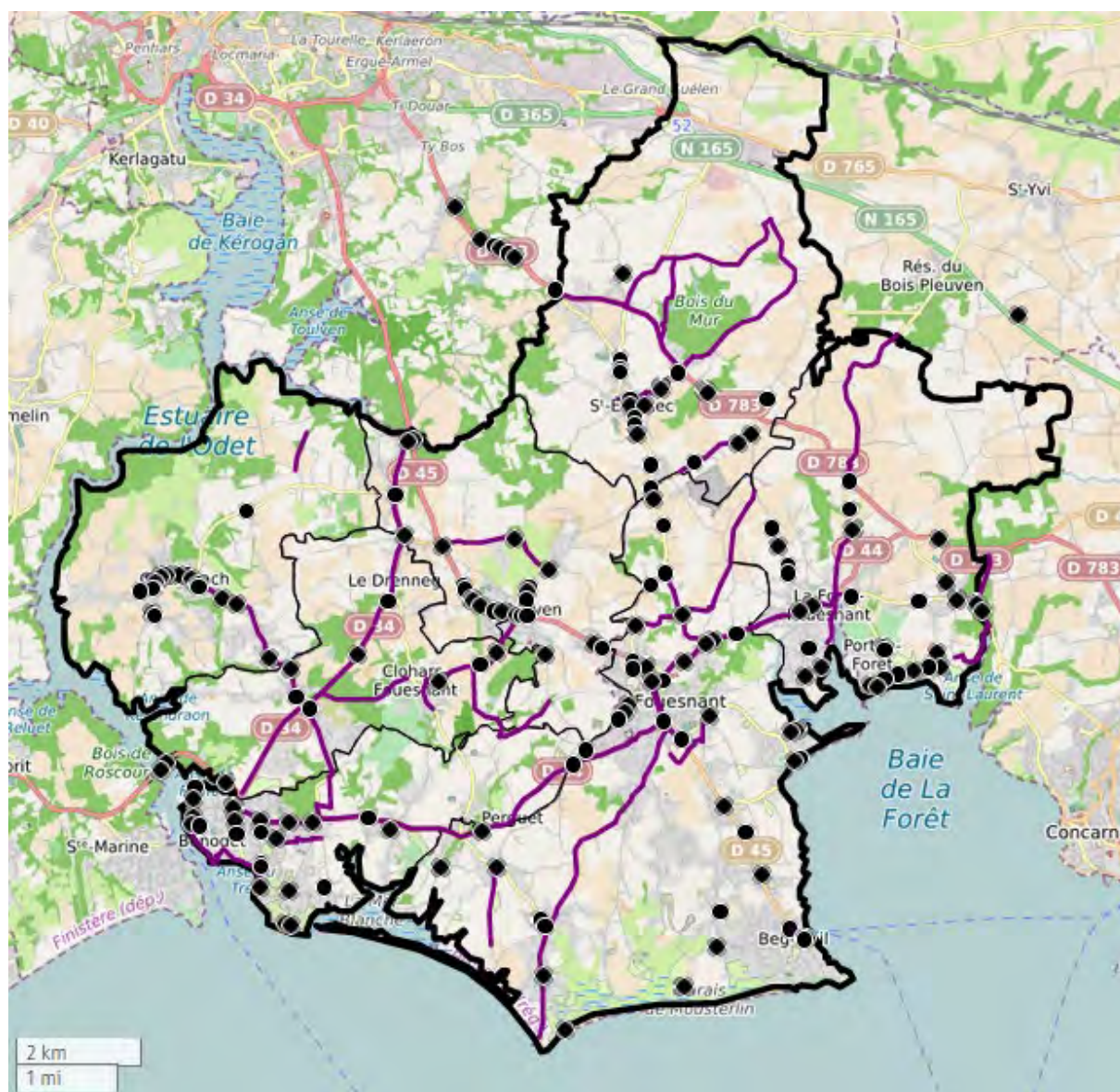
Description : Fin de piste cyclable sur trottoir

Préconisation : Intégrer les cyclistes dans la circulation à l'aide de pictogrammes ou aménager un site propre



132 de ces points de vigilance sont en agglomération : c'est en agglomération que nous comptons le plus de ruptures de cheminement (giratoires, carrefour) et de cas spécifiques soulevant des questions techniques (étroitesse des cheminements en raison de la proximité du bâti...). C'est également dû à la multiplicité des voies en agglomération : les problématiques hors agglomération sont globalement concentrées autour de quelques axes structurants (D45, D44, etc.) qui manquent d'aménagements suffisants face à la vitesse et à la fréquentation des voies.

Cartographie en ligne des points de vigilance



Les points de vigilance ont été compilés et recensés sur une cartographie en ligne, afin de permettre la consultation de ce qui a été identifié au fur et à mesure : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/retours-ccpf_936818

Au survol apparaît une étiquette caractérisant l'objet survolé, comprenant l'intitulé et le n° de la fiche.

5. Le jalonnement

- Le jalonnement de la V45 est variable et est parfois très petit et complexe à lire avec de la vitesse. L'implantation de panneaux DV (directionnels vélo) de taille classique peut éviter à certains cyclistes de se perdre.



Exemple de jalonnement sur la Littorale sur le territoire - Autre exemple de jalonnement type DV sur la Littorale

- Certaines indications pourraient être renforcées par de la pré-signalisation, indiquant en avance l'information à venir.
- La structure de la chaussée pousse parfois à suivre un cheminement différent du cheminement attendu. Du marquage au sol pourrait permettre de clarifier la direction sur ces secteurs, sans implanter de nouveaux mâts.
- Le jalonnement utilitaire est inexistant sur la Communauté de Communes et reste à largement développer au bénéfice des trajets du quotidien
- La signalétique est parfois à mettre à jour : certains nouveaux panneaux pourraient remplacer les anciens comme les panneaux C13d (impasse sauf piétons et cycles), C24& ou C24c (double-sens cyclable), le panneau m9v2 (sauf cycles, en dessous des sens interdits)



Exemple de marquage au sol sur la vélomaritime (R Edouard Quenu, 64 Audresselles, Hauts-de-France)



Exemple d'un secteur manquant de clarté sur la V45 (Coat Clevarec, Fouesnant)

6. Les giratoires

- Les giratoires sont régulièrement pointés comme des discontinuités majeures. Si les accotements ne sont pas assez large pour qu'un cheminement piéton puisse être établis en plus du cheminement cyclable, il est préférable d'orienter les cyclistes dans le rond-point à l'aide de pictogrammes vélo.
- Une distinction est à établir entre les petits giratoires et les grands giratoires (départementales principales) faisant état de hauts niveaux de trafic. Les recommandations du Cerema (ex. site propre au-delà de 6 000 véhicules jours indépendamment de la vitesse) sont d'autant plus pertinentes sur ces points particulièrement accidentogènes. Les giratoires présentant de bas niveaux de fréquentations peuvent accueillir des cyclistes en mixité sur chaussée. Il est intéressant dans ce genre de situation d'accompagner la trajectoire des cyclistes par des pictogrammes au sol.
- Les bandes cyclables en giratoire peuvent générer des situations de danger, car elles empêchent les cyclistes de signifier clairement leur direction à l'image des autres véhicules (qui se rapprochent du cœur du giratoire s'ils tournent à gauche par exemple).
- Les traversées sur les giratoires se font aujourd'hui beaucoup directement sur passage piéton. Dans ce cas précis, le cycliste doit en théorie mettre pied à terre pour effectuer sa traversée, ce qui affecte l'efficacité de l'aménagement. Cette situation est également peu claire pour l'automobiliste qui doit adapter son comportement selon les usagers d'un même aménagement. Une solution peut être de travailler à une clarification des régimes de priorité, en distinguant physiquement les traversées piétonnes ou cyclables.
- Il est important à veiller à ce que les panneaux sur les giratoires ne gênent pas le cheminement des cyclistes.

a) Autres aspects

- Certains points du réseau peuvent témoigner d'un grand nombre de croisements de cyclistes, notamment en période estivale. La présence d'hébergements touristiques (hôtels, campings) ou d'enjeux touristiques doivent justifier l'aménagement de traversées spécifiques.
- Les écluses avec by-pass sont des outils intéressants déjà en partie déployés sur le territoire. Cependant, il faut veiller à ce que le by pass laisse une place suffisante et confortable au cycliste (1m50 à 2m). Aujourd'hui, certaines écluses peuvent représenter un danger pour les cyclistes, car les by-pass ne sont pas suffisamment large et sont dégradés : les cyclistes s'engagent donc sur la chaussée, pouvant surprendre les autres usagers.
- La lisibilité des aménagements dépend parfois d'un jalonnement adapté. Les cyclistes pourraient être accompagnés vers l'entrée de ces aménagements.



7 - ÉTAT DES LIEUX : STATIONNEMENTS, SERVICES, APPRENTISSAGE

1. L'offre de stationnement vélo



525 places de stationnement vélo sont localisées sur le territoire (18,4 places par millier d'habitants).

La mobilité dépend étroitement de l'activité d'un territoire. Une bonne stratégie pour évaluer le besoin en stationnement d'un territoire est donc de l'estimer selon la capacité d'accueil des établissements recevant du public (ERP) de la zone.

Schématiquement, en visant un objectif de 10% de part modale vélo, 1 personne sur 10 se déplaçant vers un ERP doit pouvoir trouver une place de stationnement vélo à son arrivée, ou à un site d'intermodalité. En étendant cette logique à l'ensemble des ERP de la CC, l'objectif à atteindre pourrait être porté à 2 850 places de stationnement sur l'ensemble du territoire, ce qui pousserait l'offre de stationnement vélo à 100 places pour 1 000 habitants.

Commune	Population	Nombre de places	Arceau	Ratelier	Ratio places / 1000 habitants
Bénodet	3 702	98	68	30	26,5
Clohars-Fouesnant	2 113	0	0	0	0
Fouesnant	10 060	317	280	37	29,7
Gouesnach	2 781	18	15	3	6,5
La Forêt-Fouesnant	3 459	54	42	12	15,6
Pleuven	3 223	20	2	18	6,2
Saint-Évarzec	3 532	18	12	6	5,1
TOTAL	28 500	525	419	106	18,4

Le stationnement vélo ressort comme un enjeu important pour les communes du territoire. Certaines d'entre-elles ont déjà initié des réflexions pour l'implantation de nouvelles places de stationnement vélo sur leur territoire.

- De grandes disparités sont visibles sur le territoire en matière de stationnement vélo, et l'offre reste insuffisante sur l'ensemble du territoire notamment en prenant en compte l'explosion de la fréquentation en période estivale. Le déploiement d'offres de stationnement temporaire peut permettre de résoudre en partie les problématiques de manque de stationnement sur certains secteurs touristiques (bord de mer notamment).
- Des opportunités sont à saisir sur certains secteurs en agglomération : pour garantir la visibilité des passages piétons, les stationnements de véhicules motorisés seront désormais proscrits au minimum 5m (jusqu'à 10m) en amont des passages piétons d'ici 2024 mais il est possible de changer la destination de ces espaces en y installant du stationnement vélo.
- Le jalonnement peut permettre d'orienter les cyclistes vers des parcs vélo davantage sécurisés. Pour les secteurs touristiques, cette solution peut permettre de canaliser les vélos dans des secteurs privilégiés.
- Le stationnement vélo peut être identifié à l'aide de signalisation verticale les indiquant pour une meilleure lisibilité.
- Le recensement du mobilier vélo sur des supports matérialisés (documentation papier) & dématérialisés (OpenStreetMap, site de la Communauté de Communes) est un enjeu pour optimiser l'usage de ces équipements.

2. L'offre de services

Le territoire dispose d'une offre importante en matière de services vélo.

a) Label à Faire, un acteur clé du territoire

Le Label à Faire propose des vélos à bas prix, des pièces et accessoires, ainsi qu'un atelier d'entretien et de réparation, un atelier d'autoréparation et une offre pour le marquage Bicycode.

L'atelier cycles participe également à la mise en place d'une vélo-école sur le territoire du Pays Fouesnantais et renforce ainsi le panel d'actions déployées par la structure pour favoriser la promotion et le développement du vélo au quotidien.

En complément, Label à Faire intervient dans le cadre du déploiement du Savoir Rouler à Vélo.

Cet espace de solidarité a permis la création de 8 postes d'insertion destinés à des personnes les plus éloignées de l'emploi.

L'atelier cycle favorise l'insertion professionnelle par le biais du travail et de l'apprentissage.



Source: Le Télégramme 26/06/23

b) Les offres de location

- A bicyclette – *location* – Fouesnant
- La trace 29 – *location* – Fouesnant
- Intersport – *vente, réparation, location* – Fouesnant
- Les vélos de Port-Laf' – *location* – La Forêt-Fouesnant
- Cycletty – *vente, réparation, location* – Bénodet
- Les Bénodettes – *vente et location* – Bénodet
- BikelT: – *Atelier mobile*

Campings avec service de location

- Camping de la plage – Fouesnant
- Camping de la Roche Percée – Fouesnant
- Camping de Kervastad – Fouesnant
- Camping Yelloh ! Village l'atlantique – Fouesnant
- Camping La Piscine – Fouesnant
- Camping le Vorlen – Fouesnant
- Camping Kost Ar-Moor – Fouesnant
- Camping Penhoat Côté Plage – Fouesnant
- Camping du Manoir de Penn Ar Ster – Fouesnant
- Camping de Kerleven – La Forêt-Fouesnant
- Camping Les Saules – La Forêt-Fouesnant

c) Le Label Accueil Vélo



Le territoire compte 3 établissements étant labellisés « Accueil Vélo ». L'OT de Bénodet va également être labellisé Accueil Vélo.

Si son développement répond principalement à un enjeu touristique, représenter par là un intérêt concret pour les habitants du territoire.



A SAVOIR

La limite de ce label est toutefois la distance maximale de 5km d'un itinéraire cyclable balisé pour les établissements souhaitant amorcer une démarche de labellisation.

À noter que le territoire bénéficie d'un réel tissu associatif valorisant la pratique du vélo sous toutes ses formes.

a) Le Savoir Rouler à Vélo



Source: Le Télégramme 10/06/23

Une des actions principalement développées dans les écoles du territoire concerne le SRaV (Savoir Rouler à Vélo). Elle a pour but d'apprendre aux élèves de CM1 et CM2 comment se comporter sur la route en leur apprenant à maîtriser leur vélo.

Il leur est enseigné comment circuler en découvrant la mobilité vélo en milieu sécurisé ainsi que les différents panneaux du code de la route.

Enfin, ils circulent en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie et s'approprier les différents espaces de pratique.

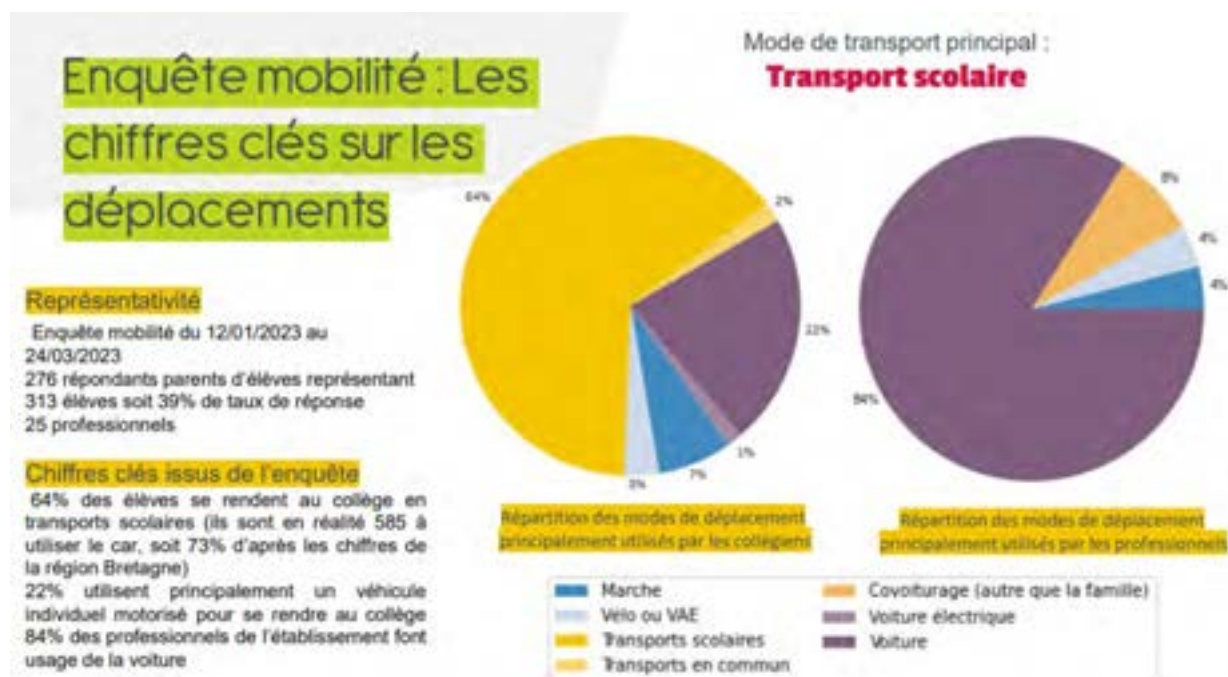
Le Dispositif Moby au Collège de Kervihan

Le collège de Kervihan avec le soutien du Conseil Départemental a été lauréat dans le cadre du dispositif Moby – démarche d'écomobilité scolaire.

Sur les 800 collégiens de la Communauté de Communes, (3% viennent à vélo selon l'enquête, soit 24 élèves).

Le vélo est considéré comme un moyen d'indépendance dans les déplacements et ce constat développe fortement la pratique dans cette tranche d'âge.

La place des établissements scolaires (écoles (primaires) et collèges) et de leur accessibilité sont clés pour développer la réflexion autour de cheminements doux, mixtes, étant la prédominance de la marche à pied ET du vélo dans les déplacements des collégiens.





8 - RÉPARTITION DES COMPÉTENCES

1. Répartition des compétences en matière d'aménagements cyclables

a) Communauté de Communes du Pays Fouesnantais

Au regard des statuts de la Communauté de Communes, celle-ci crée et entretient aujourd'hui : les aménagements cyclables inscrits au Schéma Directeur : en site propre ou sur voirie lorsque celle-ci est désignée comme communautaire (environ 72km selon les statuts de la CC), les aménagements cyclables créés ex-nihilo (hors réseau de voirie).

La compétence AOM permet également à la CC de financer les aménagements cyclables réalisés par un autre gestionnaire d'infrastructures (ex : Département ou communes). Celle-ci permet aussi l'organisation de tout service favorisant la mobilité cyclable (actions de sensibilisation, stationnement vélo, borne de réparation, de recharges ou station de gonflage, location, aide à l'acquisition ...).

Actuellement, les aménagements cyclables réalisés par la CCPF sur des R.D sont également entretenus par la CCPF. Ces éléments sont précisés dans une convention pour chaque nouvel aménagement. Néanmoins, sur les aménagements plus anciens telles que, les bandes cyclables entre Pleuven et Moulin du Pont et celles entre Bénodet et Fouesnant sont entretenues par le Conseil Départemental.

b) Département du Finistère

A travers des Pactes, le département peut participer financièrement à la réalisation d'aménagements. Les itinéraires présents dans le schéma départemental seront pris en charge à 100% par le département. Les modalités sont ensuite à définir en fonction des volets (1 ou 2) auxquels appartiennent les itinéraires cyclables définis par les collectivités. Le CD 29 est également compétent sur les voiries départementales hors et en agglomération pour la réalisation et l'entretien des aménagements cyclables, hors convention contraire.

c) Communes

Les communes ont la compétence « création et l'entretien des aménagements cyclables en site propre ou sur voirie communale » (majoritairement des voiries intra-communales), non-inscrits au schéma des itinéraires cyclables.

Remarque sur la compétence voirie d'intérêt communautaire

Il est important de préciser la répartition des compétences de la Police de circulation et de la police de conservation. La Police de conservation, relative à la gestion de la voirie est détenue par le Président de l'EPCI, lorsque l'aménagement cyclable est sur les voiries d'intérêt communautaire et lorsque c'est une voie verte ou autre aménagement en site propre créer par la CCPF.

Par contre, le régime de police et le régime de priorité restent définis par le Maire au titre de sa police de circulation et de stationnement. Cette situation est classique et nécessite une bonne coordination entre les deux structures et peut entraîner un traitement hétérogène si l'aménagement cyclable concerne deux communes avec des volontés différentes.

Remarque sur la compétence « création, aménagement et entretien des liaisons cyclables inscrites au schéma communautaire des itinéraires cyclables »

Les contours de la compétence peuvent être précisés sur les aménagements qui ne sont pas réalisés sur les voiries d'intérêt communautaires. Il y a nécessité d'organiser l'entretien des aménagements sur voirie communale, de sorte à éviter les disparités sur le territoire. Ainsi, il sera important de clarifier les contours des responsabilités de l'entretien.

Si l'aménagement cyclable est réalisé sur une voirie communale par la CCPF au titre de son schéma directeur cyclable, celui-ci doit revenir à la commune, en toute rigueur. Il se situe en effet sur le domaine public routier de la commune dont la police de conservation est détenue par le Maire sauf convention contraire entre la CCPF et la commune concernée. Cependant, certains aménagements se situent le long de voies communales et sont propriétés de la CCPF suite à des acquisitions foncières. De même pour l'entretien, en toute rigueur sauf convention le stipulant, sur les aménagements cyclables réalisés par la CCPF sur de la voirie communale au titre du schéma doit revenir à la commune.

Pour clarifier la situation, si la CCPF le souhaite, elle pourrait faire évoluer à terme ses statuts :

- Soit en classant toutes les voiries hors agglomération en voirie d'intérêt communautaire, afin de faciliter le portage du SD cyclable. La politique d'entretien pourrait, dans ce cas, être plus facilement harmonisée.
- Soit en classant toutes les voiries supportant un aménagement cyclable inscrit au SD cyclable hors agglomération d'intérêt communautaire.

Le premier cas, relativement fréquent, poserait la question d'un transfert avec passage en CLECT, mais aurait le mérite de clarifier et de donner plus de latitude à la CC pour mener son SD cyclable sur les liaisons intercommunales, quel que soit la nature de l'aménagement (site propre, CVCB, bande cyclable). Cela pourrait faciliter la cohérence d'ensemble hors agglomération.

Le second cas aurait pour conséquence de donner un rôle plus important que celui prescripteur et cela nécessiterait des « jeux » de classement avec passage en CLECT au rythme des réalisations, ce qui alourdirait le processus et fragiliserait probablement le programme à terme, sauf en inscrivant cela dans une délibération ou une charte approuvée en Conseil communautaire.

En agglomération, le Maire continuerait de décliner le schéma (avec par exemple une convention de Maitrise d'ouvrage avec la CC lorsque l'aménagement concerne une liaison prévue dans le SD) et ses projets intra-communaux (Zone 30, Zone de rencontre, aménagement intra-communal...) sur ce périmètre avec une aide financière potentielle de la CC au titre de sa compétence AOM (fond de concours par exemple). L'enjeu pourrait être de viser un traitement homogène de l'aménagement lorsqu'il se poursuit au-delà du panneau d'entrée d'agglomération.

Au niveau de la Police de circulation, le transfert au président de l'EPCI est possible mais celui-ci a été dénoncé lors de la prise de compétence de la voirie d'intérêt communautaire. Un retour arrière n'est quasiment jamais réalisé.

Enfin, des questions demeurent sur le niveau de service souhaité pour l'entretien :

- A l'échelle des voiries communales
- A l'échelle des voies communautaires et celles relevant du schéma des itinéraires à vélo

Tableau synthétique de la répartition des compétences

Types de Voiries	Création, réalisation	Entretien
Routes départementales	M. Ouvrage déléguée CD 29	CD 29 CCPF par convention (préciser le niveau de service souhaité par la CCPF)
Voiries communautaires + Voies du schéma itinéraires vélo	CCPF	CCPF (à clarifier)
Voiries Communales	M. Ouvrage déléguée CD 29	CCPF Commune (à clarifier)



9 - AFOM ET PISTES DE REFLEXION

1. Synthèse Atouts Faiblesses Opportunités et Menaces (AFOM)

a) Atouts

- Le territoire est engagé depuis plusieurs années sur la question du vélo, ce qui induit une préexistence d'un réseau cyclable important et d'actions vélo à plusieurs niveaux (Intercommunal, communal, départemental...)
- Un grand nombre de déplacements de proximité sont captables pour toutes sortes de déplacements (domicile-étude, domicile-travail, autres...)
- Il existe un potentiel sur l'intermodalité en partie exploité
- Plusieurs acteurs économiques sont investis sur le territoire
- Le territoire a développé des atouts sur la question du cyclotourisme
- Une conscience des enjeux est déjà établie, autant à travers la population que chez les élus du territoire
- La question du vélo est considérée comme un objet crucial du développement du territoire

b) Faiblesses

- Le territoire est découpé par le réseau routier qui comporte de nombreux franchissements dangereux (cours d'eau, départementales...)
- Certains aménagements préétablis peuvent être sous-dimensionnés (notamment les bandes cyclables)
- Le réseau est vieillissant et présente des signes d'entretien insuffisant
- L'offre de stationnement vélo est existante mais insuffisante, notamment sur la côte
- Certains aménagements sont à améliorer, compte tenu de l'évolution des recommandations
- Le relief est parfois défavorable à l'usage du Vélo
- Le jalonnement existant est à parfaire et ne couvre qu'une faible partie du territoire

c) Menaces

- Une segmentation de l'action publique doit être évitée pour permettre la cohérence de l'écosystème vélo
- Il y a un risque de baisse de l'implication d'acteurs locaux (loueurs, hébergeurs) du fait de la dangerosité du territoire : certains acteurs impliqués dans la démarche ont indiqué déconseiller aux hébergés de prendre leur vélo avec eux, du fait de la dangerosité de l'accès à leur lieu.
- L'explosion du cyclotourisme en été, affecte la cohérence du dimensionnement des aménagements et sature les espaces de stationnements cyclables.
- La mise en place d'aménagements est généralement conforme aux habitudes d'aménagements plutôt qu'aux recommandations du Cerema

d) Opportunités

- La part modale du territoire est très largement représentée par la voiture mais il y a un véritable potentiel de report modal sur le vélo, notamment dans le cadre de trajets quotidiens
- Le réseau routier secondaire peu fréquenté est potentiellement exploitable
- Le potentiel cyclo touristique est à continuer à exploiter, notamment en dehors des périodes estivales
- Il existe de nombreux acteurs de l'écosystème vélo. Ils sont mobilisables pour l'organisation d'événements à l'échelle intercommunale
- Le déploiement de nouveaux dispositifs de financements et d'accompagnements sur la question du vélo à des échelles supérieures (régionales, départementales, etc.) peuvent être à saisir

2. Enjeux et pistes de réflexion

a) Enjeux d'aménagement :

- Intégrer le vélo en entrée et au cœur des agglomérations sur les voiries existantes et nouvelles

Comme en témoigne l'historique de l'aménagement du territoire, les aménagements cyclables ont été conçus en réponse à des enjeux spécifiques : liaison touristique, liaison utilitaire intercommunale, desserte d'enjeux locaux... Les liens entre ces différentes parties sont cependant parfois à conforter : les entrées d'agglomération sont en général à la lisière de chacun de ces enjeux, et la résorption des discontinuités ressort comme un enjeu fort pour renforcer la cohérence du réseau sur l'ensemble du territoire. L'un des enjeux centraux est ainsi de travailler aux liaisons du « dernier kilomètre » : l'absence d'aménagements dans la desserte d'enjeux locaux peut parfois générer un sentiment d'insécurité limitant pour le déplacement de certains usagers (ex. écoliers, collégiens). Certains secteurs ne sont pas assez sécurisés : c'est le cas des accès depuis les nouveaux lotissements, des établissements scolaires ou de l'accès aux secteurs périscolaires.

- Actualiser et hiérarchiser le schéma directeur des pistes cyclables de 2021

De nombreuses actions ont été menées dans le cadre du schéma directeur des pistes cyclables de 2021. Cependant, la phase de diagnostic a permis de faire remonter de nouvelles problématiques sur le réseau et faire émerger de nouveaux enjeux. Malgré sa réalisation relativement récente, l'actualisation du schéma est un enjeu fort en élargir sa portée à travers l'intégration de nouvelles demandes issues des différentes actions du diagnostic et des projets émergents. La hiérarchisation permettra par ailleurs de développer les réflexions relatives aux nouvelles priorités dans la réalisation des aménagements.

- Développer un format « réseau à haut niveau de service » à l'échelle du Pays Fouesnantais

Le développement d'un « réseau à haut niveau de service » à l'échelle du Pays Fouesnantais favorisant des aménagements d'une qualité importante (ex. site propre de 4m de largeur) et efficaces en terme de durée de parcours serait une opportunité sur le territoire. Il

participerait d'une part à améliorer les conditions de cyclabilité sur les axes prioritaires, pouvant souffrir d'un manque d'aménagements ponctuels ou sur des sections importantes, à favoriser l'installation de services le long d'itinéraires ciblés et à communiquer sur le sujet des trajets utilitaires en mettant en perspective des axes dédiés. L'identification de ce réseau participerait par ailleurs à la mise en valeur du réseau existant, lorsqu'il répond au niveau de qualité qui serait défini. Par ailleurs, l'axe Bénodet – Fouesnant – La-Forêt-Fouesnant est notamment un candidat intéressant : l'analyse des déplacements pendulaires, les retours de la population et des élus placent cet axe comme d'une importance fondamentale pour les trajets quotidiens des populations concernées.

- Déterminer les axes générateurs des mobilités de type domicile-commerces, domicile-activités sportives

Comme évoqué dans ce diagnostic, il est fondamental de s'intéresser aux trajets utilitaires domicile-travail ou domicile-étude. Il ne faut cependant pas négliger les autres formes trajets du quotidien, qui n'ont sur le territoire pas fait l'objet de réflexions spécifiques (sauf exceptions, ex. l'espace sportif de Bréhoulou desservi par une piste cyclable). Ces trajets représentent des flux difficiles à quantifier, mais représentent des enjeux considérables pour la population. Pour rappel, 63% des répondants de l'enquête population sont prêt à utiliser leur vélo pour des trajets utilitaires, contre 30% dans le cadre de trajets domicile-travail. Nombre de services sont accessibles aux échelles communales, contrairement aux lieux d'emplois qui peuvent être éloignés des lieux de résidence. Par ailleurs, Fouesnant occupe une position centrale sur le territoire et regroupe la plupart des services nécessaires aux besoins de la population. Il semble donc particulièrement pertinent de travailler sur ces enjeux aux échelles communale et intercommunale.

- Favoriser les franchissements de routes existantes afin de renforcer le confort et la sécurisation des cyclistes

Comme en témoigne notamment l'atlas des points de vigilance, couplant les retours de la population et des élus à l'analyse du réseau par IMMERGIS, les franchissements imposent des contraintes particulièrement importantes aux cyclistes. Ces contraintes peuvent parfois suffire à faire privilégier la circulation motorisée à l'usage d'un vélo dans les trajets quotidiens. Pour rappel, 44% des répondants à l'enquête considèrent que l'aménagement des ronds-points et intersections les inciterait à davantage prendre le vélo.

b) Enjeux de sensibilisation et d'éducation :

- Sensibiliser pour encourager le report modal vers le vélo

L'encouragement au report modal vers le vélo concerne tous les acteurs du vélo. La sensibilisation est ainsi un rôle partagé par la CCPF et par l'ensemble des communes. Cette sensibilisation peut prendre plusieurs formes très variées : déploiement du permis vélo à l'échelle des communes, évènements, mise en place de systèmes d'incitations financières... La sensibilisation peut passer par l'implication d'acteurs clés tel que Label à Faire ou les loueurs du territoire.

- Favoriser les bonnes cohabitations avec les piétons et les automobilistes

L'insuffisamment bonne cohabitation piétons / vélo est un élément régulièrement pointé par différents acteurs au fil de l'étude. Elle peut être améliorée par la mise en place de panneaux pédagogiques à destination des cyclistes comme des piétons, sur le respect des espaces ou

sur le respect de la cohabitation. La mise en place de panneaux pédagogiques à destination des automobilistes, à l'image des panneaux d'entrée de « chaucidou », panneaux « débouchés de cyclistes » (A21a) ou de panneaux relatifs au changement de priorité des voies cyclables déployés ponctuellement sur le territoire, permettra également d'accentuer la compréhension des aménagements cyclables et des bonnes pratiques à suivre en tant qu'automobiliste circulant sur le territoire. La mise en place de limitations de vitesses, accompagnée ou non de panneaux « partageons la route » ou de panneaux indiquant les distances réglementaires relatives au dépassements des cyclistes peuvent également aller dans ce sens.

- Accompagner le développement de l'usage du vélo chez les jeunes

Comme précisé dans le présent diagnostic, les jeunes sont des cibles importantes pour une politique vélo efficace. Pour répondre à leurs enjeux, il sera intéressant d'interroger le conseil municipal des jeunes pour leur permettre de s'emparer de la thématique. L'engagement de réflexions autour des collèges par le dispositif Moby participe largement à sensibiliser les jeunes aux enjeux du vélo. Comme préconisé à travers le diagnostic Moby mené sur le collège de Kervihan, le développement de co-vélo est intéressant pour inculquer le réflexe de la cyclo-mobilité à la population locale dès l'enfance. Le co-vélo vise également à progressivement rendre autonome l'enfant à vélo. Le SRAV est également un levier qu'il serait intéressant d'étendre aux centres de loisirs.

- Favoriser les bonnes cohabitations avec les piétons et automobilistes

La cohabitation est une problématique sensible aux yeux de la population et des élus comme peuvent en témoigner les retours des ateliers et de la consultation publique. Le travail de terrain porte une analyse dans ce sens : de nombreux points de vigilance sont en lien avec des problématiques de mixité (fin d'aménagements cyclables sur trottoirs, traversées de routes sur passages piétons, problématiques liées aux double-sens cyclables...). La mise en place de panneaux explicatifs dans l'espace public peut faciliter la compréhension des usagers.

- Renforcer la culture locale à vélo

Le renforcement de la culture locale vélo peut passer par la mise en place d'évènements réguliers (ex. mise en place de balades parents/enfants) ou de travail pédagogique.

- Favoriser le vélo accessible à tous selon divers usages

Le vélo est un vecteur d'autonomie pour les jeunes, mais aussi dans une certaine mesure pour les personnes âgées (VAE). C'est aussi un vecteur d'inclusion, permettant aux foyers disposant de faibles revenus de réaliser des déplacements à moindre coût. Ses implications dépassent ainsi l'enjeu pourtant central de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par un report modal. Par ailleurs, l'une des difficultés de la mise en place d'une politique cyclable réside dans le fait que les usages du vélo peuvent être très différents : vélotafeur, cycliste loisir, cyclo sportif, vélo de promenade en famille... Tous ces enjeux répondent à des problématiques précises. La prise en compte du panel le plus large possible de pratiquants passe par mise en place d'aménagements les plus qualitatifs possibles, larges et sécurisés, et par un entretien régulier et efficace des aménagements.

c) Enjeux de stationnement et de services :

- Privilégier le développement de stationnement vélo de proximité

Le déploiement d'une offre de stationnement vélo mieux adaptée doit permettre de répondre à de nouveaux enjeux : le stationnement résidentiel doit par exemple permettre aux personnes démunies d'espace suffisant pour stationner leur vélo de tout de même envisager une acquisition. De plus, le stationnement de proximité doit permettre d'opérer des arrêts aux services (commerces, administrations, stades...) sans prendre le risque de se faire dérober les équipements. La proposition d'une offre de stationnement spécifique pour les plages (le stationnement temporaire peut être une solution pertinente) pour contrôler l'afflux de vélos en période touristique doit également répondre à l'enjeu caractéristique des territoires aux grands potentiels à la fois cyclable et touristique.

- Réfléchir à la place du stationnement vélo autour des passages piétons

La réglementation autour du stationnement automobile aux abords des passages piétons évolue : pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée, le stationnement automobile devra être supprimé à minima 5 mètres en amont de ceux-ci. Cette contrainte ne s'impose pas aux stationnements cyclables, ce qui peut représenter une opportunité : en effet, les passages piétons sont souvent installés à des emplacements stratégiques (proche de commerces ou d'autres enjeux) nécessitant des équipements de stationnement cyclable.

- Renforcer le jalonnement de proximité

Le jalonnement est un enjeu considérable, peu représenté sur le territoire en dehors du jalonnement à vocation touristique présent sur *La Littorale*. Il permet d'une part d'indiquer aux cyclistes les itinéraires les plus efficaces / les plus sécurisés les concernant et d'accentuer la lisibilité des aménagements. Il correspond d'autre part à un enjeu de communication : au-delà de ses aspects utilitaires, le jalonnement permet de rappeler que l'option du vélo est une option viable pour rejoindre les principaux lieux du territoire, et que les pouvoirs publics s'investissent sur cette question.

- Envisager la création d'itinéraires cyclables destinés au tourisme ou à la promenade

Si le schéma cible en priorité le vélo utilitaire, les enjeux de cyclotourisme / vélo loisir sont liés au développement économique du territoire et participent à améliorer le cadre de vie des usagers. Pour rappel, 70% des répondants à l'enquête utilisent leur vélo dans le cadre de trajets touristiques. La mobilité touristique / de loisir est également une bonne option pour la « mise en selle » des usagers. Le développement d'itinéraires cyclables destinés au tourisme et / ou à la promenade peut ainsi représenter une opportunité concrète pour le renforcement de l'écosystème vélo.

- Développer les services en faveur de l'itinérance

Le déploiement de nouveaux services en faveur de l'itinérance pourrait permettre d'améliorer les conditions des cyclotouristes parcourant le territoire. Ces services peuvent prendre différentes formes : emport de bagages, renforcement du parc de stationnement, création d'aires de service avec aire de pique-nique et bornes de réparation notamment.

- Mettre en place une offre de Location Longue Durée

La location VAE longue durée est une idée intéressante pour permettre aux habitants du territoire de s'essayer à la cyclo-mobilité électrique sans pour autant que l'acquisition onéreuse d'un VAE ne représente un risque. L'offre de location doit en effet permettre aux personnes de déclencher des achats de VAE sur la base de l'expérience.

d) Enjeux de gouvernance :

- Identifier la CCPF comme fédérateur de la politique vélo et favoriser la coordination des acteurs locaux du vélo

La CCPF dispose des compétences techniques sur la question du vélo et est un acteur incontournable dans la mise en place de nouvelles politiques cyclables. C'est à son échelle que devront être réfléchis certains enjeux, tel que le jalonnement ou l'entretien des aménagements, notamment hors agglomération. Son rôle est également celui d'apporter aux communes des outils pour mettre en place des actions à l'échelle locale, comme la sensibilisation et l'animation auprès des écoles.

- Déterminer les rôles des acteurs des aménagements cyclables

Cet enjeu est détaillé dans la partie « répartition de compétence ».

- Assurer le suivi et la mise en œuvre de la politique vélo

La mise en place d'un comité de suivi annuel avec des référents vélos dans les communes doit permettre de s'assurer de l'avancement des projets liés au schéma vélo. Ce comité peut également permettre de réactualiser les enjeux : le vélo est une thématique qui évolue d'année en année. Ce comité doit permettre de régulièrement amorcer des discussions afin de faire vivre le schéma et d'ouvrir la Communauté de communes aux opportunités et aux innovations en matière d'aménagements et de services vélo. Le comité pourra également représenter l'occasion de faire un bilan touristique après saison. Les offices de Tourisme sont des acteurs clés dans la valorisation des itinéraires cyclables. Cependant, une solution reste à trouver pour combler ce manque dans les communes qui ne disposent pas d'office de Tourisme.



STRATÉGIE

1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'élaboration de la stratégie du schéma directeur cyclable vise à :

- Identifier les perspectives d'évolution du territoire et dégager les priorités pour la CCPF
- Définir les orientations stratégiques du schéma
- Anticiper les actions concrètes du programme d'actions

Les orientations stratégiques du schéma s'appuient sur les données et projections des itinéraires vélo de 2021 et sur le travail d'analyse du diagnostic. Un atelier de concertation en présence d'élus des différentes communes du territoire a également permis d'affiner le travail sur les enjeux et de préfigurer le programme d'actions.

Deux éléments principaux composent la stratégie du schéma cyclable :

- La création d'un maillage hiérarchisé qui s'appuie sur les itinéraires de 2021, les projets d'aménagement en cours et les ambitions des élus. Il permet de prioriser les investissements sur les réseaux cyclables existant et futur.
- Une esquisse de plan d'actions basé sur les enjeux et pistes de réflexions issues du diagnostic.

2. LE MAILLAGE HIÉRARCHISÉ

Le maillage cyclable s'appuie sur le schéma des itinéraires cyclables de 2021. Le travail de concertation mené en phase de diagnostic et lors de la phase de stratégie a permis d'identifier quelques axes complétant le maillage.

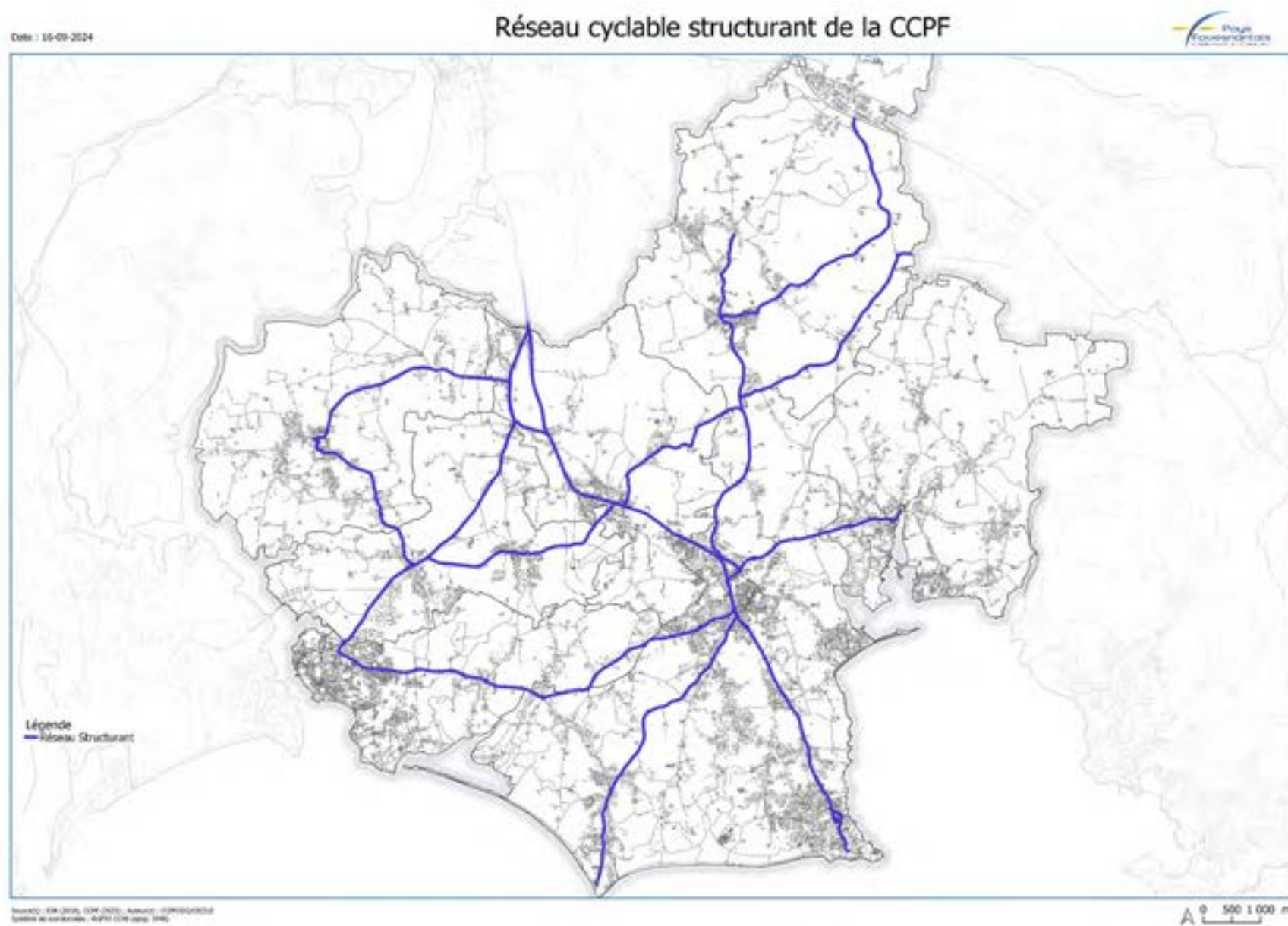
Le maillage cyclable couvre 190 km, soit 26% des 730 km de réseau routier de la communauté de communes du Pays Fouesnantais. Il est organisé selon 4 niveaux de hiérarchie.

A. Le réseau structurant

Le réseau structurant (voir carte « *réseau structurant* ») a vocation à capter le plus grand nombre de cyclistes et assurer une cohérence et une continuité entre les bourgs, des bourgs vers le littoral et faire le lien avec les EPCI limitrophes. Il représente 72 km, soit 38% du maillage cyclable. 31 km du réseau structurant sont aménagés (43% du réseau structurant).

Le réseau structurant comprend les tronçons les plus importants du schéma de 2021 auxquels s'ajoutent 4 itinéraires notables :

- La traversée de Bénodet via la route départementale 44 : cette liaison correspond à une rupture de continuité majeure du territoire. C'est un axe difficilement contournable pour les habitants de Bénodet souhaitant rejoindre efficacement la piste cyclable de la route départementale 34 ou les aménagements de la route départementale 44 en direction de Fouesnant. De plus, différents pôles générateurs de déplacements dépendent de cet axe comme le carrefour Market de Bénodet, la zone artisanale de Keranguyon ou la maison médicale Ty Evez. Cette liaison permet par ailleurs de faire le lien à Pont L'Abbé, Gouesnac'h et Clohars Fouesnant.
- La connexion de Saint-Evarzec à la Zone d'Activités de Troyalac'h par la Route de la Véronique : le diagnostic a permis de cibler la Zone d'Activités de Troyalac'h comme un enjeu particulièrement isolé. Dans le cadre de la démarche visant à accroître la part modale des cyclistes dans le cadre des trajets domicile-travail, il est nécessaire de connecter par des aménagements cyclables les zones d'emplois du territoire.
- La liaison entre Gouesnac'h et la route départementale 34 (lien au futur aménagement qui connectera Bénodet à Quimper) via la route départementale 234 : bien que relativement peu fréquenté, le profil de cet axe permet aux véhicules de prendre de la vitesse et ainsi représenter un risque pour les cyclistes. La réalisation d'un aménagement sur cet axe permettra de pallier cette problématique.
- La connexion entre Pleuven et Ty Glaz permet de structurer une liaison au futur aménagement cyclable de la route départementale 34 et créer ainsi une continuité entre le centre de Pleuven et le bourg de Moulin du Pont via Ty Glaz.

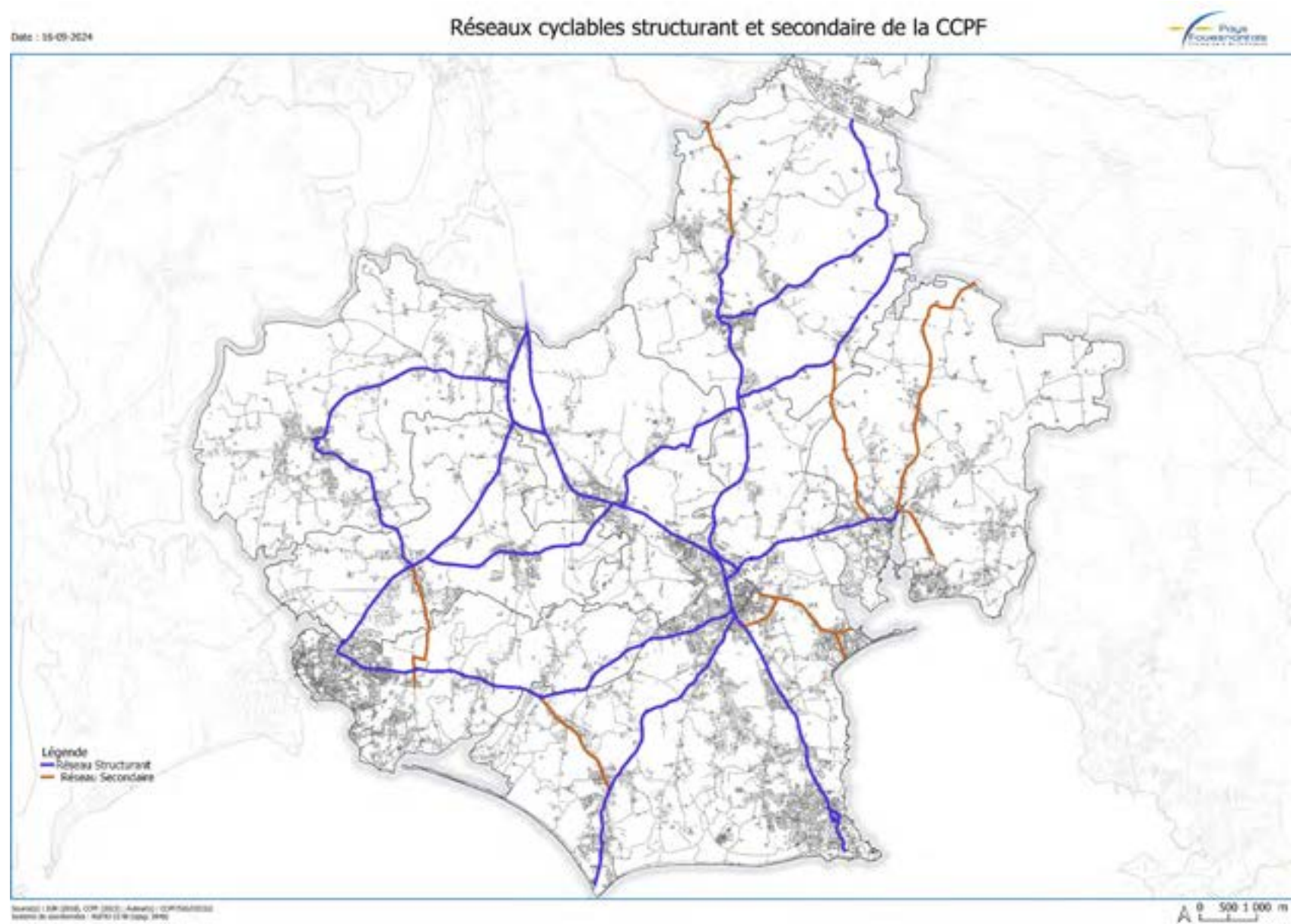


B. Le réseau secondaire

Le réseau secondaire a vocation à développer les liaisons entre les axes structurants. Il représente 28 km soit 15 % du maillage. 6 km de ce réseau est aménagé, soit 21%.

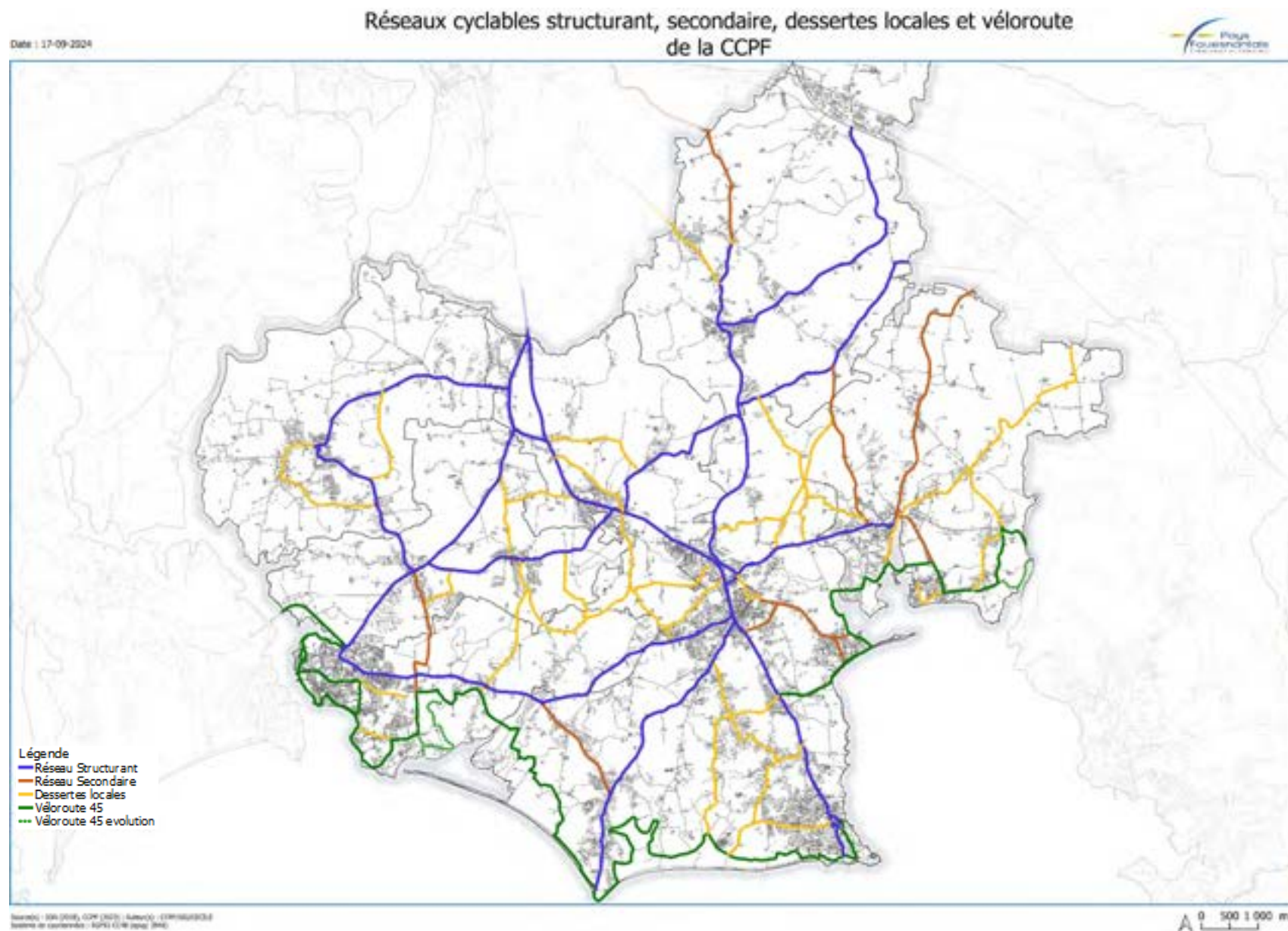
Un seul itinéraire n'est pas issu du schéma cyclable de 2021 :

- La liaison le long de la D783 permettrait de faire le lien entre la communauté d'agglomération Quimper Bretagne Occidentale, la communauté de communes du Pays Fouesnantais, via Saint-Evarzec et les communes de Concarneau Cornouaille Agglomération.



C. Le réseau de dessertes locales

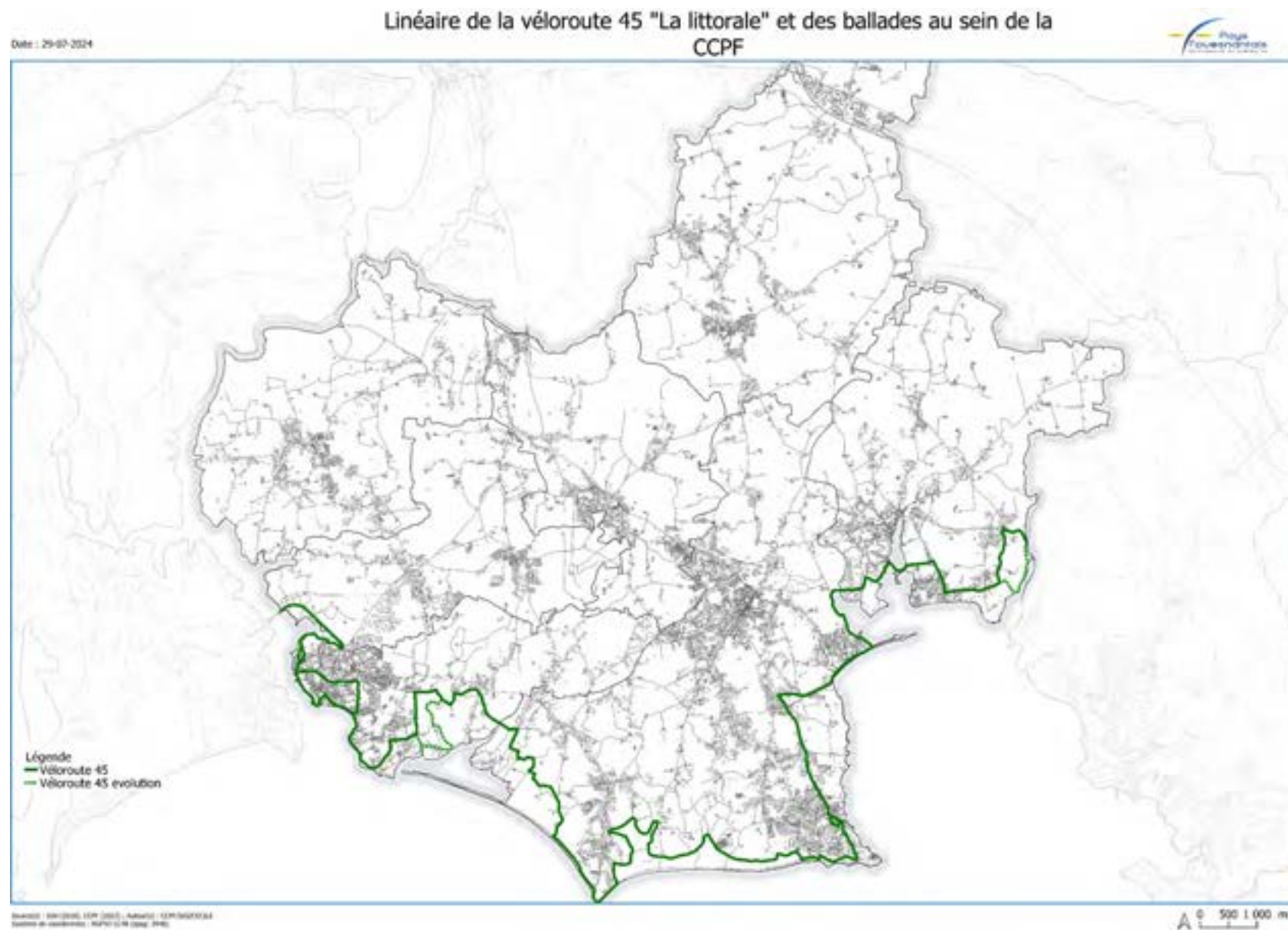
Le réseau de dessertes locales a vocation à desservir des pôles générateurs de déplacements locaux et des zones urbanisées des communes pour faciliter les liaisons « directes ». Il représente 56 km soit 29% du maillage. 11,5 km sont aménagés, soit 20% du réseau.



D. La Littorale – Véloroute 45

La Littorale répond à un enjeu touristique majeur et peut par endroit assurer un rôle utilitaire. Le réseau de La Littorale représente 34 km soit 17 % du maillage. 21,4 km de la littorale sont couverts par un aménagement cyclable soit 63 % de l'itinéraire sur le territoire de la communauté de communes du Pays Fouesnantais. En rajoutant les tronçons couverts par de l'apaisement de circulation, ce sont 30 km qui peuvent être considérés comme aménagés (88% de La Littorale).

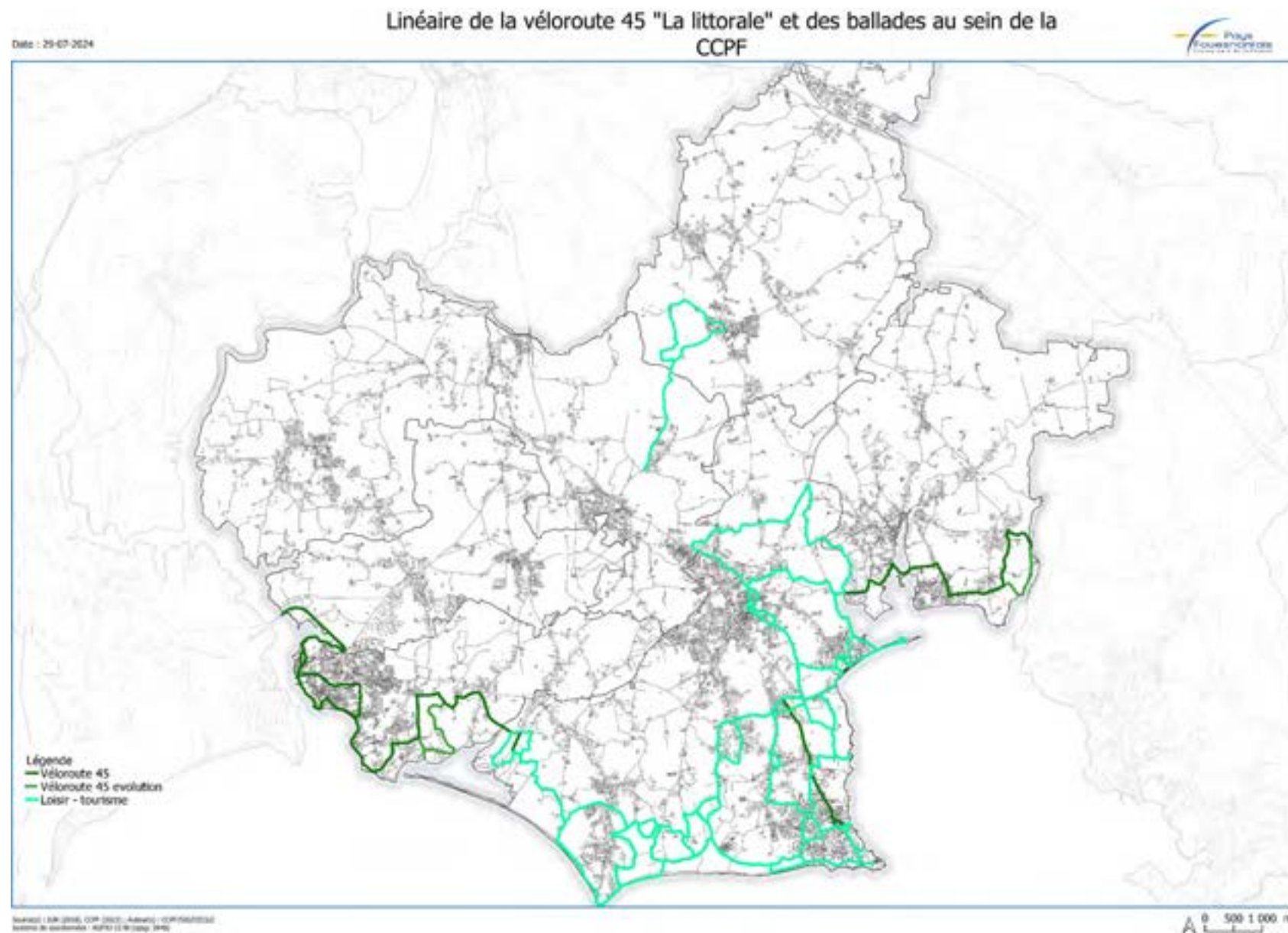
La carte *Maillage cyclable* illustre le maillage cyclable complet sur le territoire.



E. Le maillage cyclable à vocation de loisir ou touristique

Le maillage cyclable à vocation touristique compile les balades vélo de l'Office de tourisme de Fouesnant, quelques itinéraires du schéma 2021 ainsi que les deux circuits VTT 15 et 16. L'un des enjeux ciblés du schéma est *l'identification et la valorisation du potentiel cyclable pour la balade et l'itinérance* (voir partie *Identification des actions*). C'est pour répondre aux actions liées à cet enjeu que la matérialisation de ces itinéraires est importante.

Ce sont en tout 84 km qui représentent aujourd'hui un enjeu touristique ou de loisir sur le territoire de la communauté de communes du Pays Fouesnantais.



3. La définition de la stratégie du territoire

Un atelier de concertation a été réalisé le 18 octobre 2023 à Fouesnant. Il visait d'une part à conforter les conclusions du diagnostic par la validation des enjeux. D'autre part, il a permis d'amener des discussions sur les ambitions à donner pour chacun des enjeux au regard d'exemples d'actions.

Les élus ont échangé au cours de cet atelier sur l'ensemble des enjeux ciblés par le diagnostic. Cet atelier a permis de faire ressortir 12 enjeux à cibler pour la communauté de communes du Pays Fouesnantais et de préfigurer de pistes d'actions au regard des réalités territoriales.

Au-delà du maillage cyclable et de sa hiérarchisation, la stratégie cyclable est définie par des actions ciblées pour renforcer le système vélo du territoire dans son ensemble. Ces actions sont déclinées selon des enjeux et compilées dans 4 axes.

- Enjeux d'aménagement, de sécurité et d'entretien

Ces enjeux ciblent une augmentation de la circulation et la sécurité des cyclistes sur le territoire par l'amélioration des aménagements existants, l'entretien et le renforcement des continuités cyclables et de leur jalonnement.

- Enjeux de stationnement et de services

Les enjeux de stationnement, jalonnement et services visent à l'amélioration des conditions nécessaires à la réussite d'une politique cyclable en renforçant l'offre de service aux aménagements cyclables. Ce renforcement passe notamment par l'aménagement de l'espace public et le renforcement et le déploiement des services à la population.

- Enjeux de sensibilisation et d'acculturation aux publics

La sensibilisation et la communication sont essentiels pour faire progresser la part modale vélo dans les trajets « utilitaires » ou « de loisirs » sur le territoire. Ils conditionnent également la compréhension des aménagements et le respect des règles en vigueur.

- Enjeux de réalisation et mise en œuvre

Les enjeux de réalisation du programme visent à garantir et assurer une mobilisation de l'ensemble des acteurs à travers une bonne coordination et un suivi de la mise en œuvre des actions.

4. Les enjeux et pistes d'actions

A. Les enjeux d'aménagements

Renforcer le déploiement d'un maillage cyclable, sécurisé et entretenu à l'échelle du territoire

- Action 1 : Couvrir le territoire d'un maillage d'itinéraires cyclables

Cette action vise à identifier les ambitions de déploiements des aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire afin satisfaire les besoins actuels et futurs pour les déplacements utilitaires (domicile-travail, vers les établissements scolaires, sportifs, commerces...) et également touristiques (Véloroute 45).

- Action n°2: Résorber les discontinuités d'aménagements existants.

L'objectif est de traiter les problématiques récurrentes de transitions entre les aménagements, souvent identifiées sur le territoire comme des zones de danger pour les cyclistes et/ou les autres usagers (piétons notamment). De plus, les traversées de giratoires sont caractéristiques des zones repérées comme délicates, accidentogènes ou dangereuses, si elles ne sont pas aménagées. Enfin un traitement sur la lisibilité des entrées et sorties d'aménagements existants devra être envisagé.

Déployer le jalonnement cyclable utilitaire et de loisir

- Action 3 : Mettre en place un jalonnement cyclable cohérent.

Cette action cadrera le déploiement d'un jalonnement pour l'ensemble des usages du vélo à la fois utilitaire, de loisir et de tourisme. Cette action visera nécessairement la résorption des faiblesses en jalonnement de la véloroute 45 identifiée dans la phase de diagnostic.

- Action n°4 : Assurer l'entretien homogène des aménagements cyclables.

Cette action devra organiser et permettre d'assurer un entretien efficace et continu des aménagements cyclables entre les acteurs compétents. Elle devra également permettre un suivi optimal des aménagements notamment pour renseigner sur leur niveau d'entretien et / ou de dégradation. Elle devra enfin identifier les modalités d'intervention via des conventions de gestions et d'entretien des aménagements cyclables.

B. Les enjeux de stationnement et services

Privilégier le développement de stationnement et des services vélos

- Action n°1 : Déployer des stationnements vélos

Le premier objectif est d'identifier les lieux démunis de stationnements cyclables, de diversifier et d'adapter l'offre de stationnement selon les lieux d'implantation. Les opportunités de stationnement vélos autour notamment des passages piétons devra également être prise en compte afin d'anticiper l'application de l'article 52 du code de la sécurité routière qui prévoit en effet la suppression des places de stationnement automobile à minima 5 m en amont des passages piétons d'ici au 31 décembre 2026.

- Action n°2 : Création des aires de services vélo

Cette action va repérer des lieux propices au déploiement des aires de services intégrant des stationnements, borne de réparation, table de pique-nique... notamment pour les cyclistes itinérants.

- Action n°3 : Conforter la place de l'atelier « réparation vélo ».

Le déploiement du vélo sur le territoire doit s'accompagner par des services, notamment de réparation, ce que propose, actuellement la plateforme de mobilité sociale et professionnelle « Label à faire » depuis 3 ans. L'ambition est donc de pérenniser et renforcer les interventions du Label à faire en faveur du grand public et auprès des entreprises.

Identifier et valoriser le potentiel cyclable pour la balade et l'itinérance

- Action n°4 : Mettre en œuvre des boucles locales (balade, tourisme)

Cette action visera le développement de l'offre d'itinéraires pour le vélo de loisir à destination des touristes et des habitants du territoire. Ces itinéraires devront prendre en compte l'accès à vélo sur le territoire (aménagements cyclables, etc.) depuis les EPCI limitrophes.

C. Les enjeux de sensibilisation et d'acculturation.

Encourager le report modal vers le vélo et favoriser les bonnes cohabitations entre usagers

- Action n°1 : Sensibiliser l'ensemble des acteurs publics aux usages et déploiement du vélo

Cette action auprès des acteurs publics pourra se traduire par l'intégration du vélo sur l'ensemble du « projet vélo » à savoir depuis les aménagements des communes (projet d'habitat, de centre bourg, de réfection de voiries), en passant par le stationnement des vélos et jusqu'à la sensibilisation des agents des collectivités dans le cadre de leurs trajets professionnel et/ou personnel.

- Action n°2 : Sensibiliser le grand public et former à la pratique cyclable

Cette action cherchera à faire connaître et promouvoir les aménagements cyclables du territoire et leurs évolutions en passant par des acteurs clés du territoire en matière de vélo (communes, loueurs, Label à faire, Offices de Tourisme...).

Ensuite, cette action organisera la sensibilisation de l'information auprès des habitants au sujet du partage de voirie, aux règles de sécurité et aux différents bénéfices du vélo (santé, etc...). Enfin, la pratique et notamment la remise en selle sera également à déployer afin de remettre en confiance certains usagers et promouvoir d'autres types de vélos (notamment les vélos à assistance électrique). Cette action pourra passer par la création d'évènements phares de promotion de l'usage du vélo afin d'inciter à la pratique et de sensibiliser sur le sujet des modes actifs.

- Action n°3 : Promouvoir la pratique auprès des publics jeunes.

L'action vise notamment à poursuivre ou renforcer le « Savoir rouler à vélo » dans le cadre des activités scolaires et des centres de loisirs afin d'encourager l'apprentissage du vélo auprès des écoliers. Elle proposera également le renforcement de la sensibilisation auprès des collégiens via des ateliers « Vu et être vu », des animations, et la promotion du vélo auprès des conseils municipaux des jeunes.

- Action n°4 : Sensibiliser les employeurs et acteurs du monde économique

Les employeurs et acteurs du monde économique sont des relais essentiels pour la mise en œuvre d'une politique vélo efficace. Cette action consistera en leur sensibilisation de sorte qu'ils mettent à leur tour en œuvre des plans et actions en faveur vélo. Le relais des acteurs locaux permettra de toucher les usagers d'une manière différente et complémentaire des politiques publiques.

D. Les enjeux de mise en œuvre du schéma.

Assurer la mise en œuvre et la réalisation du schéma vélo

- Action n°1 : Mobiliser l'ensemble des parties prenantes

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, la communauté de communes du Pays Fouesnantais est l'acteur référent du territoire en matière de politique cyclable. L'objectif est que la CCPF réunissent l'ensemble des acteurs parties prenantes du programme à différentes instances qu'elles soient politiques et techniques afin d'assurer la coordination de la politique cyclable.

- Action n°2 : Coordonner et mettre en œuvre et suivre le programme d'actions.

Pour satisfaire les ambitions et objectifs de la politique cyclable, la mise en œuvre et le suivi du programme d'actions devront être pilotés et assurés par les compétences techniques et administratives de la CCPF.



PROGRAMME D'ACTIONS

Un programme d'actions décliné en 4 thématiques et 14 fiches actions

AMENAGEMENTS, SECURITE, ENTRETIEN	
n°	
1.1	Couvrir le territoire d'un maillage d'itinéraires cyclables
1.2	Résorber les discontinuités
1.3	Mettre en place un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire
1.4	Assurer un entretien homogène des aménagements sur l'ensemble du territoire
OFFRES DE SERVICE	
n°	
2.1	Déployer des stationnements vélos
2.2	Créer des aires de services vélo
2.3	Conforter la place de l'atelier "réparation vélo"
2.4	Mettre en œuvre des boucles locales
SENSIBILISATION, ACCULTURATION	
n°	
3.1	Acteurs publics
3.2	Usagers du quotidien
3.3	Jeunesse
3.4	Acteurs économiques et touristiques
MISE EN ŒUVRE	
n°	
4.1	Mobiliser l'ensemble des parties prenantes
4.2	Coordonner, mettre en œuvre et suivre le plan d'actions
Le budget prévisionnel du schéma vélo 2025-2035	
Les chiffres clés du schéma vélo	

ACTION 1.1 : Couvrir le territoire d'un maillage d'itinéraires cyclables**AMÉNAGEMENTS****Constat**

La réalisation d'aménagements cyclables est la condition préalable au développement de la pratique du vélo sur le territoire.

Depuis de nombreuses années, la CCPF réalise des aménagements cyclables. Un premier schéma des itinéraires cyclables avait ainsi été validé en 2015 puis actualisé en 2021. Une nouvelle actualisation a été réalisée dans le cadre du présent schéma directeur afin de répondre aux ambitions politiques de déploiement du vélo.

74 km d'aménagements cyclables ont ainsi été créés, dont 50 % sont en site propre, assurant ainsi la sécurité des utilisateurs. A noter, que la majorité de ces aménagements bénéficie de revêtements lisses adaptés à toutes les pratiques cyclistes.

Objectifs :

- Création d'un linéaire de 42 kms d'aménagement cyclable supplémentaire.
- Faire progresser la fréquentation des cyclistes sur le territoire.

**Modalités d'application**

- **Le schéma des itinéraires cyclables s'articule autour de 3 priorités :**
 - o Finalisation de la Littorale
 - o Liaisons bourg à bourg
 - o Liaisons bourg/plage
- **La déclinaison opérationnelle de ce schéma passe par un programmation pluriannuelle déclinée dans un plan pluriannuel d'investissements (PPI). Outre les priorités rappelées ci-dessus, la programmation tient compte :**
 - o Des programmations de travaux connexes (voirie, réseaux divers...),
 - o Des acquisitions foncières,
 - o Des variations du coût des matériaux,
 - o Des autorisations administratives nécessaires,
 - o Des capacités d'investissement au regard des financements mobilisés,

**Coût :**

Investissement : **14 766 839 € HT**

**Suivi :**

- Nombre de mètres linéaires d'aménagements cyclables réalisés.
- Nombre d'équipements créés.
- Relevés de fréquentation des cyclistes.

Porteurs :

Communauté de Communes du Pays Fouesnantais, Département, Communes.

Partenaires :

Etat, Région, Département.

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 1.2 : Résorber les discontinuités**AMÉNAGEMENTS****Constat**

Pour améliorer la continuité des trajets cyclables, il est essentiel de résoudre les discontinuités, notamment les passages de route, les traversées de giratoire ainsi que les entrées dans les zones agglomérées.

Ce sont dans ces zones que se concentrent les points de vigilance où la densité des voies rend le cheminement à vélo difficile et où les aménagements cyclables existants présentent un manque de liaison aux entrées et en cœur d'agglomération.

Objectifs :

- Assurer une continuité des aménagements cyclables structurants du territoire.
- En lien avec les communes, trouver des solutions pour faciliter l'insertion des cyclistes à la circulation en agglomération.

**Agglomération: Selon le code de la route c'est un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ».*

**Modalités d'application**

- **Améliorer la lisibilité des traversées de cyclistes dans les zones de franchissement des routes.**
- **Faciliter les franchissements des aménagements cyclables existants qu'ils soient au sol** (bordure en surépaisseur...) ou en largeur (espacement entre les barrières ...).
- **Adapter la signalétique aux entrées et sorties d'aménagements cyclables et veiller à leur cohérence à l'échelle du territoire.** (voir préconisations annexe 3 du document)
- **En lien avec les communes, identifier les zones à risque en agglomération et proposer des aménagements** (type 30 km/h, double-sens cyclables*, signalisation horizontale sur la chaussée, ...)
- **Préconiser l'élaboration des plans de circulation dans le cadre de projets d'aménagements de centre-bourg** afin d'étudier et de repenser le partage de la voirie entre les véhicules, les deux-roues et les piétons.

**Coût :**

Intégré dans la fiche 1,1

**Suivi :**

- Nombre de points de vigilance résorbés
- Nombre de franchissement améliorés
- Nombre de kms d'aménagements réalisés dans les zones agglomérées
- Nombre d'entrées de zones 30 aménagées
- Nombre de kms de zones apaisées réalisées
- Nombre de plans de circulation,
- Nombre d'interruptions résolues

Porteurs :

Communauté de Communes et Communes.

Partenaire :

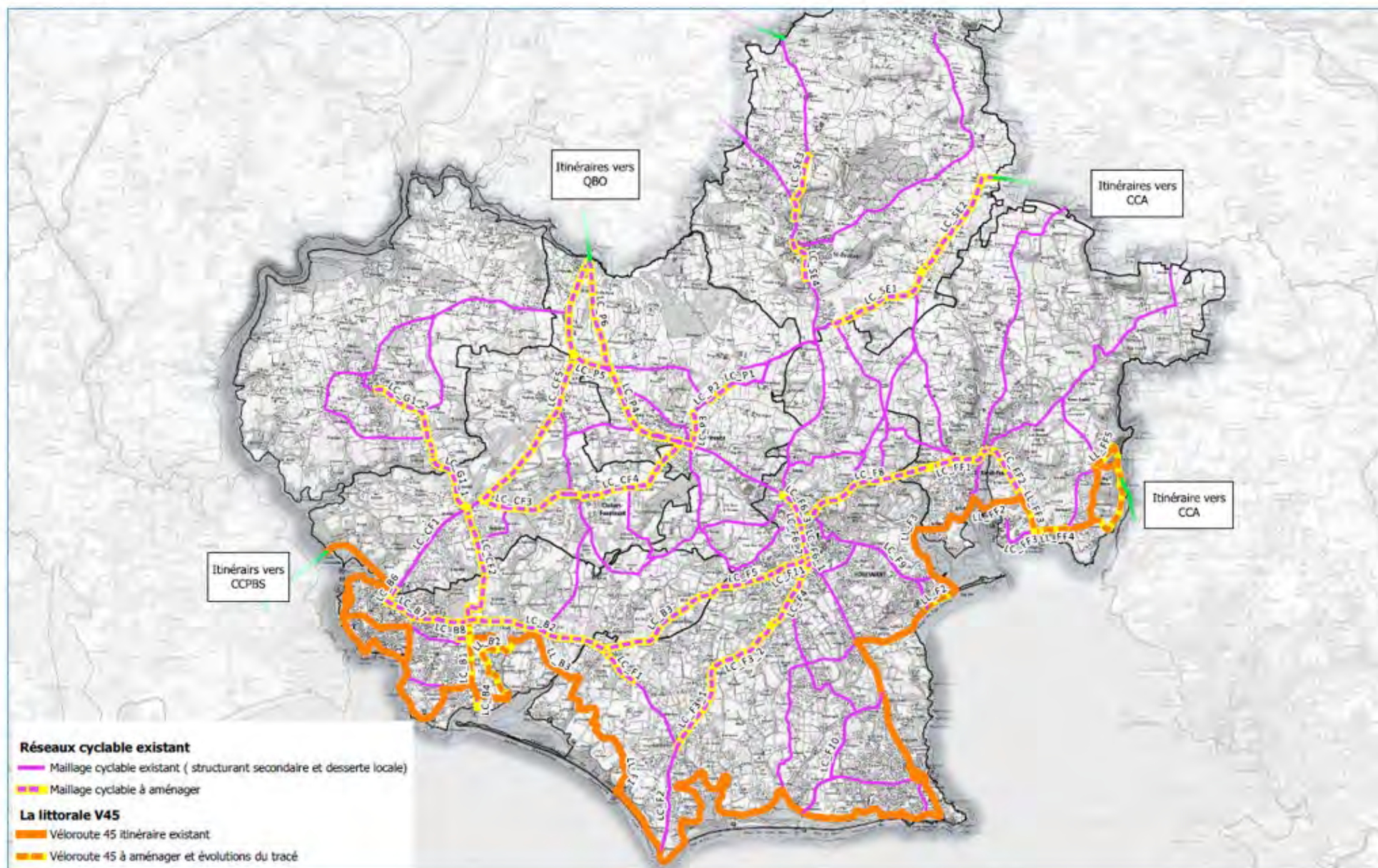
Département

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

Réseaux et projets cyclables du pays fouesnantais 2025-2035

Date : 18/09/2024



Le plan pluriannuel d'investissements 2025-2035

Année	Commune	N° Tronçon	Nom du tronçon	Coûts aménagements cyclables			Coûts induits Valeur	Coût total (aménagements + induits)	Coûts CCF4 Aménagements cyclables + voirie adj.		
				Coût HT	Montants des subventions (calculées sur 2025)	Sub HT subventions induites	Coûts HT		Coût HT	Coût HT subventions induites	Coût TTC
2025	Flourens	LC_F2	Cap Cat	113 084 €	22 738 €	90 955 €	307 058 €	530 733 €	113 084 €	90 955 €	
	Flourens	LC_F5 (phase 1)	RD45 devant Hôtel de ville/éclaireurs	410 000 €	50 961 €	359 037 €	286 565 €	695 546 €	410 000 €	279 037 €	
Sous total 2025				1 246 957 €	231 357 €	895 600 €	1 374 682 €	2 621 639 €	1 662 918 €	1 351 581 €	
2025 / 2026	Flourens	LC_F1	Méridiens	273 035 €	164 478 €	128 557 €	382 535 €	555 570 €	273 035 €	128 557 €	
	Flourens	LC_R1	Road de LATTY / Nord	324 840 €	105 360 €	219 480 €	871 803 €	1 190 764 €	1 190 764 €	1 041 418 €	
	Flourens	LC_F3 (phase 1)	Road de Mouscriste (S) / Soudan / Nord / Nord / Nord / Nord	358 253 €	44 531 €	313 722 €	254 179 €	612 431 €	358 253 €	313 722 €	
	Flourens	LC_F3 (phase 2)	Road de Mouscriste (S) / Nord / Nord / Nord / Nord / Nord	343 200 €	42 660 €	300 540 €	0 €	343 200 €	343 200 €	300 540 €	
	Saint-Jean	LC_S24	Bourg de St Jean	167 188 €	18 787 €	128 401 €	353 303 €	500 558 €	167 188 €	128 401 €	
Sous total 2026				568 856 €	254 336 €	313 116 €	169 328 €	832 782 €	568 856 €	678 686 €	
Sous total 2025				2 271 104 €	1 029 651 €	1 250 459 €	2 951 774 €	5 222 878 €	4 066 140 €	3 071 780 €	
2026 / 2027	Flourens	LC_G1 (phase 1)	Road de Biscuit 1 / Soudan	308 833 €	38 395 €	270 438 €	827 837 €	1 236 811 €	1 236 811 €	1 106 435 €	
	Flourens	LC_G1 (phase 2)	Road de Biscuit 2 / Soudan	308 833 €	38 395 €	270 438 €	827 837 €	1 236 811 €	1 236 811 €	1 106 435 €	
	La Froid Flourens	LC_F13	Road de Kervin	149 517 €	29 927 €	119 590 €	194 100 €	343 737 €	149 517 €	313 809 €	
	Flourens	LC_F7 (phase 1)	Axe Flourens / La Froid Flourens (Rt St Jean / N1 St Jean)	120 750 €	0 €	120 750 €	81 467 €	202 457 €	120 750 €	120 750 €	
	Flourens	LC_F8 (phase 2)	Axe Flourens / La Froid Flourens (Rt St Jean / N1 St Jean)	1 070 600 €	1 070 600 €	0 €	1 281 254 €	2 351 854 €	1 070 600 €	0 €	
Sous total 2027				1 061 492 €	1 061 492 €	1 061 492 €	1 061 492 €	2 122 984 €	1 061 492 €	1 061 492 €	
Sous total 2027				95 195 €	17 957 €	80 238 €	1 22 779 €	720 928 €	95 195 €	84 238 €	
Sous total 2028				2 137 073 €	600 616 €	1 536 457 €	8 389 584 €	5 526 007 €	3 162 065 €	2 561 446 €	
Sous total 2028				1 124 871 €	0 €	1 124 871 €	1 124 871 €	2 257 097 €	1 124 871 €	1 124 871 €	
2028	La Froid Flourens	LC_F12	Road de Kervin	147 668 €	0 €	147 668 €	711 884 €	859 552 €	859 552 €	859 552 €	
	Flourens	LC_F9	Graviers St Jean - Odet	321 739 €	0 €	321 739 €	211 075 €	532 814 €	321 739 €	321 739 €	
	Flourens	LC_R1	Graviers de Pont de la Froid Flourens	1 015 138 €	0 €	1 015 138 €	1 012 063 €	2 027 201 €	1 015 138 €	1 015 138 €	
Sous total 2029				1 484 545 €	0 €	1 484 545 €	1 935 022 €	3 439 567 €	2 196 429 €	2 196 429 €	
Sous total 2025-2030				8 264 549 €	1 872 624 €	6 391 925 €	10 805 264 €	20 067 814 €	12 262 619 €	10 810 011 €	
2030	Flourens	LC_F12	Graviers Gendarme - Odet	300 389 €	0 €	300 389 €	466 339 €	766 728 €	300 389 €	300 389 €	
	Flourens	LC_F4	Le Bourg / Intersection de Nord	533 058 €	0 €	533 058 €	933 025 €	1 466 083 €	533 058 €	533 058 €	
	Cluses Flourens	LC_C13	Méridiens St Jean - Nord / Nord	149 248 €	0 €	149 248 €	82 360 €	231 608 €	149 248 €	149 248 €	
	La Froid Flourens	LC_F14	Road Méridiens / Nord / Nord / Nord / Nord	70 631 €	0 €	70 631 €	519 373 €	590 004 €	70 631 €	70 631 €	
Sous total 2030				1 053 326 €	0 €	1 053 326 €	2 001 097 €	3 055 013 €	1 053 326 €	1 053 326 €	
2031	Saint-Jean	LC_S11	Méridiens / Nord / Nord / Nord / Nord	549 413 €	0 €	549 413 €	663 832 €	1 213 245 €	1 213 245 €	1 213 245 €	
	Flourens	LC_F2 + F3	Road de Flourens / Nord / Nord / Nord / Nord	217 090 €	0 €	217 090 €	327 895 €	544 981 €	217 090 €	217 090 €	
	Flourens	LC_S4	Road de Méridiens / Nord / Nord / Nord / Nord	438 221 €	0 €	438 221 €	902 483 €	1 340 704 €	438 221 €	438 221 €	
Sous total 2031				1 204 724 €	0 €	1 204 724 €	1 894 210 €	3 098 935 €	1 204 724 €	1 204 724 €	
2032	La Froid Flourens	LC_F15	Flourens / Nord / Nord / Nord / Nord	336 554 €	0 €	336 554 €	566 815 €	903 369 €	336 554 €	336 554 €	
	Flourens	LC_F5	Méridiens / Nord / Nord / Nord / Nord	230 230 €	0 €	230 230 €	383 883 €	614 113 €	230 230 €	230 230 €	
	Saint-Jean	LC_S12	Graviers / Nord / Nord / Nord / Nord	188 803 €	0 €	188 803 €	303 803 €	492 606 €	188 803 €	188 803 €	
	Saint-Jean	LC_S13	Road de Flourens / Nord / Nord / Nord / Nord	187 112 €	0 €	187 112 €	303 803 €	490 915 €	187 112 €	187 112 €	
Sous total 2032				1 528 585 €	0 €	1 528 585 €	2 451 099 €	3 979 684 €	1 528 585 €	1 528 585 €	
2033	Cluses Flourens	LC_C12	Méridiens / Nord / Nord / Nord / Nord	575 139 €	0 €	575 139 €	671 031 €	1 246 170 €	1 246 170 €	1 246 170 €	
	Cluses Flourens	LC_C13	Road de Flourens / Nord / Nord / Nord / Nord	557 359 €	0 €	557 359 €	720 943 €	1 278 302 €	1 278 302 €	1 278 302 €	
Sous total 2033				1 132 498 €	0 €	1 132 498 €	1 391 974 €	2 524 472 €	1 132 498 €	1 132 498 €	
Sous total 2034				1 587 600 €	0 €	1 587 600 €	1 878 964 €	3 466 564 €	1 587 600 €	1 587 600 €	
Sous total 2035				8 502 288 €	0 €	8 502 288 €	9 606 797 €	18 109 085 €	10 198 146 €	10 198 146 €	
TOTAL 2025-2035				14 766 838 €	1 872 624 €	12 894 214 €	20 430 061 €	35 176 899 €	22 460 806 €	20 508 182 €	

ACTION 1.3 : Mettre en place un jalonnement cohérent sur l'ensemble du territoire**AMÉNAGEMENTS****Constat**

Le jalonnement cyclable existant sur le territoire est essentiellement celui de la Véloroute 45. La directionnelle vélo est à développer car elle est peu présente dans les communes. En effet, celle-ci contribue à l'efficacité et à la cohérence des réseaux cyclables permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité des usagers.

Objectifs :

- Garantir l'efficacité et la cohérence des réseaux cyclables.
- Améliorer la lisibilité pour les usagers.

**Modalités d'application**

- **Réaliser un schéma de jalonnement**, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Directionnelle Vélo en se fondant sur les modalités prévues par l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) et le guide Vélo & Territoires, afin d'assurer la continuité, l'uniformité et la compréhension des usagers.
- **Renforcer et améliorer le jalonnement de « La Littorale »**. Sur les sections sur route, des pictogrammes au sol pourraient être ajoutés à la signalétique verticale pour renforcer la lisibilité de l'itinéraire.
- **Mettre en œuvre un suivi et une maintenance régulière** à hauteur de 2 passages par an a minima pour le jalonnement.

**Coût : 54 080€**

Elaboration du schéma: 23 080 €

Mise en œuvre du jalonnement : 31 000 €

**Suivi :**

- Mise en place d'un schéma de jalonnement cyclable
- Suivi annuel des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

Porteur : Communauté de communes,

Partenaires : Région, Département,

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 1.4 : Assurer l'entretien homogène des aménagements sur l'ensemble du territoire**AMÉNAGEMENTS****Constat**

La qualité des aménagements cyclables est cruciale pour encourager les déplacements à vélo. Un entretien régulier et adapté garantit leur utilisation et prolonge leur durée de vie.

Cependant, la diversité des entités responsables peut entraîner des disparités de traitement, affectant ainsi la pratique des utilisateurs.

Objectifs :

- Assurer une qualité d'usage des aménagements par un entretien régulier et adapté aux types d'aménagement cyclable.

**Modalités d'application**

- **Créer une charte d'entretien et de suivi des linéaires cyclables et espaces immédiats (revêtement, signalisation, jalonnement, mobilier, fauchage /élagage, espaces verts).** Celle-ci devra :
 - o **Localiser les secteurs nécessitant un entretien spécifique** (dégagement des déchets verts, taille des haies) pour augmenter la fréquence d'entretien.
 - o **Déterminer un programme d'entretien des linéaires cyclables et des espaces immédiats et de balayage** des aménagements cyclables avec les différents gestionnaires de voiries (communes, CCPF, Département).
 - o **Définir les modalités d'intervention et d'accompagnement via des conventions de gestion et d'entretien des aménagements cyclables. A cette fin,**
 - ✓ identifier la commune comme acteur privilégié pour régler des problématiques d'urgence et de petit entretien.
 - ✓ Identifier le gestionnaire de voirie comme responsable du renouvellement partiel ou complet d'un aménagement.
- **Assurer également un suivi des équipements cyclables** (arceaux, abri, box, aires de services).

Porteurs :

Communes, Communauté de Communes et Département.



Coût : 727 000€, soit 72 700 € /an

Mise en place d'une **régie voirie communautaire et réseau cyclable** constituée de 3 personnes avec un chef d'équipe et deux agents techniques.

Coût estimé d'une régie voirie communautaire =

1/3 réseau cyclable

2/3 voirie communautaire

**Suivi :**

- Nombre de convention de gestion signée
- Linéaire entretenu (par type d'entretien)

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 2.1 : Déployer des stationnements vélos**OFFRES DE SERVICE****Constat**

Le stationnement est également un des pré-requis pour le développement de la pratique du vélo.

Actuellement, près de 550 places de stationnement sont disponibles sur le territoire. Il existe quelques places de stationnement couvert, qui tendent à se déployer.

Objectifs :

- Augmenter le nombre d'emplacements dédiés au stationnement sécurisé vélo.
- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements.

**Modalités d'application**

- **Augmenter le nombre de places de stationnements disponibles de 775 places soit 390 arceaux (communes et communauté de communes) .**
- **Adapter le type de stationnement selon** la durée d'usage (services publics, commerces, équipements, lieux d'intérêts, intermodalités...).
- **S'assurer des 4 critères** de la notion de stationnement sécurisé : visibilité, praticité, sécurité, quantité suffisante.
- **Etudier les solutions de stationnements temporaires.** Ils peuvent être envisagés pour subvenir aux besoins en période estivale ou pour des événements.

Porteurs : Communes, Communauté de communes,

Partenaire : Région selon implantation,



Coût : 240 000 €, soit 40 000€ /an

Stationnements financés par la CCPF:
stationnements **sur les sites communautaires**, à savoir les espaces sportifs, espaces économiques et les **abris vélos multimodaux** (arrêts de cars),

Le reste des stationnements sera financé par les communes

**Suivi :**

- Nombre de stationnements, abris et box vélos posés
- Fréquentation des équipements

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 2.2 : Créer des aires de services vélo

OFFRES DE SERVICE

Constat

Les aires de services pour vélos jouent un rôle important dans l'amélioration de l'usage du vélo au quotidien, mais également pour le tourisme vélo itinérant.

Objectifs :

- Déployer des aires de services sur l'ensemble du territoire.
- Améliorer le confort des cyclistes



Modalités d'application

- **Planter les aires sur les lieux déjà pourvus en équipements à savoir les toilettes et points d'eau potable.** L'aire de service devra se trouver de préférence à proximité d'un itinéraire cyclable.
- **Définir les équipements des aires.**
Liste des équipements présents sur les aires de services:
Équipements nécessaires
 - o Stationnements vélo, Table de pique-nique, Relais informations services
 Equipements optionnels:
 - o Abri, Consignes bagage sécurisée, Atelier d'auto-réparation et d'entretien, Point de recharge électrique
- **Déployer plusieurs aires de services:**
 - 3 aires de services le long de la véloroute 45 « La littorale ». Deux à Fouesnant sur les sites de Mousterlin et Cap- Coz et une aire à Bénodet à la pointe St-Gilles.
 - Pour les autres communes, privilégier l'emplacement à proximité des sanitaires.

Porteurs : Communauté de communes, Communes.

Partenaires :
Offices de tourisme, Quimper Cornouaille Développement
Région, Département



Coût : 67 500 € sur trois ans
La CCPP prend en charge le financement les « équipements nécessaires » aux aires (stationnement, table de pique-nique et panneaux d'informations). Elle finance une aire par commune.



Suivi :

- Création d'aires de service
- Cartographie des implantations



Échéancier:

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 2.3 : Conforter la place de l'atelier « réparation vélo »**OFFRES DE SERVICE****Constat**

En 2021, l'association « Les Ateliers Fouesnantais » a créé la plateforme de mobilité sociale et professionnelle « Label à faire » dont l'une des activités principales consiste en un atelier « cycles ».

Il s'agit d'un chantier d'insertion pour la réparation de cycles récupérés en déchetterie ou donnés par des particuliers qui sont ensuite proposés à la vente à un prix modéré. Les cycles sont restaurés dans une logique d'économie circulaire en recyclant au maximum les pièces ré-utilisables. Il est également possible de faire réparer son vélo à l'atelier.

Ce projet a permis a été agréé pour 8 places. 13 personnes (dont 4 femmes) y ont travaillé en 2023

La commune de Fouesnant ainsi que la CCPF ont été étroitement liées à l'élaboration de ce projet en apportant notamment un appui logistique et financier.

L'exemplarité de ce projet lui a par ailleurs permis d'être lauréat de différents appels à projet.

Objectifs :

- Déployer les activités de l'atelier cycle
- Pérenniser le devenir de la structure

**Modalités d'application**

- **Après trois ans d'existence, Label à Faire est devenu un acteur incontournable de la filière vélo sur le territoire avec une montée en charge progressive de ses compétences.**
- **Outre la restauration, la réparation et l'entretien des vélos, Label à Faire intervient dans le domaine de la sensibilisation et la formation.**
- **Label à Faire sera donc un partenaire à privilégier pour la mise en œuvre du programme d'actions, notamment :**
 - o En faisant la promotion de ses services dans le domaine de la réparation, entretien et vente de vélo,
 - o En le mettant en relation avec les acteurs économiques (entretien des flottes intra-entreprises, formation...),
 - o En le sollicitant pour des animations et formations auprès des scolaires et du grand public...

**Coût : Non connu**

Coût interne à Label à Faire

**Suivi :**

- Rappel annuel d'activités

Porteur : Label à Faire

Partenaires : CCPF, Communes,
Département, acteurs économiques...

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 2.4 : Mettre en œuvre des boucles locales**OFFRES DE SERVICE****Constat**

Hormis sur certaines communes littorales, peu de boucles de vélo « clés en main » sont proposées aux touristes et autres usagers.

De plus, le Pays Fouesnantais est également traversé par l'itinéraire nationale de la véloroute 45 « La littorale ». Enfin le territoire dispose également, d'un fort potentiel cyclotouristique à exploiter.

Objectifs :

- Identifier des secteurs pertinents pour jalonner des boucles cyclotouristiques de balade à vélo
- Valoriser le potentiel cyclable hors voirie

**Modalités d'application**

- **Identifier dans chaque commune des itinéraires de ballade** à proximité du réseau cyclable, avec des points d'intérêts.
- Sécuriser et jalonner les itinéraires.
- **Valoriser et communiquer sur ces boucles auprès des habitants** (application mobile, magazine, site internet, carte,) **ainsi qu'auprès des services relais pour les touristes** (Offices du Tourisme, application,)

Porteur :

Communauté de communes

Partenaire :

Communes, EPCI limitrophes, Quimper Cornouaille Développement, Offices de tourisme, Département du Finistère

**Coût :**

Coût intégré dans les fiches 1,3, 3,1 et 4,2

**Suivi :**

- Nombre de boucles définies
- Nombre de boucles jalonnées

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

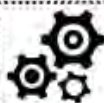
ACTION 3.1 : Acteurs publics**SENSIBILISATION ET COMMUNICATION****Constat**

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et cheffe de file de la politique cyclable, la CCPF devra apporter un accompagnement privilégié aux communes pour faciliter le déploiement des équipements et aménagements liés au vélo sur les espaces relevant de leur domaine de compétence (espaces publics, centre-bourg, sites d'intérêt...).

Les collectivités devront également être exemplaires dans leurs pratiques pour promouvoir la pratique du vélo auprès des citoyens. Des actions afin d'inciter les agents à utiliser le vélo pourront être proposées.

Objectifs :

- Déployer les équipements « vélos » sur les espaces publics
- Harmoniser les aménagements et les équipements sur l'ensemble du territoire
- Centraliser dans une base de données l'ensemble des aménagements et équipements liés au vélo
- Développer la pratique du vélo chez les agents communaux

**Modalités d'application**

- **Inciter les communes à intégrer des aménagements et des équipements « vélo » dans tout projet d'aménagement, habitat....**
- **Apporter un appui ingénierique aux communes qui le souhaitent pour la réalisation d'aménagements cyclables ou dans les équipements.** Cet appui ingénierique pourra prendre la forme de conseil technique, recherche de subvention, appui au montage de dossier administratif...
- **Coordonner l'ensemble des projets cyclables du territoire afin de s'assurer de leur cohérence,**
- **Centraliser l'ensemble des projets d'aménagement, de stationnement ainsi que les informations relatives au jalonnement** dans une base de données SIG qui devra être actualisée en temps réel.
- **Proposer aux communes qui le souhaitent des actions de sensibilisation auprès des agents communaux** afin de les inciter à utiliser le vélo.

**Coût :**

Missions d'animation intégrées dans la fiche 4,2

**Suivi :**

- Nombre de projet accompagné

Porteur :

Communauté de communes

Partenaires :

Communes, Département

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 3.2 : Usagers du quotidien**SENSIBILISATION ET COMMUNICATION****Constat**

L'intégration du vélo dans son quotidien implique un profond changement de comportement. Un certain nombre de frein peut être levé grâce à des actions de sensibilisation et de formation.

L'augmentation du nombre de cycliste peut également entraîner un risque d'accidents supplémentaires même sur des aménagements sécurisés. Une politique cyclable doit donc s'accompagner d'une campagne de communication sur les rappels en matière de sécurité.

Objectifs :

- Sensibiliser les usagers sur les bénéfices du vélo (santé, environnement...),
- Rassurer les nouveaux pratiquants par un rappel des bons gestes Renforcer la formation par des ateliers vélo pour toucher un public plus élargi.
- Sensibiliser sur les pratiques adaptées et règles de sécurité pour tous.
- Mobiliser la population lors d'évènements locaux existants.

**Modalités d'application**

- **Encourager le report modal vers le vélo et favoriser l'apprentissage ou la reprise du vélo.**
 - o Développer et animer différents ateliers de remise en selle d'auto-réparation et en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain
- **Faire connaître l'offre cyclable existant sur le territoire :**
 - o Renforcer la lisibilité de l'offre existante en déployant une identité visuelle sur différents supports.
- **Sensibiliser les usagers aux partages de la voirie, aux règles de sécurité et aux bénéfices du vélo:**
 - o **Organiser des temps de sensibilisation thématique au cours de l'année :** la visibilité, les angles morts, les éléments de sécurité obligatoires et recommandés, ...
 - o **Communiquer lors d'évènements ou de temps forts déjà existants** (festivités locales, évènements sportifs..)
 - o **Créer un kit des mobilités actives** (guide du vélo, brassard de visibilité,...) pouvant être distribué aux nouveaux arrivants ou en guise de lots,

Porteur :

Communauté de communes,

Partenaire :

Label à faire, Communes, écoles, collèges, mission locale, employeurs

**Coût : 335 000 €**

Communication (guide vélo/Mobilités, expo mobile, kit des mobilités, ...) : 3 500 €/an
Prestation Label à Faire : 30 000€/an

**Suivi :**

- Nombre d'attestation de formation fournie
- Nombre d'atelier réalisé
- Nombre d'évènement
- Nombre de personnes sensibilisées, de participants ou de visiteurs

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 3.3 : Public jeune**SENSIBILISATION ET COMMUNICATION****Constat**

Au sein du territoire, 11 % des déplacements relèvent de l'accompagnement (enfants, ...). Utiliser son vélo à bon escient c'est rouler de manière sécurisée en adoptant les bons gestes. Pour cela, il est essentiel que les usagers du vélo apprennent ou réapprennent les bons gestes et usages pour se déplacer à vélo. En effet, se déplacer à vélo c'est apprendre à cohabiter avec l'ensemble des usagers de l'espace public. De plus, le territoire dispose de plusieurs acteurs et structures tel que « l'école du vélo à Fouesnant » ou « Label à faire » pour encourager l'apprentissage ou la remise à niveau en matière de pratique cyclable.

Objectifs :

- Favoriser les bons gestes et la sécurité des jeunes cyclistes, comprenant également l'entretien de son vélo.
- Développer des habitudes vertueuses chez les plus jeunes
- Impliquer les citoyens de demain dans la politique cyclable du territoire

**Modalités d'application**

- **Renforcer le développement de la pratique du vélo chez les jeunes.**
 - o **Poursuivre la gratuité du Savoir Rouler à vélo** pour :
 - ✓ les écoles (sorties vélo, invitation des écoles concernées lors des inaugurations d'aménagements cyclables, création d'un challenge à vélo inter-écoles et collèges)
 - ✓ les services jeunesse des mairies, (ateliers vélo dans le cadre des activités des centres de loisirs : balade vélo, ateliers de mise en selle, ateliers de partage de la voie et sécurité à vélo à l'instar du SRAV).
 - o **Développer des temps d'animation et de sensibilisation** dans les collèges et lycée à l'instar du programme Moby (visibilité, les éléments de sécurité, les trajets, les angles morts ...) avec la distribution d'éléments de sécurité aux élèves.
 - o **Etudier des opportunités d'actions de promotion auprès des conseils municipaux des jeunes :** (idées, besoins.)

**Coût :**

cf fiches 3.2 et 4.2

**Suivi :**

- Nombre d'animations réalisées
- Nombre de jeunes sensibilisés

Porteur :

Communauté de communes

Partenaire :

Communes (services enfance, jeunesse), les écoles et collèges, Mission locale, Label à faire,

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 3.4 : Acteurs économiques et touristiques**SENSIBILISATION ET COMMUNICATION****Constat**

Pour les usagers du quotidien, la mobilité cyclable fait souvent l'objet d'un manque de prise en compte par les employeurs qui constituent pourtant un maillon essentiel pour la promotion du vélo. Les déplacements domicile/travail sur le Pays Fouesnantais représentent 32% des déplacements du quotidien et sont réalisés pour plus de 85% d'entre eux en voiture.

Par ailleurs, le tourisme est l'une des activités économiques principales sur le Pays Fouesnantais. La population est ainsi multipliée par trois sur la période estivale entraînant ainsi une sur-fréquentation des axes routiers. Outre la découverte du patrimoine local, le report modal sur le vélo par les touristes est donc un enjeu majeur dans la politique des déplacements du territoire.

Objectifs :

- Augmentation de la part modale du vélo sur les trajets domicile-travail.
- Hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées.
- Inciter les touristes à se déplacer en vélo

****Label employeur pro-vélo :** aide aux employeurs pour déployer des équipements et services pour le vélotaf de leurs employés, clients et fournisseurs (stationnement, formations, prestations de maintenance et réparations, conseils)

**Modalités d'application**

- **Encourager et conseiller sur l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail.**
 - o Faire connaître le forfait mobilité durable* et la labellisation « Employeur Pro-Vélo »** aux employeurs (privés et publics).
 - o Sensibiliser les employeurs et accompagner sur des problématiques constituant des freins : stationnements et équipements pour les vélos, accompagnement par des associations (stages de remise en selle, ...)
 - o Initier des Plans de Mobilité Inter-Employeurs en y intégrant un volet cyclable.
 - o Travailler à la sensibilisation aux mobilités actives des nouveaux employés (via un kit mobilités actives ou un atelier sensibilisation)
 - o Favoriser le déploiement de stationnements, d'abris et de bornes de recharge VAE au niveau des entreprises.
- **Accompagner les acteurs du tourisme (hébergeurs...) dans la promotion du vélo**
 - o Informer les professionnels sur les dispositifs d'aide existants pour déployer des équipements vélos.
 - o Proposer des outils de communication à l'intention des touristes (guide mobilité des actifs...)

*Forfait mobilité durable: prise en charge des frais kilométriques par l'employeur pour les trajets vélotaf jusqu'à 500€ et 300€ pour les agents de la fonction publique

**Coût :**

Les moyens humains affectés à ces missions relèvent de l'animation générale (ref : fiche 4,2)

**Suivi :**

- Nombre de collectivité et employeurs à avoir mis en place le FMD
- Nombre d'entreprises labellisées
- Nombre d'équipements vélo installés dans les entreprises et acteurs du tourisme

Porteur :

Communauté de communes, Offices de Tourisme

Partenaire :

Collectivités locales, entreprises, Professionnels du tourisme, CCI, Label à Faire....

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 4.1 : Mobiliser l'ensemble des parties prenantes**MISE EN OEUVRE****Constat**

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), la CCPF est responsable de l'organisation des services de mobilité sur son territoire et notamment ceux liés au vélo.

Pour autant, d'autres acteurs sont également concernés par des aménagements et/ou équipements dans leur propre domaine de compétence (ex : voirie communale, départementale) mais également en tant que partenaires financiers.

Au-delà de ses propres instances décisionnelles, la CCPF s'appuie donc sur d'autres groupes de travail afin mobiliser l'ensemble des acteurs autour d'un projet commun.

Objectifs

- Assurer une coordination de la politique cyclable en mobilisant l'ensemble des parties prenantes

**Modalités d'application**

La CCPF réunira au minima une fois par an les différentes instances détaillées ci-dessous afin de suivre l'avancement du programme d'actions. Des réunions supplémentaires pourront être organisées en fonction des besoins.

- **Le Conseil et le Bureau communautaires** en tant qu'instances décisionnelles afin de valider les programmations annuelles;
- **Le Comité des Partenaires** composé d'une cinquantaine de membres répartis en trois collèges (institutions, collectivités et usagers) en tant qu'instance consultative;
- **Le Copil** composé des référents communaux et partenaires financiers en tant qu'instance opérationnelle;
- **Des rencontres** moins formelles sur des thématiques spécifiques (travaux, sensibilisation...) pour la mise en œuvre des actions.

En fonction des thématiques abordées, d'autres acteurs pourront occasionnellement être associés..

Porteur :
Communauté de communes,

Partenaires :
Communes, Département,
DDTM, comité des partenaires

**Coût :**

Le coût d'animation et de secrétariat inhérent à ces réunions est comptabilisé dans la fiche 4,2

**Suivi :**

- Nombre de réunions avec les partenaires

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

ACTION 4.2 : Coordonner, mettre en œuvre et suivre le plan d'actions**MISE EN ŒUVRE****Constat**

Afin d'assurer la bonne mise en œuvre du programme, la CCPF doit s'appuyer sur une équipe pluridisciplinaire (animation, technicité et administration) ainsi que des outils de suivi simples et partagés.

Objectifs :

- Organiser et mettre en œuvre le programme d'actions
- Suivre et rendre compte de l'avancement du projet

**Modalités d'application**

- **Les moyens humains à mobiliser par la CCPF pour la mise en œuvre du programme sont estimés à 1,4 ETP (équivalent temps plein) et répartis comme suit :**
 - o **0,2 ETP** pour l'animation, coordination et suivi,
 - o **0,5 ETP** pour le volet opérationnel (travaux, aménagement et appui ingénierique aux communes)
 - o **0,5 ETP** pour les acquisitions foncières,
 - o **0,2 ETP** pour le volet administratif (secrétariat, commande publique, comptabilité, subventions...)
- **Concernant le suivi du programme, il s'agira notamment :**
 - o D'actualiser annuellement le tableau de bord des indicateurs indiqués dans les fiches actions
 - o De mesurer et suivre la fréquentation des aménagements cyclables par la pose de compteur vélo
 - o D'actualiser la base de données SIG (aménagements, stationnements, jalonnement et services vélo).
 - o Des bilans plus complets seront réalisés à mi-parcours et en fin de programme

A noter également que les indicateurs de suivi seront intégrés dans les autres documents cadres de la CCPF tels que le projet de territoire et PCAET;



Coût : 630 000 € (63 000 €/an)

**Suivi :**

- Tableau de bord annualisé
- Bilan de mi-parcours
- Bilan final

Porteur :

Communauté de communes,

Partenaire :

Communes, Département, Label à Faire,...

**Échéancier:**

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2031	2033	2034

BUDGET PREVISIONNEL

- un budget prévisionnel total de 16 820 500 € entre 2025 et 2035

Schéma directeur vélo 2025-2034													
Budget prévisionnel du programme d'actions													
Enjeux	N°	Actions	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Coût total
Aménagement, jalonement	1.1	Couvrir le territoire d'un maillage d'itinéraires cyclables	1 246 957 €	2 271 104 €	2 137 073 €	1 124 871 €	1 484 545 €	1 053 926 €	1 204 730 €	1 528 535 €	1 132 498 €	1 582 600 €	14 766 839 €
	1.2	Résorber les discontinuités											
	1.3	Mettre en place un jalonement cohérent sur l'ensemble du territoire	27 040 €	27 040 €									54 080 €
	1.4	Assurer un entretien homogène des aménagements sur l'ensemble du territoire	63 400 €	65 300 €	67 300 €	69 300 €	71 400 €	73 500 €	75 700 €	78 000 €	80 300 €	82 800 €	727 000 €
Stationnement, services	2.1	Déployer des stationnements vélos	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €	40 000 €					240 000 €
	2.2	Création d'aires de services vélo	22 500 €	22 500 €	22 500 €								67 500 €
	2.3	Conforter la place de l'atelier "réparation vélo"	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	nc	0 €
	2.4	Mise en œuvre de boucles locales											
Sensibilisation communication	3.1	Acteurs publics											
	3.2	Usagers du quotidien	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	33 500 €	335 000 €
	3.3	Public jeune											
	3.4	Acteurs économiques et touristiques											
Mise en œuvre	4.1	Mobiliser l'ensemble des parties prenantes											
	4.2	Coordonner, mettre en œuvre et suivre le plan d'action	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	63 000 €	630 000 €

Estimation coût total schéma directeur	1 496 397 €	2 522 444 €	2 363 373 €	1 330 671 €	1 692 445 €	1 263 926 €	1 376 930 €	1 703 035 €	1 309 298 €	1 761 900 €	16 820 419 €
Coût d'investissement	1 336 497 €	2 360 644 €	2 199 573 €	1 164 871 €	1 524 545 €	1 093 926 €	1 204 730 €	1 528 535 €	1 132 498 €	1 582 600 €	15 128 419 €
Coût de fonctionnement	159 900 €	161 800 €	163 800 €	165 800 €	167 900 €	170 000 €	172 200 €	174 500 €	176 800 €	179 300 €	1 692 000 €

CHIFFRES CLÉS

Le schéma vélo 2025- 2035 c'est:

- **Un objectif de 42 km d'aménagements cyclables à réaliser** – actuellement 74 km sont aménagés
- **Près de 780 places de stationnements supplémentaires** d'envisagées
- **14 actions** à mettre en œuvre sur la période
- un **budget prévisionnel total de 16 820 500 €**



ANNEXES

Bénodet

Engagement de la commune et état du système vélo

- La commune est engagée dans l'amélioration de la cohabitation entre différents modes de transport (piétons, vélos, voitures).
- Des aménagements existent, mais il y a des problèmes de cohabitation et de saturation sur certains axes.
- Une piste cyclable sur la route de Bénodet sera bientôt achevée.
- Une zone 30 est mise en place au centre, mais une meilleure sensibilisation est nécessaire. La compréhension des zones 30 n'est pas assurée, la commune investit donc sur des pictogrammes, mais des besoins persistent pour la clarté.
- Le double sens cyclable n'est pas généralisé.
- Le programme SRAV est dispensé dans la commune.
- Présence de loueurs de vélos, offres de location par certains campings et hôtels.
- Sensation d'insécurité ressentie par les usagers à vélo sur certaines avenues.

Stationnement et déplacements

- Des problèmes de cohabitation existent sur la corniche de la Mer, des équipements pour le stationnement vélo ont été ajoutés. Poches de stationnement aménagées : Plage sans Souci, place du marché, devant la Mairie, butte du fort, port de plaisance.
- Il y a des besoins de stationnement vélo identifiés à la Pointe Saint-Gilles, près des embarcadères et des équipements culturels.
Des réflexions sont engagées pour une étude de circulation en 2024.
- Il y a un manque de foncier pour créer des poches de stationnement.
- Il existe des itinéraires vélos pour rejoindre la plage depuis l'extérieur de la commune.

Aménagements impactant

- Les campeurs se déplacent principalement à pied et les visiteurs extérieurs viennent en voiture (notamment de Quimper les week-ends), mais la circulation reste fluide même en été.
- Il y a un projet de construction de 60 logements dans la commune.
- 2 aires de camping-car existent sur la commune.

Clohars-Fouesnant

Déplacements et Urbanisation

- La population se dirige principalement vers le littoral.
- Une connexion sécurisée est prioritaire vers Pleuven par la C2 puis Fouesnant pour le collège.
- Il y a une réflexion sur la D134 pour réduire la vitesse avec des chicanes pour répondre aux problèmes de vitesses excessives.
- L'urbanisation se développe sur Menez Saint Jean, mais une volonté de se concentrer sur le centre-bourg a été exprimé.
- Le centre-bourg manque de commerces mais abrite des activités socio-culturelles.
- Il y a un trafic fréquent de personnes traversant la commune pour rejoindre Saint-Evarzec depuis Pont-l'Abbé.

Saisonnalité

- La population est multipliée par 2 en été.

Hébergement et économie

- Les besoins d'hébergement sont principalement couverts par des locations chez l'habitant.
- Le camping dispose d'un agrandissement à 500 emplacements.
- Les principaux employeurs sont une entreprise de maçonnerie (60-80 employés) et le camping.

Sécurité et aménagements

- Le conseil des enfants réclame une meilleure sécurisation autour de l'école.
- Le projet de travaux sur le Pont de Cornouaille pour l'aménagement d'un encorbellement prévu en 2024 sera impactant pour la commune.
- Il y a du stationnement cyclable à proximité de l'école, de la salle et du stade.
- Il y a des besoins de stationnement localisés près de la mairie et des besoins de signalétique directionnelle vélo pour orienter vers Bénodet et Fouesnant depuis le centre-bourg.
- Le centre de Clohars est en Zone 30, avec des offres potentielles de location de vélos.

Fouesnant

Historique et évolution

- La Véloroute "La Littorale" relie le Pont de Cornouaille à Concarneau, c'est le résultat de 25 ans d'aménagements sur d'anciens chemins ruraux.
- L'usage a évolué de la marche à pied au vélo, en particulier dans les marais. Environ 240 km de sentiers de randonnées sont recensés par la Communauté de communes.
- Les premières pistes cyclables ont été créées entre Beg Meil et Fouesnant il y a 30 ans. Les liaisons sont historiquement destinées à relier les bourgs et les plages.
- Des études ont été lancées par la Communauté de communes et la mairie il y a 10 ans.
- Il y a une volonté politique et un soutien du Département pour l'aménagement du réseau, favorisés par des subventions de l'État.
- La Communauté de communes dispose d'une application pour valoriser les circuits, et une offre de Boucles vélotourisme existe à l'Office de Tourisme.

Aménagement et objectifs

- L'objectif prioritaire est d'aménager de manière sécurisée et continue, y compris en rachetant des parcelles privées.
- Une démarche d'acquisition foncière est en cours entre Fouesnant et Moustierlin.
- Une possibilité d'utiliser les chaudières (CVCB) comme solution pour les transversales est envisageable.
- Chaque commune est en charge de la réalisation des aménagements en agglomération, l'extérieur est à la charge de la Communauté de communes.
- Les axes Forêt-Fouesnant – Fouesnant restent à finaliser.
- Des études sont en cours pour la circulation dans le centre.

Stationnement et circulation

- L'installation d'arceaux vélos est prévue près des lieux stratégiques dans le centre.
- La Zone 30 du centre bien respectée, elle a vocation à être étendue.
- La commune attend l'arrivée de plus de 500 habitants dans les prochaines années.
- Le centre bourg regroupe les services et les commerces, un projet de construction d'un cinéma près du Carrefour Market existe.
- La densité urbaine est forte dans le centre.
- Il n'y a pas de congestion automobile régulière observée, mais une fréquentation élevée voire une saturation sur la corniche, en saison haute, par exemple des conflits d'usages piéton/vélo sur Moustierlin le long de la plage (aménagement piéton/vélo de la Route de la Pointe de Moustierlin).
- Le besoin d'améliorer la signalétique pour avoir un traitement commun se fait ressentir.
- La commune observe que les nouveaux utilisateurs de VAE ne maîtrisent pas toujours leur vélo.
- Un nouveau loueur vélo est présent et quelques campings proposent des services de location.
- La commune a pour souhait de développer le vélo en arrière-saison et de freiner le développement durant l'été pour le tourisme.

La Forêt-Fouesnant

Sécurité routière et aménagements

- Les intersections aux entrées Ouest et au croisement de la D44 posent des problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes.
- Le manque d'aménagements cyclables et la forte circulation pendant l'été rendent la traversée du bourg dangereuse.
- Des bandes cyclables existent dans la zone du port, mais elles sont dégradées.
- Présence de chaudières sur la route de la Haie et la rue des Cerisiers, mais il a été déclaré que le manque d'entretien de ses aménagements entraîne des accidents.

Flux de circulation

- On observe une augmentation des camping-cars malgré l'interdiction de transit des véhicules lourds en vigueur depuis 2014.
- On observe également une forte fréquentation de la route de Pontalec malgré son étroitesse.

Topographie

- Le relief prononcé à l'Est de la commune complique l'utilisation des vélos classiques.

Perspectives

- Il y a une volonté de développer la zone du port avec le potentiel développement d'aires de service. Sur la baie, une aire de service est prévue au schéma d'itinéraires.
- L'utilisation du sentier côtier paraît intéressante pour une alternative au tracé actuel de la V45, qui passe par la très dangereuse côte de Beg Menez.
- La création d'aménagement entre Croas Avalou et le centre bourg est un enjeu important. Idem pour une connexion entre Croas Avalou et Beg Menez.
- La commune a exprimé sa volonté de connexion à Saint-Ivy.
- L'aménagement de la Route de Pontérec puis de la Route de Menez-Haie peut permettre de rejoindre le port sans passer par le centre-ville.
- Il serait intéressant de créer une liaison à St-Evarzec par le chemin des poiriers.

Gouesnach

Axes routiers et aménagements

- Les principaux axes routiers sont des routes départementales ou des voiries communautaires.
- Un aménagement de CVCB est réalisé sur Hent ar Moor avec des limitations à 50 km/h.
- Le besoin de liaisons cyclables de bourg à bourg et de connexions vers Pont l'Abbé est important.
- On constate une absence d'accès à l'Odet et de cheminements doux.
- Les voiries départementales ne sont pas assez sécurisées.
- Les projets sont en accord avec le schéma approuvé, il y a la nécessité de buser l'axe LC_G1 (voirie communautaire).
- La Zone 30 récemment aménagée dans le centre bourg a vocation à s'étendre.
- La sécurisation autour de l'école et sa liaison sécurisée depuis chaque point de la commune est un enjeu majeur. Une liaison entre l'école et le lotissement au Sud est notamment essentielle.
- Un double-sens cyclable a récemment été aménagé à Hent Reuniou.
- Une étude est en cours sur le centre-bourg par un bureau d'étude privé.
- Les équipements dans le centre (City stade et gymnase) sont fréquentés .
- Un projet de construction de 36 lots à Menez Lann Gras est en cours.
- La création d'un camping et d'un parc résidentiel est également en cours sur un ancien camping ainsi qu'un projet de stationnement et d'espace vert en face de la Mairie.

Stationnement et mobilité

- Du stationnement vélo existe à la Mairie et à l'école.
- L'école propose également le dispositif SRAV.
- Le Forfait Mobilités Durables pour les agents se déplacent en vélo (minimum 800 mètres) a été mis en place.

Sentiments et Perspectives

- Il y a un défi initial à comprendre l'axe aménagé en CVCB.
- La commune désire disposer de davantage d'aménagements cyclables.

Pleuven

Situation routière et aménagements cyclables

- Présence d'une route départementale très fréquentée (D45) reliant Fouesnant à Quimper et d'aménagements cyclables le long de cette route, mais des inquiétudes existent sur leur adéquation à ce type d'axe et à son trafic.
- La configuration à l'entrée Sud de la commune est telle que l'aménagement mixte piétons-vélos est suivi de bandes cyclable unidirectionnelles doubles jusqu'aux limites Nord de la commune.

Défis et problèmes cyclables

- Le problème majeur concerne la discontinuité des bandes cyclables (qu'on devrait plutôt qualifier de bandes multifonctionnelles), présentant un danger pour les cyclistes.
- Il y a un danger spécifique à l'entrée depuis Fouesnant, où la bande cyclable cède la place à un trottoir étroit, obligeant les cyclistes à partager la chaussée sans signalétique claire pour les automobilistes.
- Une absence d'aménagements pour la traversée sécurisée de la départementale par les modes de déplacements actifs est également à noter.

Sécurité aux points sensibles

- La préoccupation majeure se situe au croisement de la départementale et de la rue de Bellevue, où l'on retrouve l'école maternelle et primaire René Tressard ainsi que d'autres équipements.
- La forte fréquentation des jeunes pour la connexion au collège souligne le besoin de sécurisation de celle-ci.
- On observe une absence de trottoir ou de dispositifs de réduction de vitesse malgré la Zone 30 près de l'école, exposant les enfants à des risques lorsqu'ils se rendent à l'école.



Projets et perspectives

- Possibilité de renforcer les aménagements cyclables pour une meilleure cohabitation entre les usagers et plus de sécurité.
- Il y a un besoin d'aménagements pour traverser la départementale, surtout aux intersections critiques.

- La mise en place de dispositifs de sécurité est nécessaire, tels que des trottoirs et des dispositifs de réductions de vitesse, aux abords des zones fréquentées par les jeunes.

Saint-Evarzec

Aménagements et infrastructures

- Présence de stationnements vélo près de la Mairie, de la halle des sports et à Creac'h Veil (terrain de foot).
- Le besoin d'abris et d'arceaux vélo supplémentaires, est appréhender mais se questionne sur la compétence (communale, communauté de communes, départementale ...), y compris sur l'aire de covoiturage est identifié.
- L'implantation de la zone 30 dans le centre et d'une zone de rencontre (à proximité de la Maison d'enfance) est réussie, mais le respect est limité. Les radars pédagogiques installés sont en attente de mesures.
- L'amélioration des écluses pour une meilleure expérience de déplacement est en réflexion.
- Un projet de réaménagement du bourg (du bar aux écoles avec la place devant la Mairie) est prévu dans les 2 à 4 ans, visant à renforcer l'aspect pratique et sécuritaire.
- Un projet de construction de 50 logements collectifs sur le site de l'ancien supermarché, avec un impact sur l'urbanisation est également en cours.
- La réalisation d'un nouveau supermarché est à venir, affectant potentiellement le trafic. L'Intermarché déménage au sud de la commune.
- L'amélioration de la signalétique et du stationnement est une nécessité, avec une réflexion sur la conversion de sentiers de randonnée carrossables en pistes cyclables pour renforcer l'accessibilité.
- Le déploiement de bornes pour les recharges de vélos à assistance électrique (VAE) est envisagé en cohérence avec les besoins sur la véloroute La Littorale.

Population et urbanisation

- Une augmentation de la population, avec une transition de 3500 à 4000 habitants grâce à l'arrivée de résidents de Quimper et de la région parisienne est à prévoir.
- La densification urbaine est notable dans le centre, avec une tendance à renforcer l'urbanisation.

Projets et perspectives

- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est en cours d'élaboration, prévu pour approbation en 2024, afin de mieux encadrer le développement de la commune.
- Il y a comme objectif de solliciter le Forfait Mobilités Durables (FMD) pour les agents de la commune, favorisant les modes de déplacement doux.
- L'installation d'arceaux vélo est envisagé dans les écoles pour encourager l'usage du vélo dès le plus jeune âge.
- La mise en place du SRAV (Savoir Rouler à Vélo) est prévu dans les écoles pour former les élèves aux compétences cyclistes et renforcer la sécurité.

Clubs et loisirs

- Présence de 2 clubs actifs (VTT et cycloportifs) subventionnés par la commune, encourageant la pratique du cyclisme sous différentes formes.

Tourisme et mobilité douce

- **Réflexion sur le développement du tourisme en arrière-saison, visant à promouvoir le vélo comme moyen de découverte de la région.**

Élus et services sollicités lors des rencontres en mai 2023

Saint-Evarzec :

Pour la Mairie

Monsieur le Maire : M. René Rocuet

Monsieur Henry Mayeux

Fouesnant:

Maire de Fouesnant : M. Roger Le Goff,

Monsieur Claude Rocuet : Directeur Général des Services

Laure Caramaro : adjointe aux travaux, Conseillère départementale

Clohars Fouesnant :

Monsieur le Maire : M. Michel LAHUEC

Monsieur Gilbert Le Quintrec

Gouesnach

Monsieur le Maire : Jean-Pierre Marc

Pleuven :

Monsieur le Maire : M. David DEL NERO

Monsieur Cyril Bertholom

Monsieur Christophe Lagadic

Forêt-Fouesnant :

Monsieur le Maire : Daniel Goyat

Monsieur Yvon Pape

Monsieur Robert Le Nay

Bénodet :

Monsieur le Maire : Christian PENNANEC'H

Madame Anne Bourbigot : adjointe

Madame Marie-Laure Le Bris : Directrice générale des services

Services sollicités lors des rencontres en mai 2023

Région Bretagne :

Entretien en visioconférence le 11/04/2023

Interlocuteur : Sylvain Gouillet

Département :

Echanges réguliers, dernier point le 15/09/2023

Interlocutrice : Mme Cécile Rebout

QBO :

Immergis est mandaté pour la réalisation du schéma vélo, échanges réguliers.

Interlocuteur : M Michael Haüsle

CCA :

Echanges réguliers, dernier pour le 28/08/2023

Benoît Bithorel

Région Bretagne

Le plan vélo a été adopté en décembre 2022. Il s'inspire largement de celui de la région Grand Est. Les dispositifs financiers seront définis en 2024.

Sur le sujet des infrastructures, 5 enjeux majeurs sont ciblés dans la première partie :

- Les itinéraires de rabattement vers le réseau BreizhGo.
- Les établissements scolaires publics et privés. Cet axe est élargi à l'accompagnement des établissements dans leurs démarches autour des PDES (Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires).
- Le rabattement vers les SR3V.
- Les zones d'emplois artisanales et industrielles.
- Ce 5^{ème} axe est encore en cours de réflexion mais il concerne les itinéraires d'intérêt régional inter-EPCI et interdépartementaux.

Au sujet de l'intermodalité, l'embarquement de vélos dans les bus demeure un sujet complexe pour l'ensemble des acteurs de la filière, notamment concernant l'exploitation du service. A noter qu'il existe dans le Département du Finistère une possibilité d'embarquement sur dix lignes de bus lors de la période estivale.

Par ailleurs, une subvention régionale sera octroyée pour l'aménagement des arrêts de car à hauteur de 70% de l'aménagement avec un plafond (qui n'a pas été communiqué lors de la rencontre). Ces aménagements d'arrêt peuvent intégrer un cheminement et du stationnement vélo. Cette subvention se décline en deux dispositifs distincts avec une prime à l'aménagement et un dispositif spécifique au cheminement vélo + piéton.

Concernant l'action sur les territoires, la Région peut éventuellement sensibiliser autour de la pratique du vélo et de la politique cyclable comme en 2022 lors de la Conférence bretonne du vélo à Saint-Brieuc. Par ailleurs, pour les EPCI de petite taille, la Région entend jouer le rôle de facilitateur et d'animateur.

A propos des financements plus spécifiquement, les enveloppes européennes du FEDER (fond européen de développement régional), permettant un financement d'environ 40% des infrastructures cyclables, sont redistribuées par la Région. Elles représentent quelques millions d'euros. D'ici fin juillet, le cahier des charges en cours de rédaction sera publié pour les appels à projets pluriannuels jusqu'en 2027.

EPCI Voisins

Concarneau Cornouaille Agglomération

- Le schéma vélo, élaboré en 2015, prévoit une connexion avec le territoire de la CCPF et une connexion de La Littorale, envisagée comme le seul point de raccordement entre les deux territoires.
- Plusieurs acteurs sont présents sur le territoire : l'association Vélo Bleu qui coordonne « Mai à vélo », l'association CRADE (qui propose notamment des ateliers de réparation), Intersport, Décathlon et d'autres magasins de vélo...

Quimper Bretagne Occidentale

La délibération du Schéma Directeur Mobilités Durables de Quimper Bretagne Occidentale est prévue pour Novembre 2023.

En provenance de Quimper, les axes principaux en réflexion dans le schéma sont les suivants :

- Vers Saint-Evarzec et Concarneau via la D783
- Vers Saint-Evarzec via la Route d'Ergué-Armel
- Vers Saint-Evarzec et Saint-Yvi via le Rond-point de Troyalac'h
- Vers Pleuven, Fouesnant et Bénodet via la D34

Communauté de Communes du Pays Bigouden Sud

La CCPBS a lancé, à la fin de l'année 2021, l'élaboration du schéma directeur vélo du Pays Bigouden Sud. La seule connexion à la CCPF est structurante et envisagée par le Pont de Cornouaille (D44).

Département du Finistère

La stratégie Finistère Cyclable 2021-2027 cadre les objectifs du département, en visant un objectif de 8% de part modale vélo en 2030.

30 millions d'euros sont investis sur 4 ambitions majeures :

- Ambition 1 : Aménager les infrastructures nécessaires au développement de la pratique du vélo en Finistère
- Ambition 2 : Développer la pratique du vélo au quotidien et pour les loisirs et le tourisme
- Ambition 3 : Développer la mobilité à vélo vers les publics cibles du Département pour la rendre accessible à tous
- Ambition 4 : Partager une culture et porter une gouvernance vélo en Finistère
- Sur le territoire du Finistère, deux axes majeurs sont ciblés : La Véloroute départementale Pleuven – Fouesnant et *la Littorale* (inscrite au schéma vélo national).
- La ligne de cars – BreizhGo Bénodet – Concarneau (ligne 48) dispose de racks à vélo.



**BÉNODET - CLOHARS-FOUESNANT
FOUESNANT - GOUESNAC'H - LA FORÊT-FOUESNANT
PLEUVEN - SAINT-ÉVARZEC**