

Communauté de Communes de Blavet Bellevue Océan
Etude pour la mise en place d'un Schéma Directeur Vélo

PHASE 3 – RAPPORT FINAL



ITEM Etudes & Conseil

Siège social (Besançon)
27, rue Clément Marot- 25 000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71
Email : contact@item-conseil.fr

Immeuble Oxygène – Bâtiment A – 35510 Cesson-Sévigné

Agence Rennes :
Meeting Point
13, rue Claude Chappe

Siège : 1 Impasse des Myosotis 56400 BRECH
Bureau : 21 rue du Danemark –ZA de Porte Océane 56400 AURAY
Tel : 06.89.74.44.63

Email : j.ledireach@urbaction.fr

URBACTION
urbaction.fr

SOMMAIRE

1.	Le contexte d'élaboration du Schéma Directeur	3
2.	Les point-clés du diagnostic	8
3.	La co-construction du maillage	18
4.	Les préconisations d'aménagements	24
5.	Le chiffrage global du maillage	32
6.	La priorisation des itinéraires	36
7.	L'outil cartographique en ligne intégrant les fiches itinéraires	41
8.	Les services et actions complémentaires	43

PARTIE 1

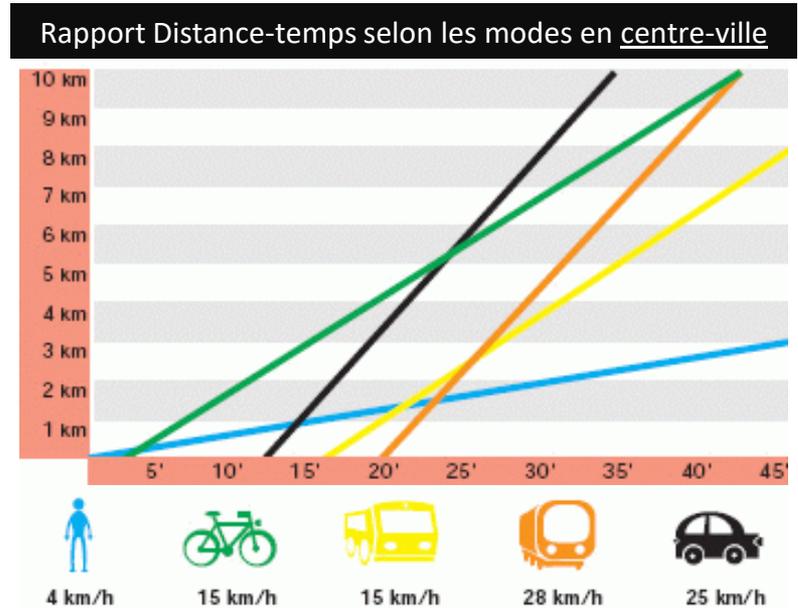
CONTEXTE D'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

LES ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE

- ✓ **Un moyen de déplacement alternatif aux modes motorisés.**
- ✓ Le vélo est considéré comme le mode de déplacement le **plus performant pour les trajets de moins de 5km** (en France, 60 % des déplacements font moins de 5 km).
- ✓ Une **part modale du vélo de 3 % en France mais en augmentation** (objectif 9% avec le plan vélo national en 2024).
- ✓ **Une ouverture de la pratique** du vélo à un **plus large public** et pour de plus **longues distances** grâce à l'essor du **VAE**.

Le développement du vélo répond ainsi aux enjeux :

- De diminution de l'impact environnemental (car en moyenne, ce sont pour 1km réalisé : 127 g/km de CO2 émis pour un trajet en voiture contre 4 à 20 g/km de CO2 émis à vélo selon régime alimentaire du cycliste).
- De proposer une offre de transport alternative à la voiture individuelle permettant de limiter l'usage de l'automobile et la place de celle-ci sur l'espace public.
- De diminution de la part des budgets consacrés aux déplacements, pour les ménages et collectivités.
- D'amélioration de la santé publique, du fait d'une activité physique régulière (30 minutes de vélo au quotidien = réduction de 30% du risque de maladies cardio-vasculaires, de diabète, etc.).
- Et dernièrement un enjeu de distanciation !



LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

- ✓ Rendre la **pratique cyclable plus attractive pour les différents usages** (*scolaires, actifs, touristes*), en améliorant la sécurité, la lisibilité et la compréhension du réseau ;
- ✓ Constituer, **à partir de l'existant et des projets de chacun, un maillage d'itinéraires cyclables** pour structurer un réseau à l'échelle des communes et du territoire intercommunal, connecté aux territoires limitrophes ;
- ✓ En lien avec ce maillage définir le **programme des aménagements** à réaliser (*outil de programmation / coût des aménagements / répartition du financement*) ;
- ✓ Favoriser l'intermodalité et la **connexion du vélo avec les autres modes de déplacements** (*ex : train...*) ;
- ✓ Pour favoriser la pratique cyclable, **développer le stationnement vélo, la location de vélo...** à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire... Et **faciliter le rabattement cyclable vers ces services...**
- ✓ **Réaliser un Schéma concerté** avec les élus, partenaires et acteurs de la société civile...

Définir la politique cyclable du territoire à long terme pour rendre le vélo crédible et attractif

UNE DÉMARCHE DÉCOMPOSÉE EN TROIS PHASES

Phase 1

Réunion de lancement
19 avril 2021

■
Bureau communautaire de partage
et validation du diagnostic
6 septembre 2021

Diagnostic de l'offre

- Entretien avec les élus et avec les partenaires
- Recensement de terrain / Analyses
- Un questionnaire auprès de la population

Phase 2

Atelier 1
27 octobre 2021

Atelier 2
18 novembre 2021

Bureau communautaire
17 janvier 2022

Construction de la stratégie du Schéma Directeur Cyclable

- Co-construction du maillage et des services complémentaires
- Validation de la phase 2

Phase 3

Atelier de priorisation
23 février 2022

■
Bureau Communautaire
7 mars 2022

Déclinaisons opérationnelles et plan d'actions

- Priorisation/programmation
- Fiches itinéraires / actions complémentaires
- Finalisation du schéma

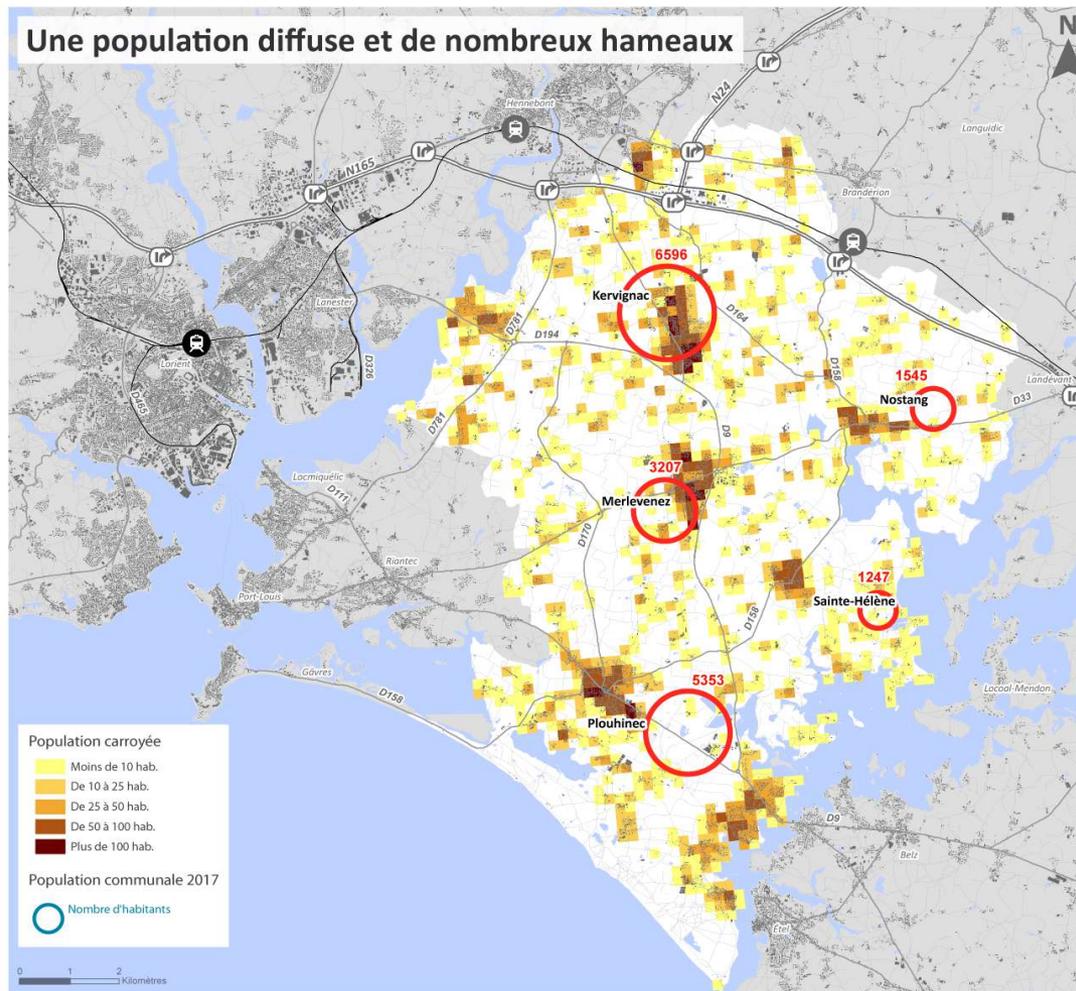
UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN AVEC DES INTERACTIONS COMPLEXIFIÉES



17 948 hab. en 2017
sur la CCBBO

+ 43% d'habitants depuis 1999 soit 5 400 personnes en plus

- ✓ Une urbanisation diffuse marquée par de nombreux hameaux
- ✓ A proximité immédiate de la Lorient Agglo (203 000 habitants en 2017) et d'AQTA (87 000 habitants) en +/- 20 min
- ✓ Un territoire « enclavé » contraint par la Blavet, la Ria d'Étel et les infrastructures (N165 / voie ferrée) induisant des goulots d'étranglements (Pont Lorois, N165...)



Urbanisme et mobilité sont étroitement liés, une urbanisation diffuse complexifiera la mise en place de solutions répondant au plus grand nombre



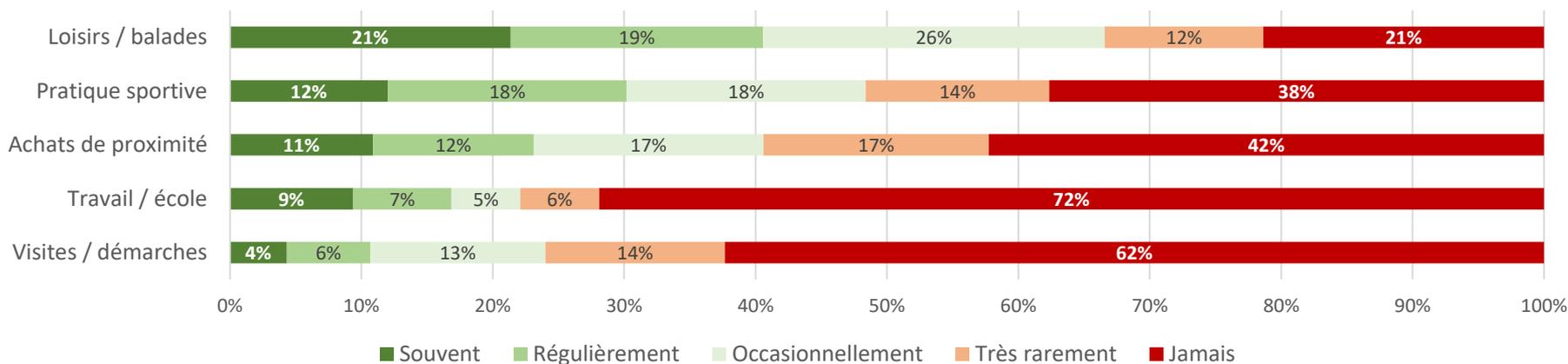
PARTIE 2

LES POINTS CLÉS DU DIAGNOSTIC

UNE PRATIQUE DU VÉLO DÉJÀ BIEN ANCRÉE POUR LE LOISIR, ET DES ATTENTES DE SÉCURISATION



L'utilisation actuelle du vélo ?



- ✓ **40 % des répondants admettent une pratique cyclable régulière de loisirs** (30 % pour une pratique sportive) et **26 % « occasionnelle »**
- ✓ **Pour des déplacements du quotidien : 23 % en ont une pratique régulière pour des achats de proximité** (59 % n'en font jamais voire très rarement) et **16 % pour des déplacements pendulaires** (80 %)

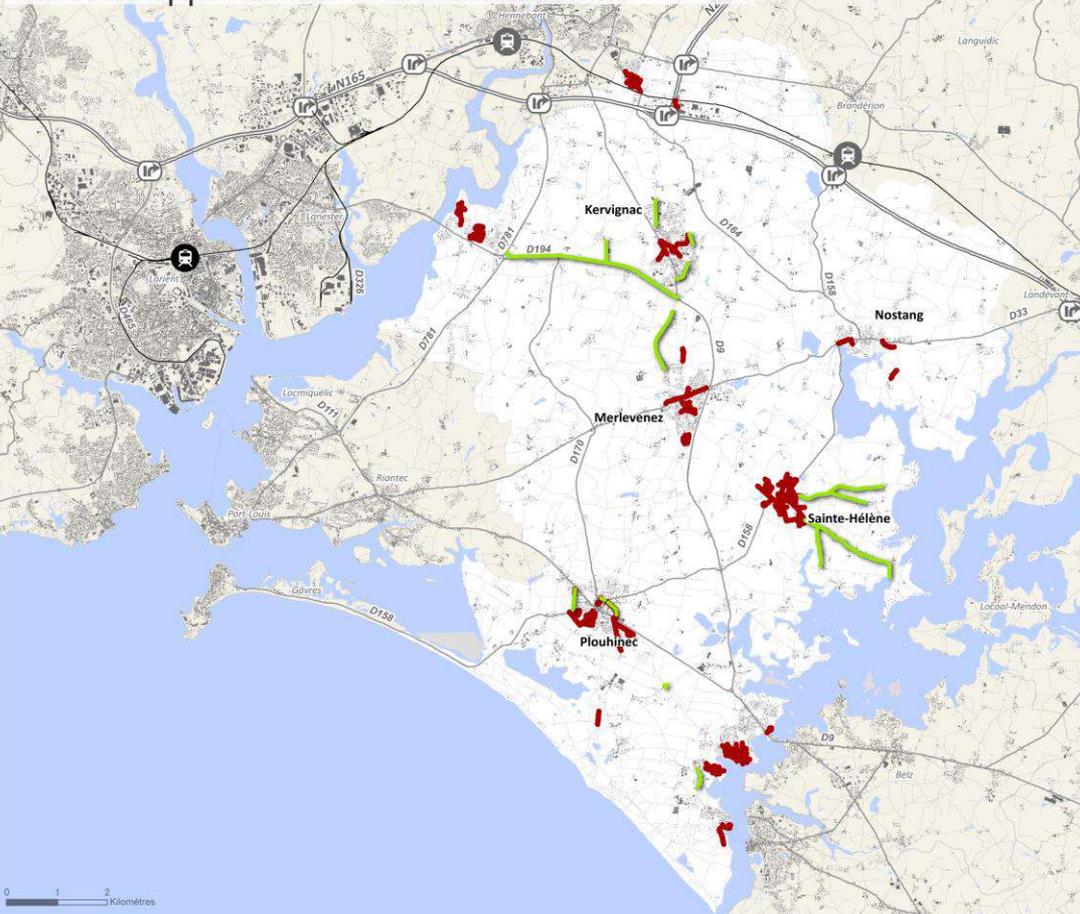
Les freins à la pratique cyclable ?

- ✓ **86 % la cohabitation difficile avec l'automobile** et des aménagements trop limités
- ✓ **36 % des aménagements cyclables qui sont dangereux**
- ✓ **22 % l'absence de stationnement vélo**
- ✓ **17 % la distance / 6 % le relief**

Les actions à mener en priorité	NOTE / 5
Créer ou sécuriser les aménagements	4,5
Signaliser / jalonner les itinéraires	3,8
Améliorer l'intermodalité vélo / transports collectifs	3,4
Développer le stationnement	3,3
Sensibiliser / communiquer	3,2
Pacifier les voiries	3,2
Développer la location de VAE	2,8

37 KM D'AMÉNAGEMENTS – UN MAILLAGE DISCONTINU MAIS DES OPPORTUNITÉS INTÉRESSANTES

37 km d'aménagements - Un maillage discontinu mais des opportunités intéressantes



✓ Plus de 37 km d'aménagements favorisant la pratique cyclable dont :

✓ **23,9 km de zones de modération des vitesses**

18,9 km de zones 30

4,5 km de voiries limitées à 30 km/h

La généralisation des priorités à droite sur Nostang n'est pas incluse mais elle participe à l'amélioration de la pratique cyclable

✓ **13,5 km d'aménagements cyclables**

5,9 km de pistes cyclables

5,5 km de chaudiou (un aménagement peu consensuel)

Des discontinuités communautaires « classiques » :

✓ Entre les communes et zones urbaines

✓ Vers les zones d'activités

Mais des opportunités existantes sur lesquelles s'appuyer :

✓ Un maillage urbain de zones de modération des vitesses

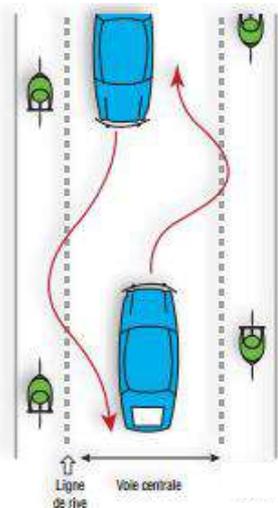
✓ Un axe structurant Kernours <> Kervignac <> Merlevenez à compléter plus qu'à créer ex-nihilo

✓ Des traversées du Blavet de la Ria d'Étel déjà existantes

✓ La réalisation prochaine de la véloroute V45

✓ Des emprises disponibles qui permettraient de développer des aménagements cyclables (D781 / D33)

UN SYSTÈME DE CHAUCIDOU À SAINTE-HÉLÈNE AUTOUR DUQUEL LES AVIS SONT CONTRASTÉS



Qu'est ce qu'une Chaucidou ?

Une chaussée sans marquage axial où les rives sont élargies pour la circulation des cyclistes.

- ✓ Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.
- ✓ La largeur de la voie centrale étant trop faible pour permettre le croisement, ces voitures se déportent sur la rive lorsqu'elles se croisent.
- ✓ Une solution dans les cas où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables classiques sur des routes au trafic inférieur à 5 000 véh./j.

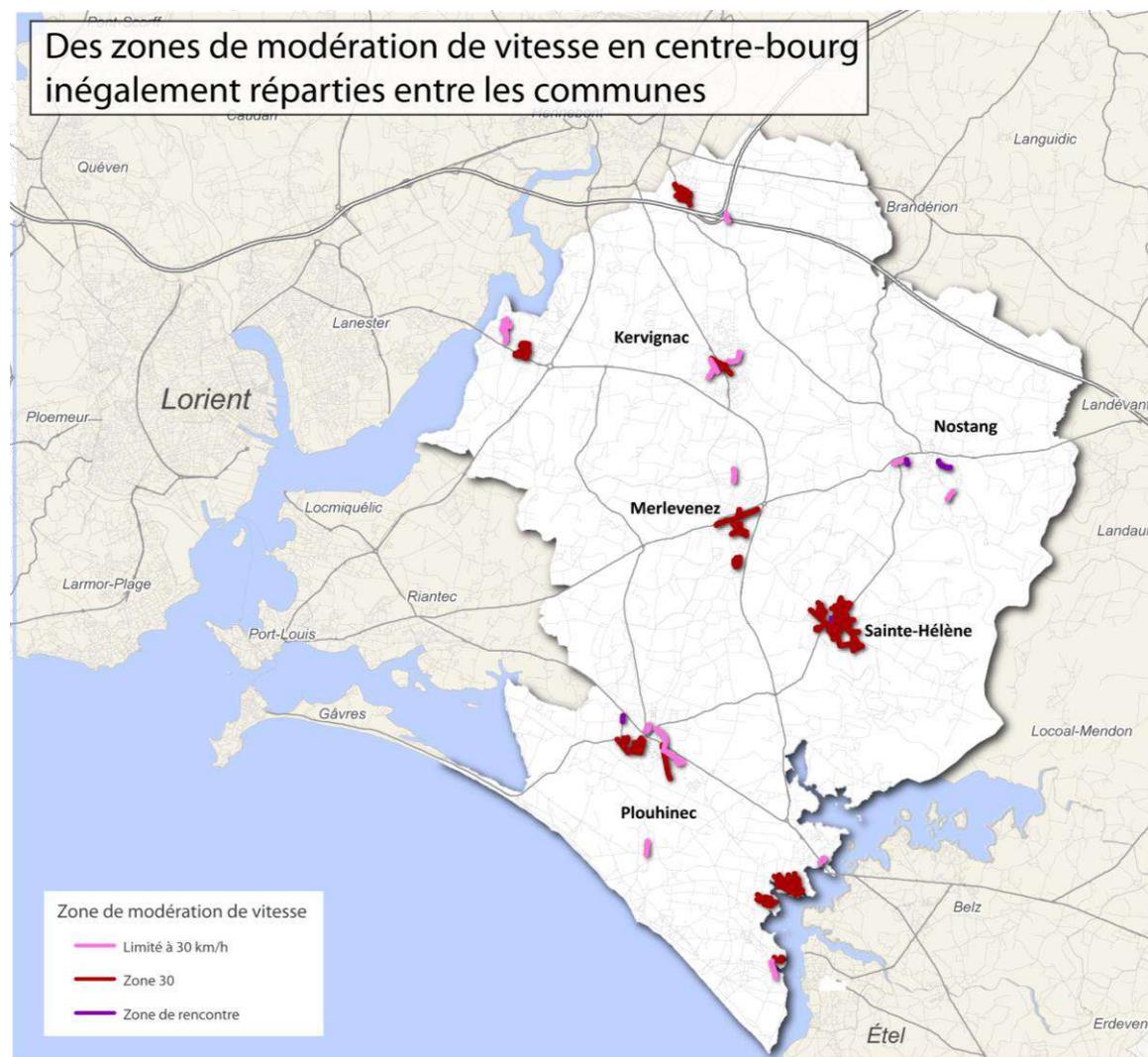
Chaucidou à Sainte-Hélène



- ✓ Une solution à moindre coût de la circulation des cycles sur les routes à faible trafic ...
- ✓ ... Qui peut tout de même occasionner des inquiétudes sur la sécurité des usagers, notamment pour les enfants

DES ZONES DE MODÉRATION DE VITESSE EN CENTRE-BOURG DANS LA CCBBO, MAIS INÉGALEMENT RÉPARTIES ENTRE LES COMMUNES

Des zones de modération de vitesse en centre-bourg inégalement réparties entre les communes



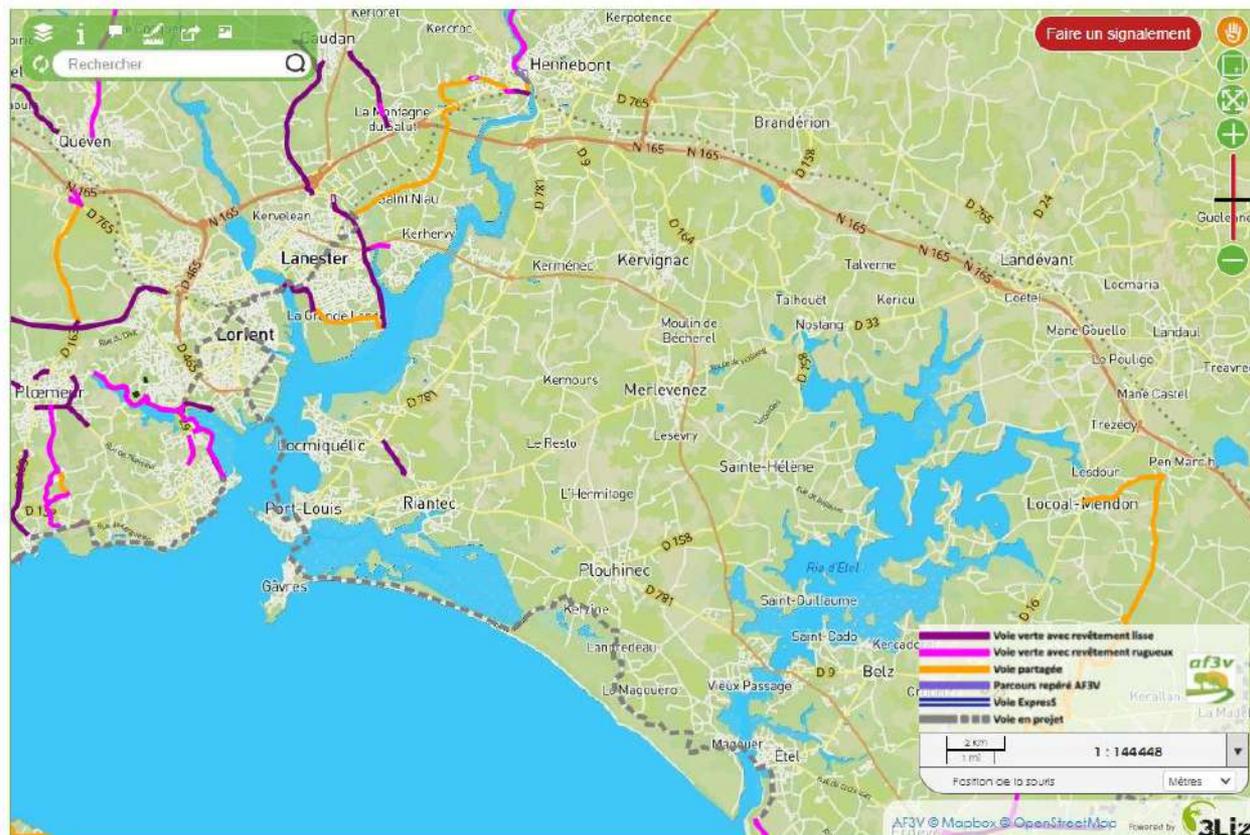
- ✓ La plupart des zones pavillonnaires et des hameaux ne sont pas concernés par des mesures de modération de vitesse
- ✓ Le centre-bourg de la commune de Sainte-Hélène est entièrement couvert par une zone 30
- ✓ Les communes de Kervignac, Merlevenez et Plouhinec ont mis également en place des zones limitées à 30km/h sur des portions de leurs centre-bourg, mais de manière discontinue
- ✓ La commune de Nostang n'a quasiment aucun aménagement de modération de vitesse, mais à privilégié les priorités à droite



Zone 30 à Kervignac

DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES À LA PRATIQUE CYCLABLE INSUFFISANTS

- ✓ 158 places de stationnement vélo recensées sur le territoire – Seulement 7 % d'arceaux (système d'accroche préférable pour la sécurité du cycle) – Pas de box
- ✓ Pas d'itinéraires jalonnés spécifiques en direction des équipements ou des pôles
- ✓ Une valorisation de boucles cyclables à des fins touristiques proposée par les communes (ex : Plouhinec) ou par des usagers, mais pas de réelle valorisation d'itinéraires structurants
- ✓ Des offres de location de vélos sur les communes limitrophes (Hennebont, Port-Louis, Belz...)...
- ✓ Mais pas d'offres internes si ce n'est via le camping « Le Monteno » de Plouhinec (via un partenariat avec le loueur de Belz, qui assure de la livraison de vélo en location sur l'ensemble de la CCBBO, mais à des fins touristiques)



Un corpus de solutions à accélérer, dans le cadre du futur Schéma Directeur Cyclable, par exemple en s'appuyant sur la réalisation de la V45 (itinéraire à finaliser en concertation avec les partenaires)

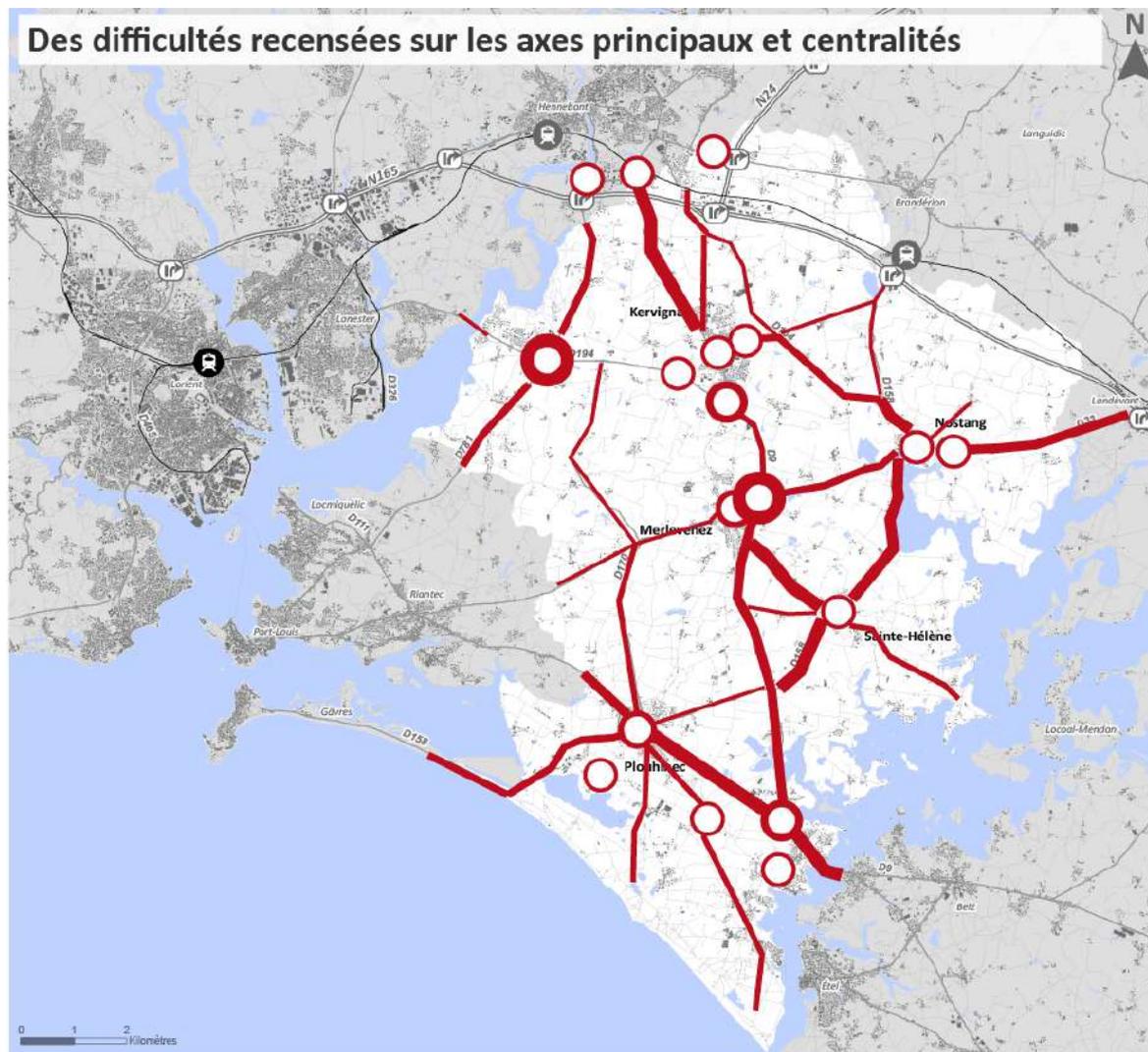
DES DIFFICULTÉS CYCLABLES IDENTIFIÉES PAR LES RÉPONDANTS

La redondance des difficultés cyclables recensées par les habitants dans le questionnaire met en valeur :

- Le giratoire de Kernours
- L'axe Kervignac – Hennebont
- Les liaisons depuis Nostang et Sainte-Hélène vers les autres communes
- Le giratoire de la Madeleine à Merlevenez
- Les liaisons depuis Plouhinec vers les Plages et la Ria d'Étel
- L'axe entre Merlevenez et le Pont Lorois

Les liaisons complémentaires vers les hameaux ou les difficultés sur les centralités sont également citées mais moins fréquemment...

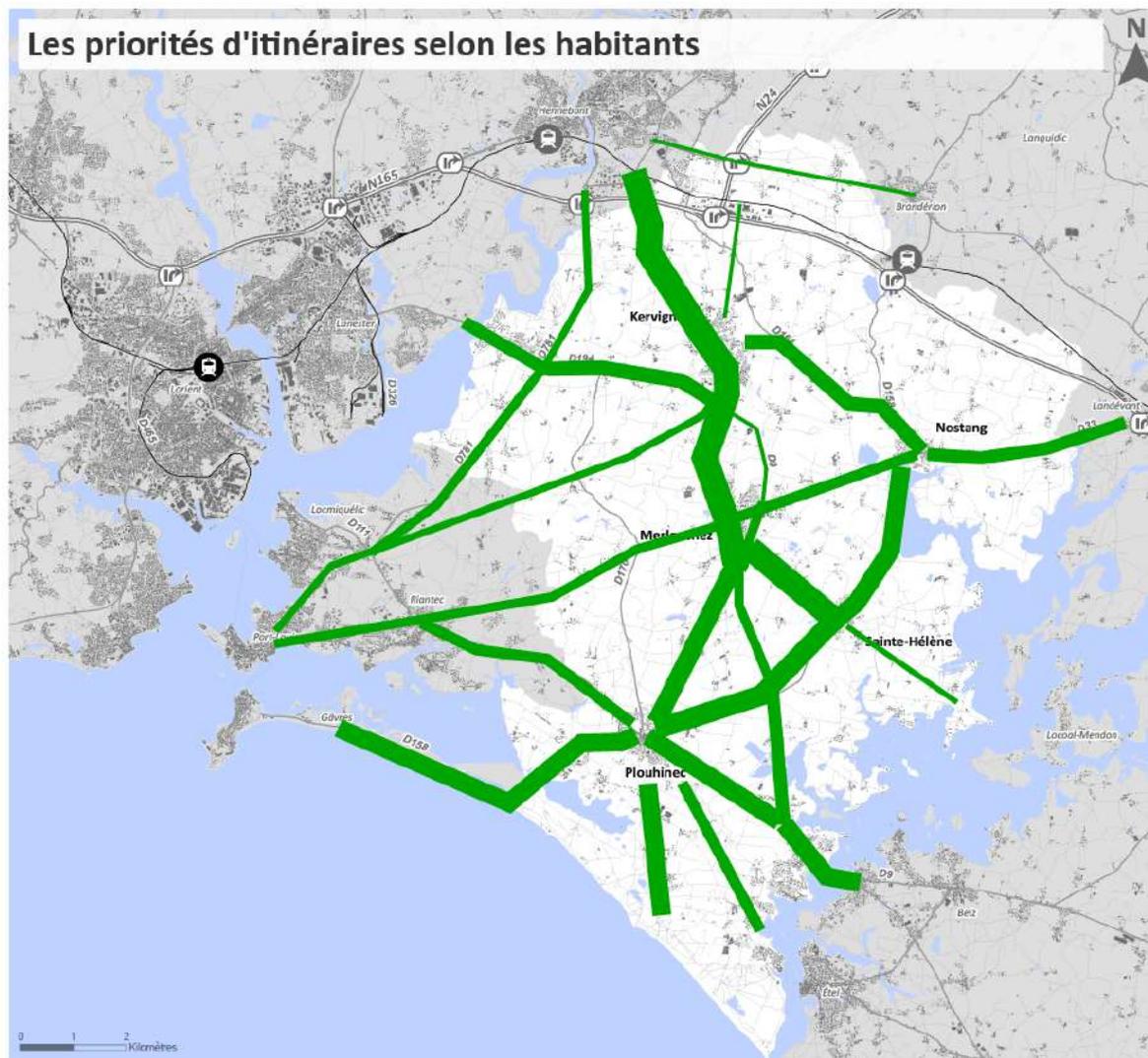
... illustrant l'enjeu communautaire du futur Schéma Directeur Cyclable



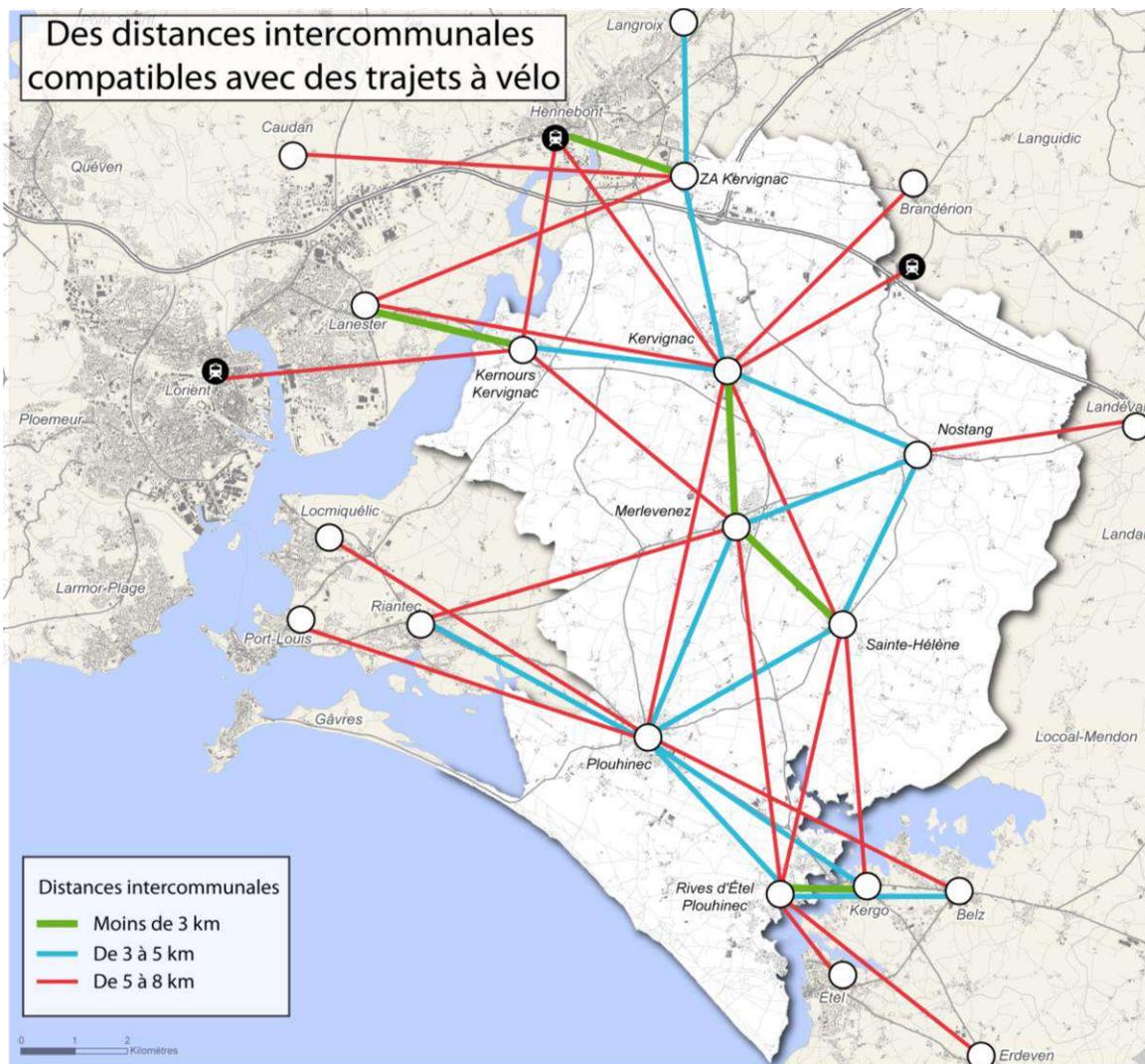
LES PRIORITÉS D'ITINÉRAIRES SELON LES RÉPONDANTS

Parallèlement aux difficultés, la redondance des itinéraires cyclables prioritaires met en valeur :

- L'axe Nord Sud depuis Hennebont jusqu'aux plages via les trois pôles centraux
- La liaison Nostang / Plouhinec via Sainte-Hélène
- Un axe Littoral depuis Port-Louis / Gâvres vers le Pont Lorois
- Des liaisons vers l'extérieur (Lorient Agglomération, Belz, et Landévant)
- A ces itinéraires s'ajoutent une demande de sécurisation dans les centralités et vers les hameaux



DES DISTANCES INTERCOMMUNALES COMPATIBLES AVEC DES TRAJETS EN MODE DOUX



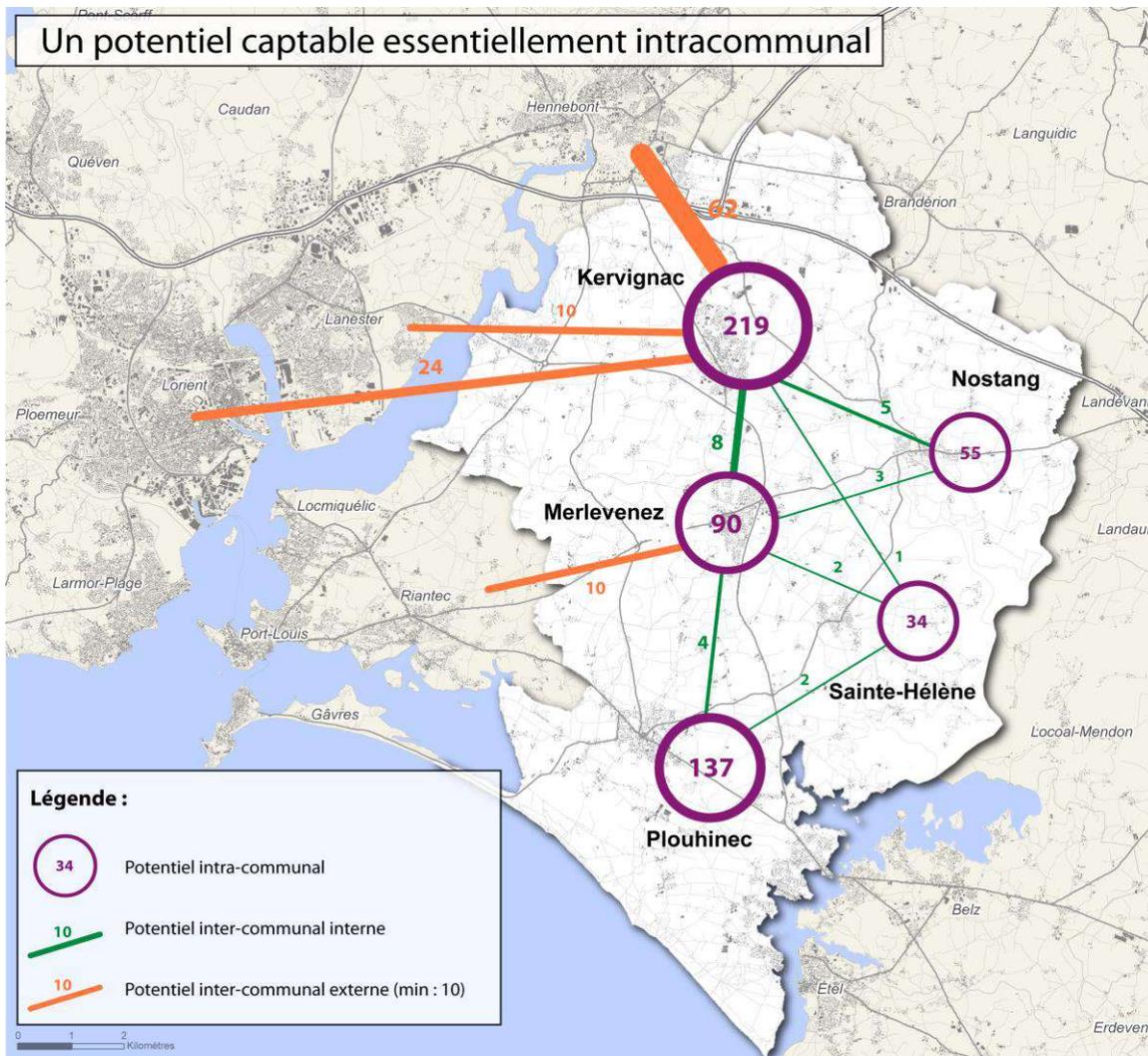
✓ Des distances intercommunales raisonnables pour des trajets en modes doux :

- Les liaisons entre communes limitrophes font moins de 5 km soit environ 20 min en vélo
- La commune de Merlevenez occupe une place géographiquement centrale dans la CCBBO et peut relier tous les points rapidement

✓ De nombreux points clés extérieurs au territoire à distance raisonnable des communes de la CCBBO :

- Depuis Kervignac, les distances vers la CA de Lorient sont adaptées pour le cycle notamment vers Hennebont depuis Kervignac via le Porzo
- Plouhinec est également proche à la fois du secteur de Riantec, et du secteur d'Etel

UN POTENTIEL D'USAGERS PENDULAIRES ESSENTIELLEMENT INTRA-COMMUNAL, ET QUELQUES LIAISONS EXTERNES INTÉRESSANTES



**676 usagers
pendulaires / jour
potentiellement captables**

Un potentiel essentiellement intra-communal sur les communes de la CCBBO :

- 79% des usagers pendulaires potentiels réalisent des trajets à l'intérieur de leur commune de résidence
- Les trajets intercommunaux internes à la CCBBO sont faibles, et représentent seulement 4% du potentiel

Quelques liaisons intéressantes en externe, notamment depuis Kervignac :

- Entre Hennebont est Kervignac (62 usagers pendulaires potentiels),
- Entre Lorient et Kervignac et via Lanester (34 usagers potentiels)

Le potentiel captable est calculé à partir d'hypothèse de part modale pour les actifs et scolaires... Mais cela occulte les autres déplacements

PARTIE 3

LA CO-CONSTRUCTION DU MAILLAGE

UNE STRATÉGIE COCONSTRUITE ENTRE LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Pour tendre vers un Schéma Directeur partagé du plus grand nombre, 2 ateliers ont été réalisés :

- ✓ Le 27 octobre : pour travailler sur le maillage
- ✓ Le 18 novembre 2021: pour finaliser le maillage et échanger et prioriser les services

Afin de pouvoir discuter de manière localisée les participants étaient invités à se répartir entre communes limitrophes.



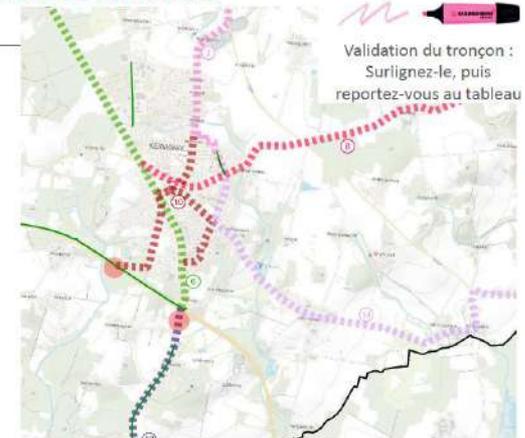
Sur la base de propositions faites par le bureau d'études, à considérer plus comme des ouvertures à la discussion que comme des itinéraires figés, et en s'appuyant sur des planches cartographiques en A0 et des grilles de réponses, les participants ont eu la possibilité de :

- ✓ Valider les itinéraires proposés par le bureau d'études ;
- ✓ Valider les itinéraires mais modifier le tracé proposé ;
- ✓ Refuser l'itinéraire;
- ✓ Compléter le maillage.

POUR JUGER DE LA PERTINENCE DES LIAISONS PROPOSÉES...

Pour chaque proposition définie par le BE:

- Si une proposition est validée
 - ➡ On la surligne en trait plein et on remplit le tableau
- Pour les propositions multi-variantes
 - ➡ On surligne la variante ou les variantes validées en trait plein et on remplit le tableau
- Si le tracé d'un itinéraire est à modifier
 - ➡ On trace l'itinéraire modifié en trait plein et on remplit le tableau
- Si un itinéraire n'est pas retenu
 - ➡ On laisse l'itinéraire en pointillé et on remplit le tableau
- Si un itinéraire complémentaire est envisagé
 - ➡ On le trace en trait plein (au surligneur), on lui donne un numéro et on le détaille dans le tableau



Itinéraire	Caractéristiques	Statut	Statut de la réponse
2. Plozevet - Bangou Centre - Mehaus - Plozevet Centre	Longueur : 12,1 km Prévision de trafic : - 2000 véhicules/jour - 300 véhicules/jour Éléments de justification : 1000 Amélioration de la desserte - C.C. Mobilier : 100000€	C.C.G. Métiers Intégration possible Non retenu	
2. Ruzic - Mehauzen - Ruzic - Landreac	Longueur : 12,1 km Prévision de trafic : 2000 Éléments de justification : 1000 Amélioration de la desserte - C.C. Mobilier : 100000€	C.C.G. Métiers Intégration possible Non retenu	

L'ATELIER DU 27 OCTOBRE, UNE PREMIÈRE APPROCHE DU MAILLAGE PROPOSÉ PAR LE BUREAU D'ÉTUDES

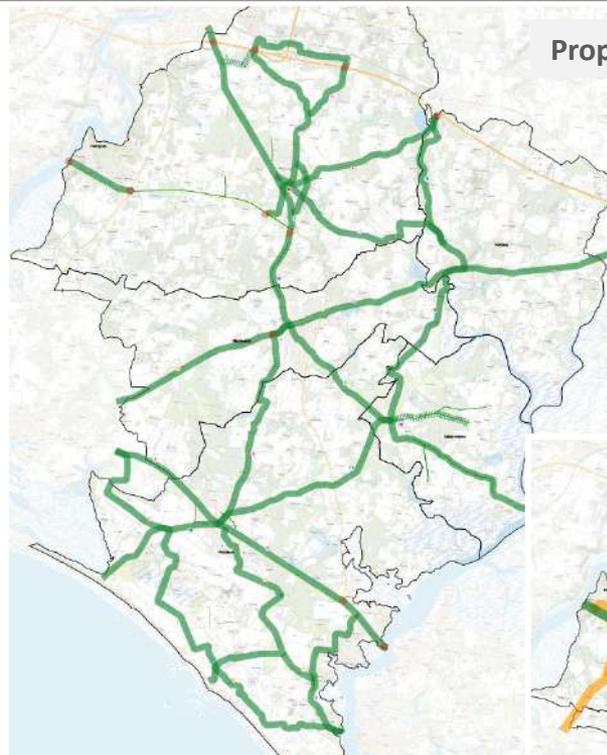
En amont de l'atelier du 27 octobre, **25 itinéraires ont été proposés par le bureau d'études.**

Ces itinéraires ont été proposés pour :

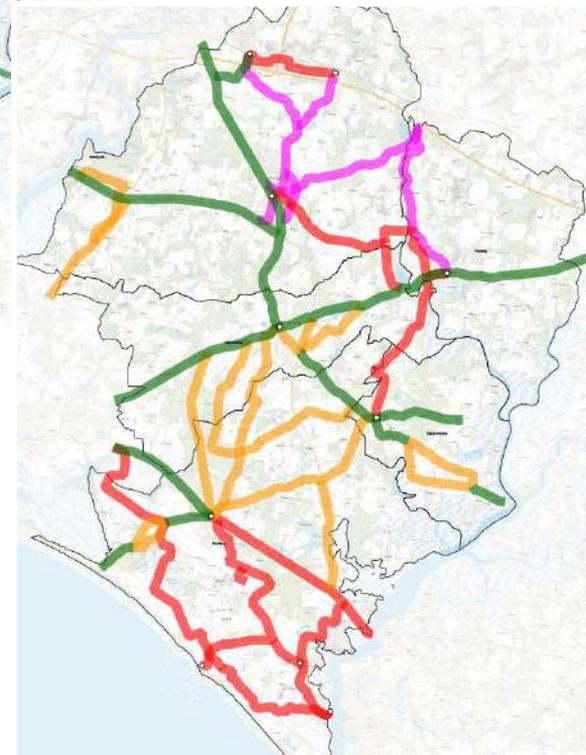
- ✓ Répondre aux **objectifs initiaux de l'étude**, aux principaux constats issus du diagnostic et aux enjeux qui en découlent ;
- ✓ De **faciliter les connexions vers et entre les polarités de la CC Blavet Bellevue Océan** (Kervignac / Merlevenez / Plouhinec) ;
- ✓ De s'appuyer, dans la mesure du possible, sur des **voiries de faible trafic.**

Il est ressorti de ce premier travail de concertation :

- ✓ **Des itinéraires faisant consensus entre les participants ;**
- ✓ **Des propositions ou alternatives supplémentaires faites par les participants ;**
- ✓ **Des itinéraires indécis ;**
- ✓ **Des itinéraires proposés par le bureau d'études mais pour lesquels le sentiment général serait de ne pas les intégrer.**



Proposition initiale du bureau d'études



Résultats du travail de concertation à l'issue du premier atelier

L'ATELIER DU 18 NOVEMBRE 2021, DES ÉCHÉANCES AUTOUR DES SERVICES

De la même manière que pour les itinéraires, les participants ont été invités à se prononcer sur un corpus de services à développer, sur la base de propositions faites par le bureau d'études.

Les services proposés ont vocation à accompagner le cycliste dans ses déplacements quotidiens.

Afin de rester dans une démarche pragmatique, il a été proposé un travail de sélection et de priorisation (l'ensemble des actions proposés ne pouvant être retenues pour des raisons économiques, techniques, humaines...).

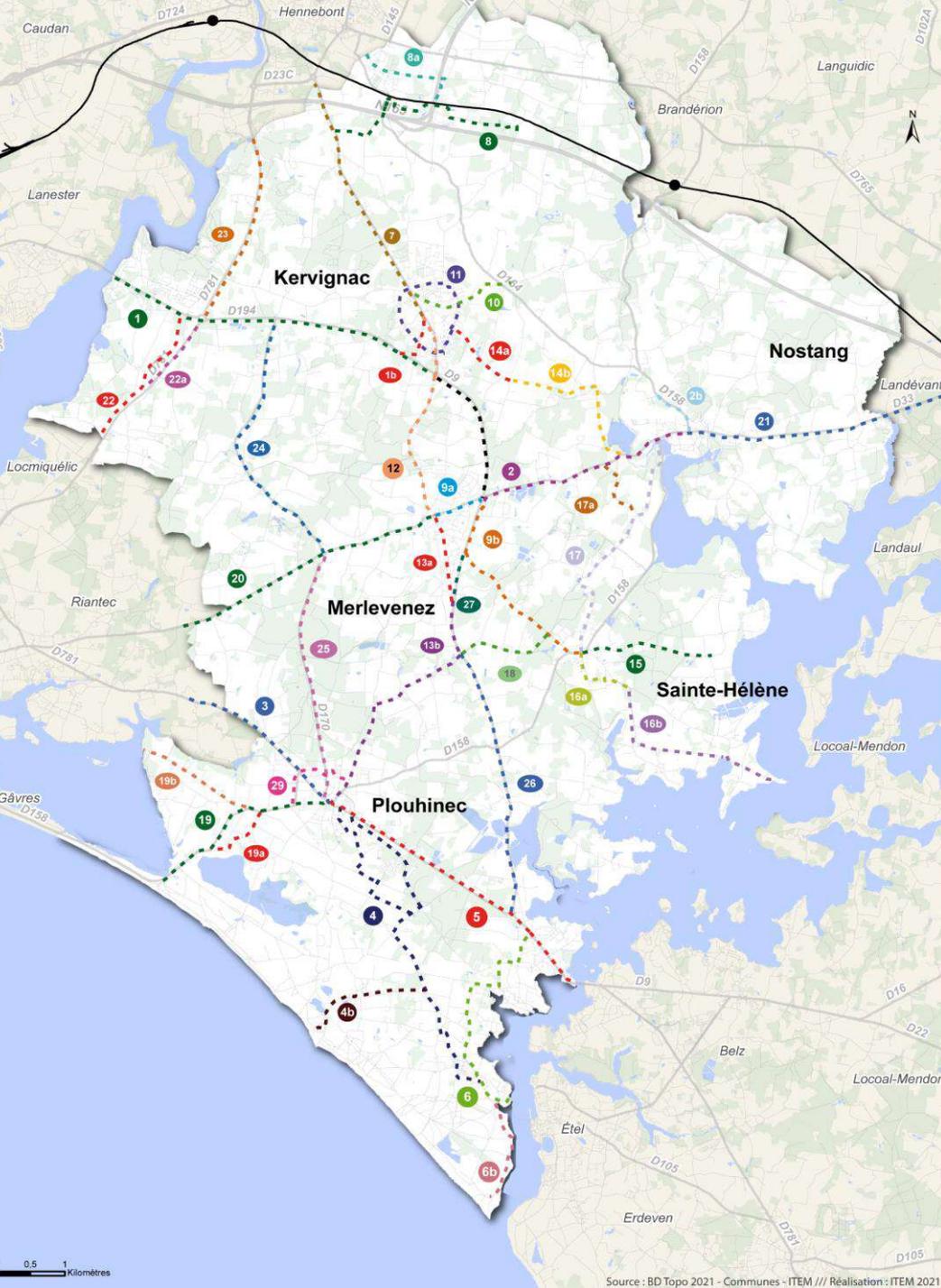
Sur les 13 services proposés initialement, les participants ont retenu :

- ✓ 4 services considérés comme prioritaires ;
- ✓ 2 services secondaires ;

A noter que 3 services « non consensuels » ont été soumis au Bureau Communautaire.

Détail du service envisagé		Classement			Justification du choix /remarques....	← Éléments de contour opérationnel si service retenu comme prioritaire
		5 Prioritaires (ordre de 1 à 5)	3 Secondaires	Non retenu		
1	Développer le stationnement vélos : pôles générateurs, centralités...					Quels pôles prioritaires à équiper ? Quel type de stationnement selon les pôles ? Qui porte la réalisation de stationnements ?
2	Organiser des événements festifs, ponctuels et symboliques pour le grand public : fête du vélo, journée sans voiture, découverte du territoire à vélo ...					Quels événements à développer ? Sur quels secteurs les organiser ? Qui porte l'organisation de ces manifestations ?
3	Organiser des événements ponctuels dédié aux pendulaires : challenges mobilité pour les entreprises					Quels porteurs ? Pour quelles entreprises stratégiques ? Quels défis ? Prix ?
4	Développer des outils et éléments d'information cyclable : cartes des itinéraires et/ou application (intégration stationnement...);					Quels outils prioritaires ? Pour quels usagers ? Qui porte la réalisation de ces outils ?
5	Mettre en place une carte collaborative permettant de pointer les problématiques du réseau cyclable					
6	Développer les vélobus et les ateliers d'éco-mobilité scolaire (vélocar, parcours vélo-école, apprentissage vélo, sécurité...)					Quels peuvent être les écoles les plus adaptées ? Quels sont les facteurs de réussite ?
7	Organiser des vélos-écoles pour tous les publics afin d'apprendre à faire du vélo et à circuler en milieu urbain en toute sécurité					Qui organise les vélos-écoles (association, CCBBO...)? Quels lieux ciblés ? Pour quels niveaux scolaires ?





LE MAILLAGE FINAL

- ✓ Un maillage de **42 itinéraires**.
- ✓ Qui représentent **109,4 km** sur le territoire.
- ✓ **Des itinéraires aux différentes vocations :**
 - ✓ Liaison intercommunale
 - ✓ Liaison avec les pôles externes à la CCBBO
 - ✓ Itinéraires touristiques
 - ✓ ...

84 % DU MAILLAGE À AMÉNAGER OU À REPRENDRE

	Maillage	
A aménager	91,9 km	84 %
A reprendre	6,5 km	6 %
A signaler	6,4 km	6 %
Existant	4,6 km	4 %
Total	109,4 km	100%



Voie verte Existante
Kervignac,
Itinéraire 22a



Voie verte à Signaler
Kervignac, Itinéraire 1



Voie verte à créer
Plouhinec,
Itinéraire 5

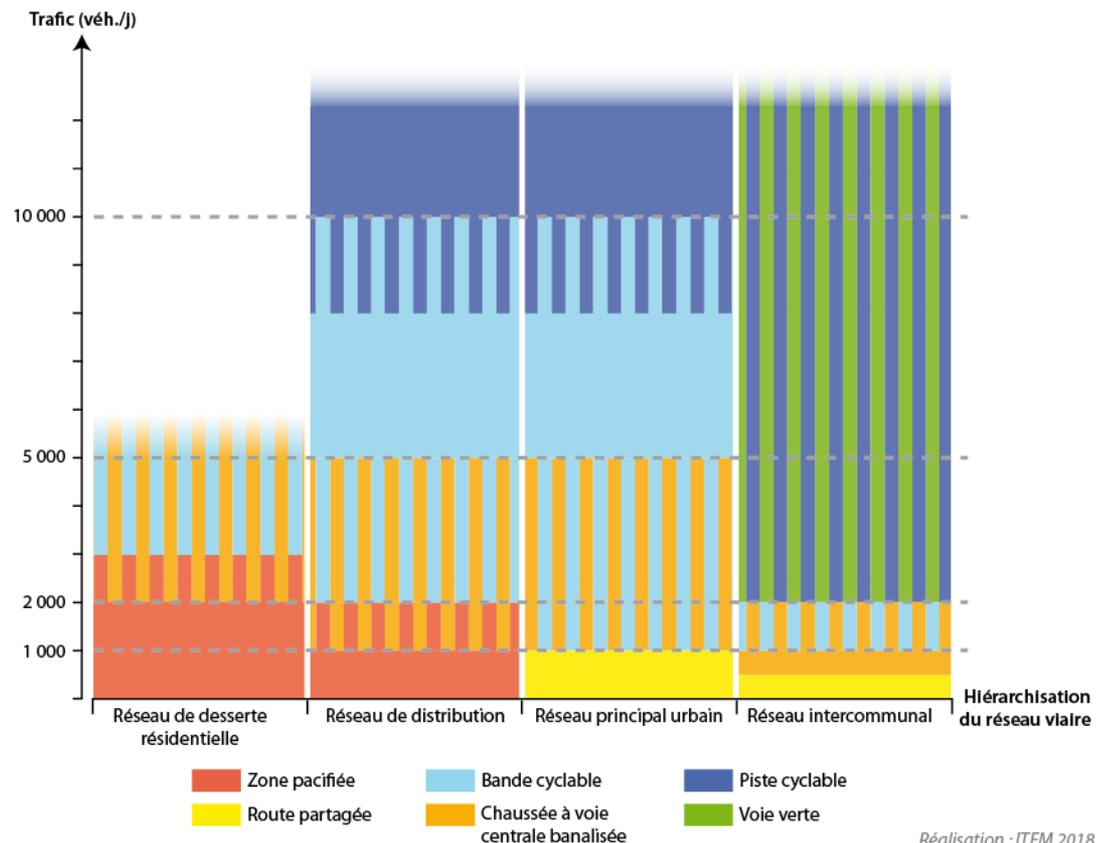
PARTIE 4

LES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT

DÉFINITION DES TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENT

Aménager un itinéraire cyclable, ce n'est pas réaliser des pistes partout. Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte !

- ✓ Une préconisation d'aménagement est proposée sur les 181 tronçons du maillage qui composent les 42 itinéraires ;
- ✓ En lien avec la hiérarchisation, le potentiel, le trafic, le profil
- ✓ Ce sont des avis techniques susceptibles d'évoluer lors de la mise en œuvre selon :
 - des contraintes identifiées lors des études d'avant travaux,
 - des choix de la collectivité,
 - ou des moyens financiers



PRINCIPE DE DÉFINITION DES AMÉNAGEMENTS PAR ITINÉRAIRE

Chaque itinéraire du schéma est découpé en tronçons de voiries, auxquels sont attribués une préconisation d'aménagement

 Double sens cyclable	 Route partagée	 CVCB	 Zone 30
 Bande cyclable	 Vélorue	 Voie verte	 Zone de rencontre
 Piste cyclable	 Limité à 30 km/h	 Route à accès restreint	

Exemple de découpage d'itinéraire, et de préconisation d'aménagement par tronçon :



145 : Aménagement préconisé : Vélorue



146 : Aménagement préconisé : Pistes cyclables



147 : Aménagement préconisé : Voie verte

TPOLOGIES D'AMÉNAGEMENT (1) – AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE

Les voies vertes

Réservée à la circulation des véhicules non motorisés.

€ De 60 K€ / km pour le revêtement d'un chemin à 500 K€ / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux



Les routes à accès restreints

Pour limiter les coûts d'aménagements importants, il est envisageable de fermer la circulation générale (sauf ayants droits) sur certaines petites voies qui assurent les liaisons entre les communes. En effet, on observe sur le territoire une multitude de petites voies parallèles ayant la même origine <-> destination. Il serait intéressant d'en dédier une aux cycles (accès limiter aux véhicules avec un système de barrière créant deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct hormis pour les cycles).



Les pistes cyclables

Chaussée réservée aux cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.

€ De 100 K€ / km à 500 k€ / km



Les bandes cyclables

Voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage ;



€ De 30 K€ / km pour du simple marquage
à 250 K€ / km en cas de reprise de chaussée

Les chaussées à voie centrale banalisée

Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.



€ De 40 à 80 K€ / km en cas de reprises mineures
de la chaussée

TPOLOGIE D'AMÉNAGEMENT (3) – AMÉNAGEMENTS DE COHABITATION MODALE

Zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre)

Ces chaussées sont à double sens pour les cyclistes.



De 5 000 € / km
(simple signalisation)
à 500 000 € / km
(reprise globale de la voirie)

La route partagée

Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes avec une signalisation horizontale et verticale qui rappelle la présence de cyclistes.



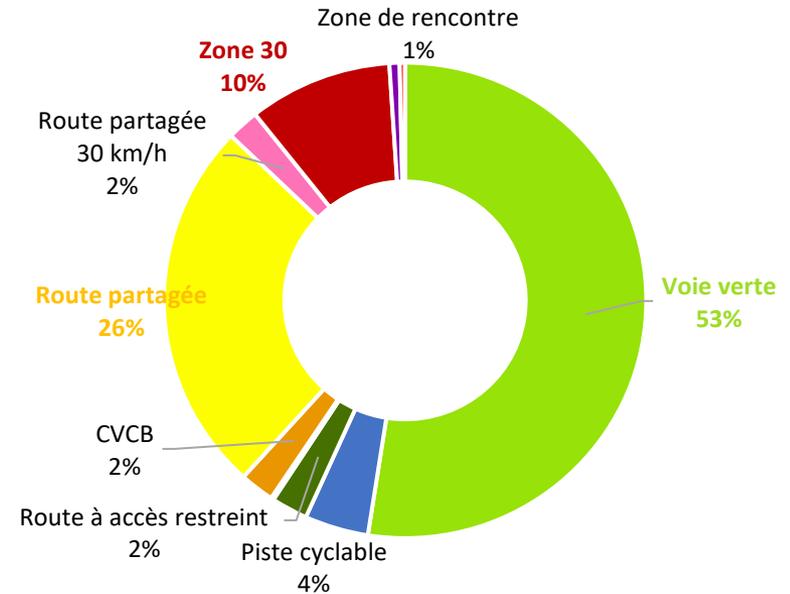
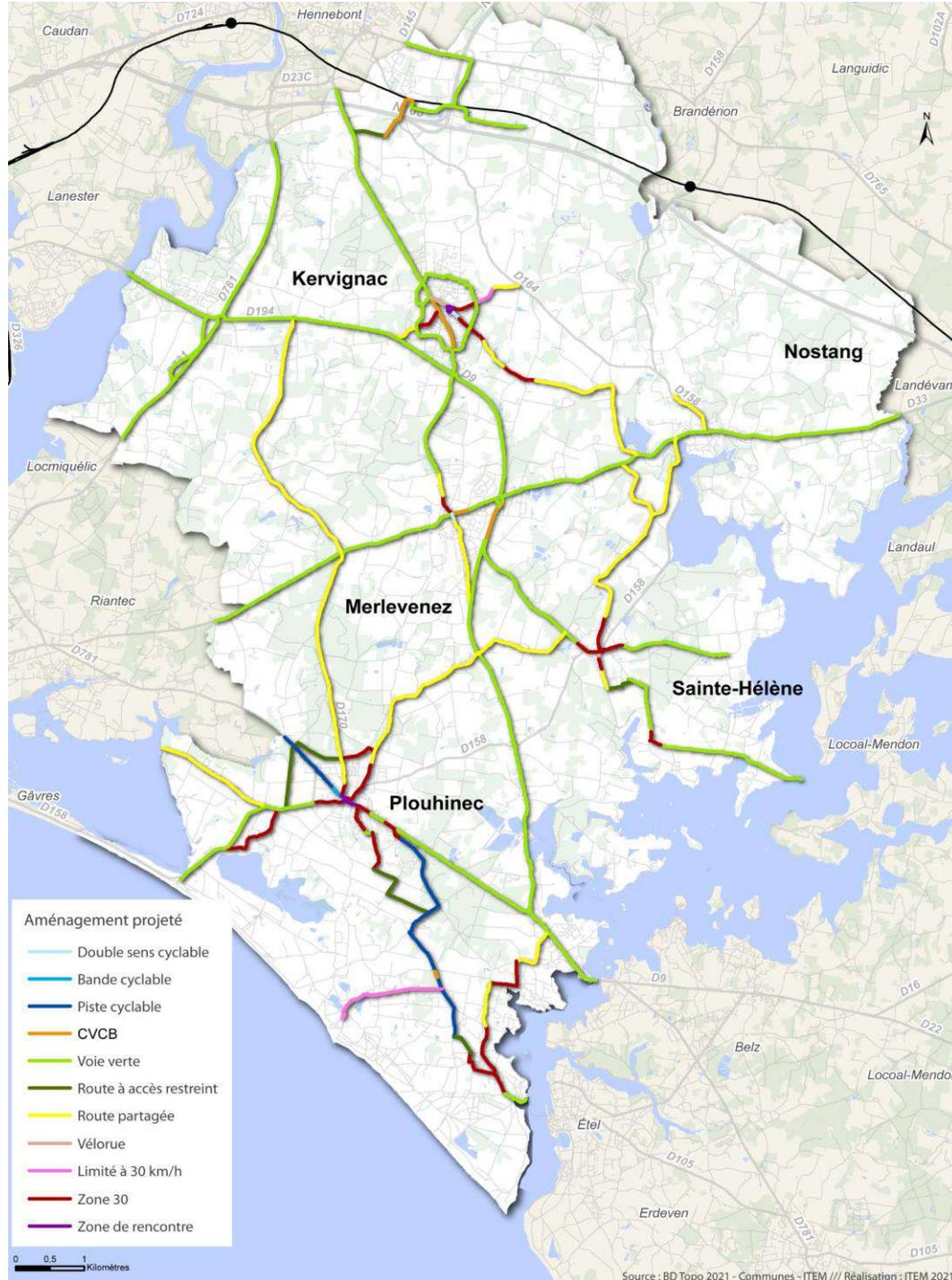
La vélorue

Il s'agit de donner une **priorité relative aux cyclistes** sur le trafic motorisé. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et est légitimé par du marquage au sol.



+/- 4 000 € / km
pour du simple marquage

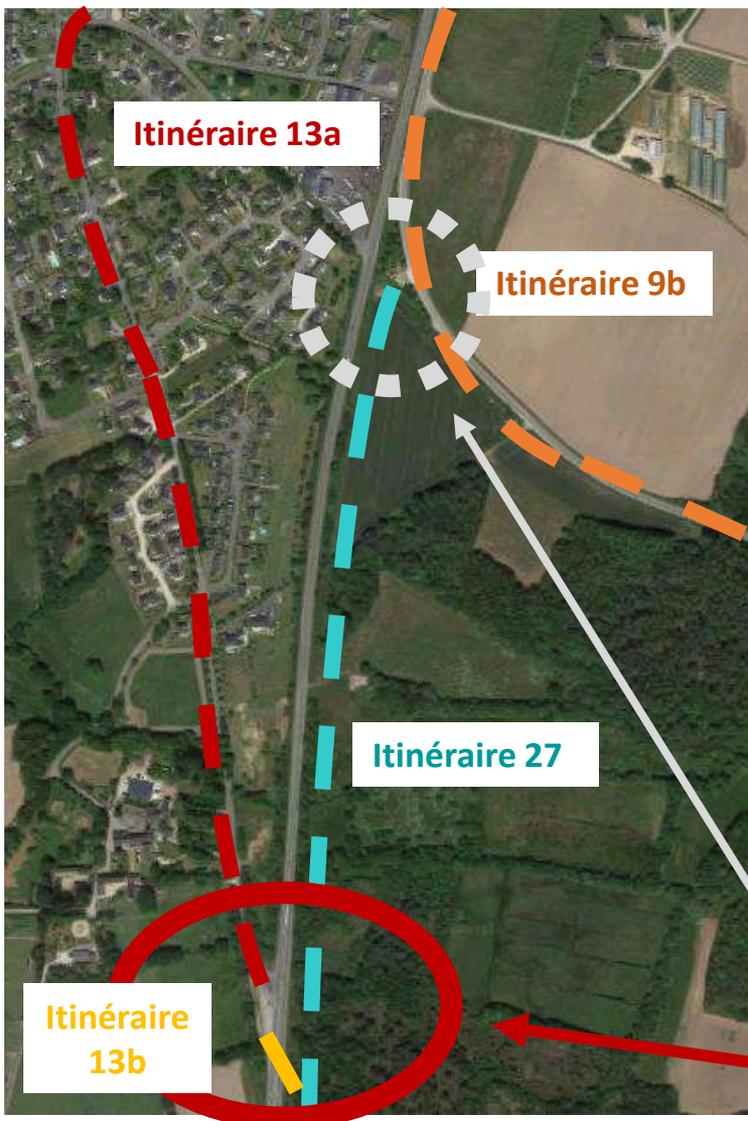
LES PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT : CARTE ET SYNTHÈSE



- ✓ **Un réseau intercommunal structuré autour de voies vertes**, qui sécurisent davantage la circulation des modes doux sur les axes à fort trafic.
- ✓ **Pour les itinéraires intercommunaux à trafic faible, les routes partagées ont été préférées** pour limiter les coûts.
- ✓ **En centre-bourg, et dans les zones résidentielles, l'aménagement privilégié est la zone 30.**

UN TRAITEMENT SPÉCIFIQUE DES INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES :

EXEMPLE : ROND POINT DE KERNOURS ET PASSAGE SOUS LA D9



Rond Point de Kernours :

- ✓ Une circulation très importante (15 000 véhicules / jour)
- Proposition d'une **voie verte** qui fasse tout le tour du rond point, avec marquages important au niveau des traversées.

Passage sous voie au niveau de la D9 :

- ✓ La jonction avec les itinéraires 9b et 27 impose une localisation de la voie verte à l'Est de la D9
- Pour sécuriser les cyclistes de l'itinéraire 13a qui arrivent à au nord-ouest, proposition d'un passage sous voie au niveau de la D9.

PARTIE 5

LE CHIFFRAGE GLOBAL DU MAILLAGE

Le coût d'un itinéraire comprend plusieurs éléments

Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement)



ou à l'unité pour certains éléments (écluse, plateau piéton positionnés sur le linéaire, etc.) ;



Intégration des coûts de traitement de 26 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un ilot central...)



Coût de jalonnement



Le coût d'un tronçon

Le coût d'un tronçon est évalué selon l'importance de l'intervention.

(ex : création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement...).



La somme de chaque tronçon et des intersections, fournit un coût par itinéraire

LE CHIFFRAGE GLOBAL DU SCHÉMA SUR LA BASE DES AMÉNAGEMENTS PRÉCONISÉS



15,7 M€

Estimés pour aménager le linéaire, les intersections et mettre en place le jalonnement.



Une nécessaire vision à long-terme

Etant donné l'importance des coûts, il est nécessaire pour la CCBBO de planifier à long-terme la levée des fonds et les dépenses futures.

- ✓ Dans le cadre du schéma, le chiffrage global des préconisations d'aménagements représente 14,4 Millions d'€ pour l'ensemble du linéaire de la CC de Blavet Bellevue Océan (ce chiffrage ne prend pas en compte les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries qui viendront en déduction du coût résiduel global).
- ✓ Ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements.

Aménagement du linéaire	15,1 M€
Traitement des intersections	512 k€
Installation du jalonnement	71 k€
Coût total	15,7 M€

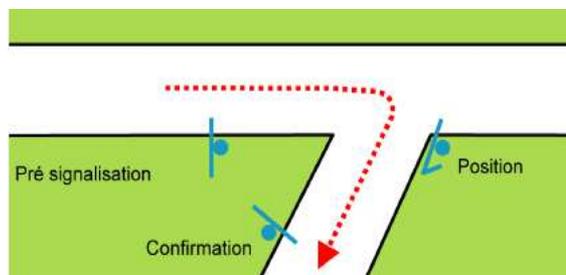
METTRE EN PLACE UN JALONNEMENT SUR LES ITINÉRAIRES À VOCATION UTILITAIRE EN LIEN AVEC L'AMÉNAGEMENT

Objectifs

- ✓ Guider le cycliste tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés ;
- ✓ Mettre en valeur les infrastructures réalisées ;

Un jalonnement pertinent

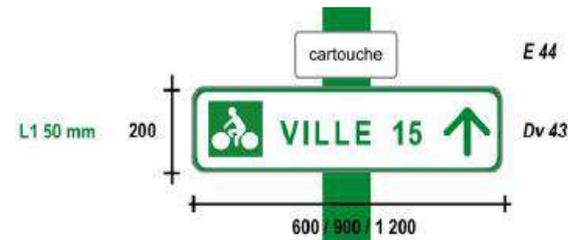
- ✓ Uniformité et homogénéité ;
- ✓ Visibilité des panneaux ;
- ✓ Continuité des directions signalées.



Implantation des panneaux de jalonnement

Type de jalonnement	Linéaire à jalonner	Coût de jalonnement
Jalonnement hors agglomération	79,4 km	26 200 €
Jalonnement en agglomération	30 km	45 000 €
Total	109,4 km	71 200 €

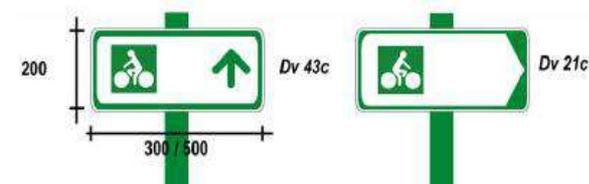
Une signalisation à adapter au contexte



Panneau de pré-signalisation et de position



Panneau de confirmation



Panneau simplifié (hors agglomération)

PARTIE 6

LA PRIORISATION DES ITINÉRAIRES

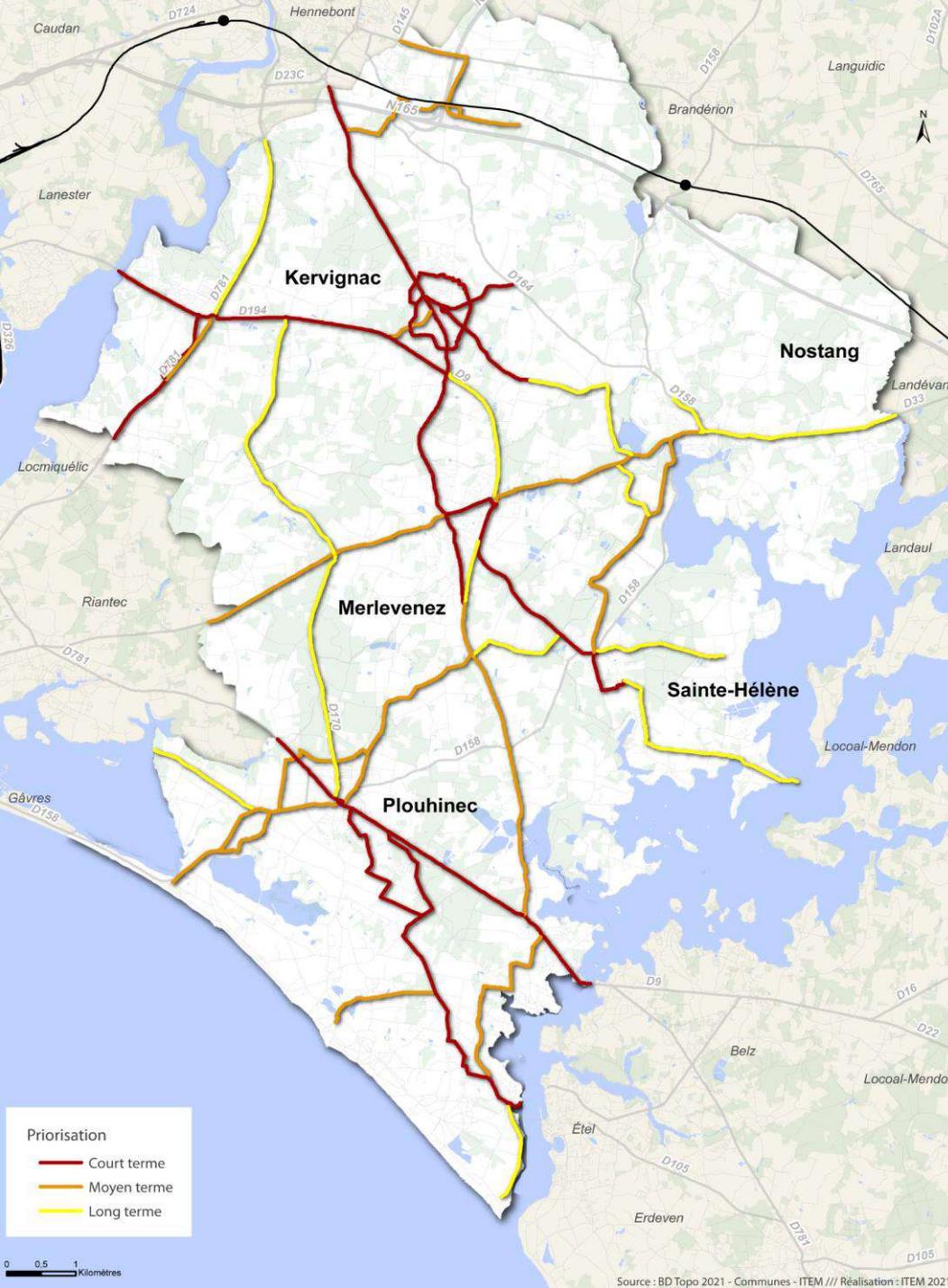
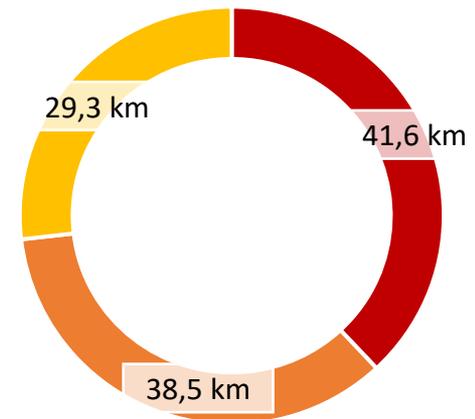
PRIORISATION DES ITINÉRAIRES

3 niveaux de priorité

- ✓ **Court-terme**
- ✓ **Moyen-terme**
- ✓ **Long-terme**

Une priorité définie en fonction du potentiel de report modal sur les itinéraires

Kilomètres de linéaire à aménager selon le niveau de priorité



SYNTHÈSE DES ITINÉRAIRES ET CHIFFRAGE SUR LA BASE DE LA PRIORISATION

	Niveau de priorité		
	Court-terme (5ans)	Moyen-terme (6 à 15ans)	Long-terme (16 à 30ans)
Aménagement du linéaire	5 550 000 €	5 850 000 €	3 700 000 €
Intersections	490 000 €	21 000 €	1 000 €
Jalonnement	33 000 €	24 500 €	13 500 €
Total	6 100 000 €	5 900 000 €	3 700 000 €
Plan pluriannuel d'investissement	1,2 M€ / an pendant 5ans	590 000 € / an pendant 10ans	250 000 / an pendant 15 ans

- ✓ Un effort important à déployer à court terme, avec plus d'1M€ / an à investir pendant 5ans.
- ✓ Un effort décroissant dans la durée :
 - 590 000€/an à moyen-terme (6-15ans)
 - 250 000€/an à long-terme (16-30ans).

POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES

Etat : Dotation de Soutien à l'Investissement Local

Dans le cadre de la relance économique, la DSIL permet de financer des projets vélos.

Etat : Fond de Mobilité Active

AAP « Continuités cyclables » et « projets d'aménagements cyclables...

ADEME : Aides / Actions en faveur de la transition écologique

Soutien aux projets qui permettent de faire évoluer les mentalités et comportements (volet formation / sensibilisation / communication...).

Des possibilités de subventions qui évoluent très régulièrement

QUELLE MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE ?

- ✓ La réalisation du Schéma est portée par la CC Blavet Bellevue Océan. Ce document réalisé à l'échelle de la Communauté de Communes n'a pas de caractère « opposable » (*pas d'obligation de réalisation de délai...*)
- ✓ Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...
- ✓ La CC Blavet Bellevue Océan ne détient pas la compétence Voirie -> Le linéaire prévu dans le schéma est partagé actuellement entre les communes et le Département. Ainsi, sur le volet « infrastructures » ce sont ces derniers qui auront en charge la mise en œuvre de ces aménagements.

- ✓ **La CC acte un rôle de suivi, de mobilisation et de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage**
- ✓ **Un accompagnement technique des communes pourra être potentiellement envisageable dans la mise en œuvre des opérations**

PARTIE 7

L'OUTIL CARTOGRAPHIQUE EN LIGNE INTÉGRANT LES FICHES ITINÉRAIRES

MISE À DISPOSITION D'UN OUTIL CARTOGRAPHIQUE EN LIGNE QUI INTÈGRE CARTES DU SCHÉMA ET FICHES POUR CHAQUE ITINÉRAIRE

- ✓ L'outil dispose d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma (maillage, hiérarchisation, type d'aménagement...).
- ✓ Il intègre le détail des itinéraires structurants et complémentaires dans des fiches spécifiques à chaque itinéraire et regroupés dans une interface en ligne.
- ✓ Sont également intégrés la priorisation, les typologies d'aménagement, le type d'opération au sein de l'atlas cartographique.

Un outil mis à disposition de la CC et des communes de l'intercommunalité

2 types de compte d'accès pour l'utilisation de l'outil :

- 1 compte « administrateur » pour le technicien de l'intercommunalité qui permettra le suivi et la mise à jour
- 1 compte « consultation » pour l'intercommunalité mais qui ne permettra pas de modification

Merlevenez - Sainte-Hélène



Légende

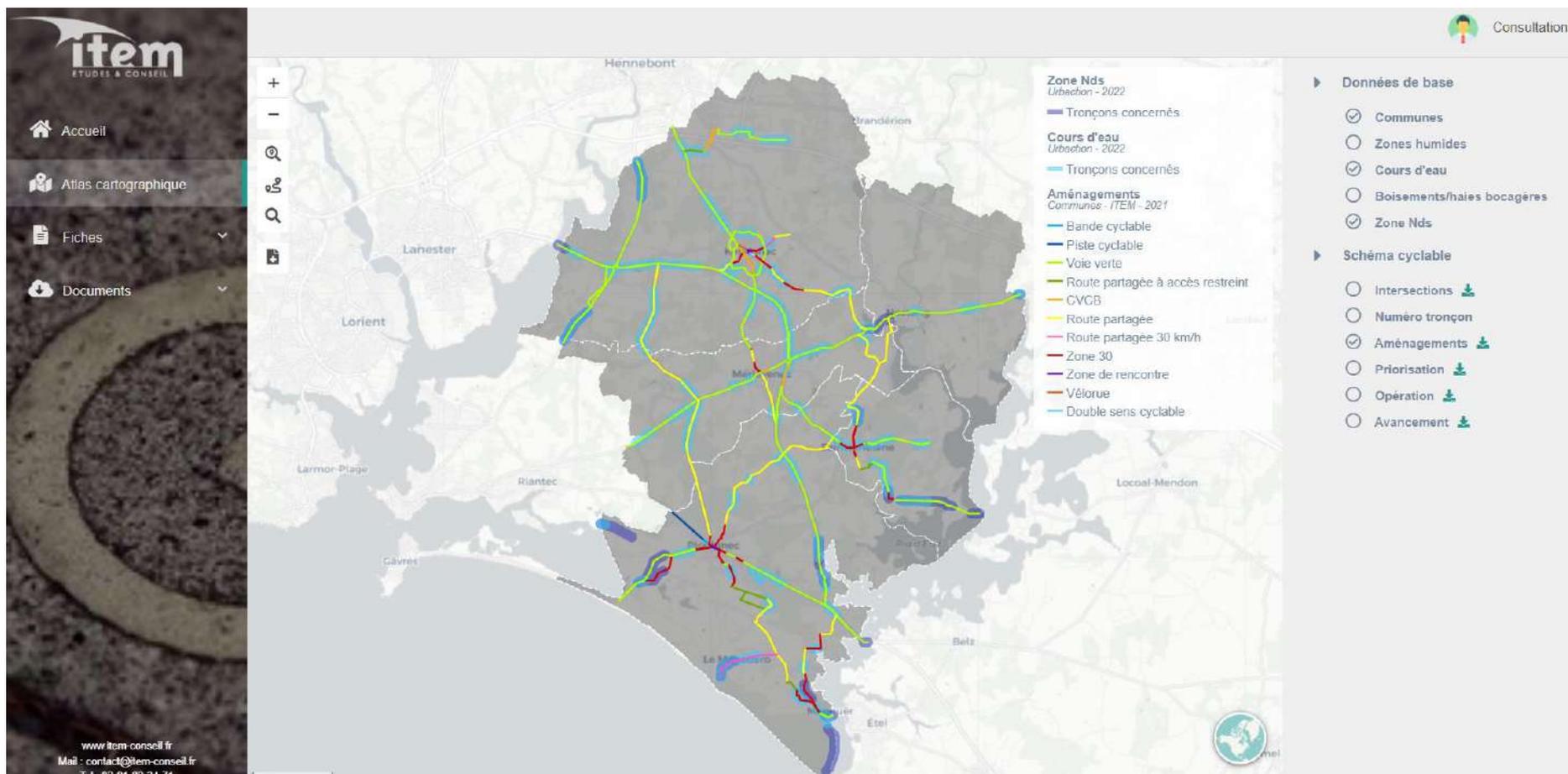
- ⚠ Intersections à traiter
- 🟢 Travaux réalisés
- 🚲 Bande cyclable
- 🟡 CYCIB
- 🟦 Double sens cyclable
- 🟦 Piste cyclable
- 🟡 Route partagée
- 🟡 Route partagée 30 km/h
- 🟢 Route partagée à accès restreint
- 🟢 Voie verte
- 🟢 Zone 30
- 🟢 Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3,16 km
Dont existant - - / à signaler - - / à reprendre - - / à aménager - - / Terminé - - / km	
Communes concernées	Merlevenez, Sainte-Hélène, Plouhinec
Coût restant d'aménagements	616 216 €
Coût restant des intersections	3 300 €
Coût restant de jalonnement	1 517 €
Coût restant GLOBAL	621 032 €
Coût entretien annuel	10 208 €/an
Coût mètre linéaire	197,1 €/ml

Traçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
110	Merlevenez	ZA Bellevue	616 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	9 148 €	203 €	1 936 €/an	📄
111	Merlevenez		675 m	A aménager	Voie Verte sur accotement	NR	166 642 €	228 €	2 563 €/an	📄
112	Merlevenez		113 m	A aménager	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	34 008 €	37 €	431 €/an	📄
113	Plouhinec	Kervehenec	1 101 m	A aménager	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	330 171 €	383 €	4 182 €/an	📄
114	Sainte-Hélène	Rue de Merlevenez	240 m	A reprendre	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	72 025 €	79 €	912 €/an	📄
115	Sainte-Hélène	Rue de Merlevenez	182 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	4 547 €	274 €	82 €/an	📄
116	Sainte-Hélène	Rue de Merlevenez	226 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	675 €	338 €	101 €/an	📄
Intersection	Nom	Commune	Opération		Etat	Coût				
6	DB - D03	Merlevenez	Matérialisation de la traversée entre voies vertes sur axes avant rond point		A aménager	1 900 €				
31	Séparation DB - ZA Bellevue	Merlevenez	Signalisation d'itinéraire		A aménager	300 €				

UN ONGLET « ATLAS CARTOGRAPHIQUE » REPRENANT L'ENSEMBLE DES CARTES DU SCHÉMA



UN OUTIL QUI INTÈGRE DES FICHES DÉTAILLANT CHAQUE ITINÉRAIRE

Données générales de l'itinéraire
(longueur, coûts...)

Modifier l'itinéraire Modifier le fond de plan Afficher identifiant [Tableau détaillé](#) [Imprimer](#)

Plouhinec Centre - Etel



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	4.56 km
<i>Dont existant : - / à signaler : 0.09 / à reprendre : - / à aménager : 4.47 km / Terminé : - km</i>	
Communes concernées	Plouhinec
Coût restant d'aménagements	1 111 726 €
Coût restant des intersections	13 200 €
Coût restant de jalonnement	3 673 €
Coût restant GLOBAL	1 128 600 €
Coût entretien annuel	15 242 €/an
Coût mètre linéaire	247,6 €/ml

Chaque tronçon d'aménagement dispose d'un identifiant renvoyant au détail (type d'aménagement, coût du tronçon...)
Un tableau plus détaillé peut être exporté au format Excel.

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
40	Plouhinec	Rue du Driasker	157 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple trajectoire matérialisée	NR	470 €	235 €	70 €/an	
60	Plouhinec	Rue du Driasker	213 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple	NR	426 €	319 €	5 €/an	
61	Plouhinec	Rue du Driasker	249 m	A aménager	Voie Verte sur accotement	NR	62 215 €	373 €	946 €/an	
62	Plouhinec	Rue du Driasker	199 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple	NR	399 €	299 €	4 €/an	
63	Plouhinec	D781	1 379 m	A aménager	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	413 793 €	455 €	5 241 €/an	

UN ONGLET « FICHES COMMUNES » REPRENANT L'ENSEMBLE DES INFORMATIONS SUR UNE COMMUNE DONNÉE

 Sainte-Hélène



 Légende

-  Intersections à traiter
-  Travaux réalisés
-  Bande cyclable
-  CVCB
-  Double sens cyclable
-  Piste cyclable
-  Route partagée
-  Route partagée 30 km/h
-  Route partagée à accès restreint
-  Vétorie
-  Voie verte
-  Zone 30
-  Zone de rencontre

 Données chiffrées

Longueur totale	8.91 km
<i>Dont existant : 0.29 / à signaler : - / à reprendre : 4.10 / à aménager : 4.52 km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	1 263 719 €
Coût restant des intersections	1 200 €
Coût restant de jalonnement	4 708 €
Coût entretien annuel	19 490 €/an

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
114	Sainte-Hélène	Rue de Merlevenez	240 m	A reprendre	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	72 025 €	79 €	912 €/an	
115	Sainte-Hélène	Rue de Merlevenez	182 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	4 547 €	274 €	82 €/an	
116	Sainte-Hélène	Rue de Merlevenez	225 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	676 €	338 €	101 €/an	
185	Sainte-Hélène	Rue de la Fontaine	292 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	437 €	6 €/an	-
186	Sainte-Hélène	Ty Ru	1 612 m	A reprendre	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	483 645 €	532 €	6 126 €/an	-

PARTIE 8

LES SERVICES ET ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

POURQUOI S'INTERROGER SUR LES SERVICES ?

L'usage de la voiture ne consiste pas seulement à rouler sur la voirie. L'automobiliste dispose d'un ensemble de services pour l'accompagner et lui faciliter son déplacement. Ainsi, pour favoriser la pratique cyclable, ce type de services doivent également être proposés aux cyclistes

Comme identifié dans le cadre du diagnostic de la CCBBO, l'offre de services complémentaires est faible sur le territoire :

- ✓ Des offres de location de vélos sur les communes limitrophes seulement (Hennebont, Port Louis, Belz), mais pas sur le territoire, si ce n'est via le camping « Le Monténo » à Plouhinec.
- ✓ Une offre de stationnement existante, mais principalement composée de racks (seulement 10% d'arceaux), qui ne sont pas des solutions optimales de stationnement pour les cyclistes (peu sécurisé, risque de voilement de la roue ...).
- ✓ Pas d'équipement d'entretien (bornes de recharge, de réparation ...)
- ✓ Absence de communication pour la promotion de la pratique cyclable, pas d'évènements dédiés sur le territoire.

En conséquence, la pratique du vélo est aujourd'hui tournée principalement vers les usages récréatif ou sportif, et très peu pour les déplacements quotidiens vers l'école ou le travail.

Sur ce volet « services », l'enjeu est donc d'engager un rééquilibrage de l'offre autour de la pratique cyclable, pour la rendre plus attractive, et encourager sa pratique au quotidien.

ACTION 1 (1/2)

DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES PÔLES GÉNÉRATEURS

Objectifs

- ✓ Tout **trajet doit disposer de stationnement à destination**
- ✓ **Sécuriser les cycles et éviter le stationnement sauvage**

Priorité

Court terme	Moyen terme	Long terme
< 2 ans	de 2 à 5 ans	+ 5 ans

Description du service

Plusieurs types de stationnement sont envisageables :

- **Les box individuels sécurisés** : Pour du stationnement longue durée (ex : au niveau des gares et haltes ferroviaires) → **3 500 €**
- **Les arceaux, abrités ou non** : Stationnement courte ou moyenne durée (aux abords des commerces / services et équipements communautaires). **Les coûts vont de 100 € pour un arceau simple à +/- 1 000 € par vélo pour des arceaux abrités**
- **La pose de racks à vélo est à proscrire** (plus vulnérable au vol, risque de voilure de la roue, difficilement détectable par les malvoyants).

Préconisation d'aménagement d'un point de stationnement vélo :

- **Être visibles et signalés** : l'implantation d'un panneau en hauteur aide à leur repérage
- **Être exposés à la vue de tous**, pour dissuader les vols
- **Être facilement accessibles** depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable : éviter les trottoirs (ressauts à franchir) mais privilégier les espaces consacrés au stationnement automobile longitudinal
- **Avoir des dimensions facilitant l'attache optimale du vélo** à l'aide d'un seul antivol de type U (voir illustration)
- **Permet le stationnement de moyenne/longue durée** (*équipements sportifs et de loisirs...*)

Partenaires

- ✓ **Communes**
- ✓ **Département**
- ✓ **Grandes surfaces**

Cyclistes cibles



Occasionnel



Régulier



- ✓ **Arceau** : de 100 € à plus de 1 000 € pour des arceaux abrités
- ✓ **Box individuels sécurisés** : 3 500 €

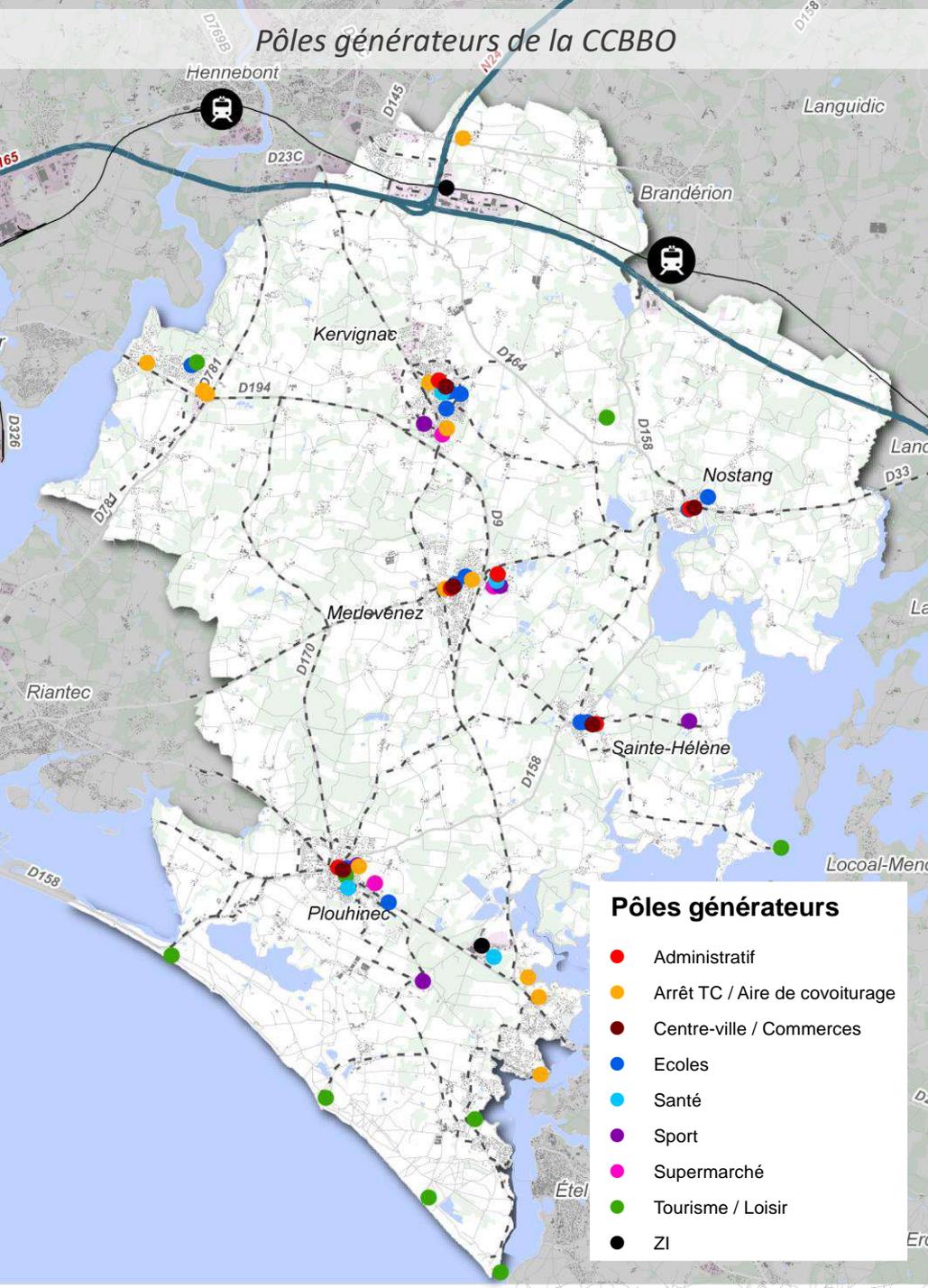
7 500€ pour 75 arceaux
7 000€ pour 2 boîtes

ACTION 1 (2/2)

DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES PÔLES GÉNÉRATEURS

Une estimation de **75 arceaux nécessaires** sur les pôles générateurs de la CCBBO

1 box vélo de 5 places dans les pôles multimodaux (Kervignac Avenue des Plages et Plouhinec Kilkee)



Pôle à équiper	Nombre d'arceaux nécessaires	Arceaux à installer dans la CCBBO
Équipements administratifs	1 à 4 / équipement	8
Sport / Loisirs	3 à 10 / équipement	32
Commerces de proximité	2 / 5 commerces	11
Supermarchés	5 / supermarché (à la charge des enseignes)	15
Ecoles / Lycée	2 à 5 / établissement sur la voirie	24
Établissements de santé	2 à 5 / établissement	8
Point touristique	3 à 6 / équipement	34

ACTION 2

ORGANISER DES VÉLO-ÉCOLES POUR TOUS LES PUBLICS

Objectifs

- ✓ Apprendre aux non cyclistes et aux cyclistes peu expérimentés l'usage et les bons comportements à vélo.
- ✓ Favoriser la pratique cyclable dès le plus jeune âge.

Priorité



Description du service

Plusieurs modalités pour organiser des vélos-écoles

✓ Les Ateliers « Savoir Rouler à Vélo »

- Dans les écoles élémentaires
- Public : CM1 – CM2
- Formation de 10h par des intervenants recensés.

Deux intervenants recensés à proximité de la CCBBO : L'Union Sportive de l'Enseignement du Premier Degré (deux antennes à Lorient).

✓ Initiatives de vélo-bus et S'cool Bus

- **Par vélo individuel** : chaque enfant amène son vélo, accompagnement par des parents bénévoles.
- **Par vélocar** : achat par la collectivité d'un « School Bus ».

✓ Ateliers de remise en selle pour adultes

- Organisation possible en lien avec des associations locales, ou alors dans le cadre de Plans de Mobilité Entreprise.

Partenaires

- ✓ Communes
- ✓ Intervenants professionnels
- ✓ Entreprises
- ✓ Etablissements scolaires

Cyclistes cibles



Non cycliste Occasionnel



Savoir Rouler à Vélo :

57€ par élève en moyenne
(enquête Indiggo et ADEME 2019)

Plan de Mobilité Scolaire ou Entreprise : 10 000 - 20 000€

Ateliers dans les écoles ou entreprises : +/- 5 000 €.

ACTION 3

DÉVELOPPER DES OUTILS ET ÉLÉMENTS D'INFORMATION

Objectifs

Informer les usagers ou usagers potentiels sur les itinéraires disponibles, valoriser l'étendue et favoriser l'avancée du réseau cyclable.

Priorité

Court terme	Moyen terme	Long terme
< 2 ans	de 2 à 5 ans	+ 5 ans

Description du service

Plusieurs actions possibles :

- ✓ **Mettre en ligne une carte interactive** des itinéraires cyclables et les stationnements vélo du territoire
- ✓ **Imprimer des prospectus avec la carte des itinéraires de la CCBBO**, mis à disposition dans les mairies et le point information tourisme
- ✓ **Travailler avec la région pour intégrer la pratique cyclable au calculateur d'itinéraire Breizhgo.**

De **ALTKIRCH**
Vers **HEIDWILLER**

Mardi 21 septembre 2021 - partir à 8h00
Le plus rapide

MODIFIER ▼

ITINÉRAIRE RETOUR

1h09 11min **18min** 53min

Résultats en vélo

8h00 - 8h17 **18min**
Le plus rapide
CO₂ n/c

8h00 - 8h18 **18min**
Le plus aménagé
CO₂ n/c

Exemple du calculateur d'itinéraire de la Région Grand-Est

Partenaires

- ✓ **Communes**
- ✓ **Région Bretagne**

Cyclistes cibles



€ **Communication autour du vélo :**

Plus ou mois
15 000€/ an

ACTION 4 - DÉVELOPPER UNE SIGNALISATION COMMUNE DÉDIÉE AUX CYCLISTES UTILITAIRES SUR TOUT LE RÉSEAU

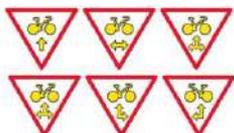
Objectifs

Informers les usagers ou usagers potentiels sur les itinéraires disponibles, valoriser l'étendue et l'avancée du réseau.

Description du service

Plusieurs types de signalisation à mettre en place, pour faciliter la circulation des cyclistes :

- ✓ **Cédez-le-passage cycliste au feu :**
 - Principe : Permet au cycliste de franchir un feu rouge sous réserve de céder le passage aux usagers qu'il croise.
 - Avantages : Evite les arrêts répétés et fluidifie la pratique
- ✓ **Double-sens cyclable (DCS):**
 - Principe : Règle générale dans toutes les voies limitées à 30km/h ou moins, même en absence de panneaux l'autorisant
 - Avantages : Continuité des itinéraires et raccourcit les distances des cyclistes



Priorité



Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Partenaires

- ✓ **Communes**
- ✓ **Département**

Cyclistes cibles



Occasionnel



Régulier



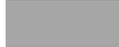
- ✓ **Panonceaux cyclistes** : 100€
- ✓ **Signalisation** : 300€/ intersection
- ✓ **Picots et flèches** : 30 à 130€ / ml

ACTION 5 - ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS FESTIFS, PONCTUELS ET SYMBOLIQUES POUR LE GRAND PUBLIC

Objectifs

Créer un enthousiasme autour de la pratique cyclable en faisant connaître l'étendue du réseau et en communiquant sur ses bénéfices.

Priorité

		
Court terme	Moyen terme	Long terme
< 2 ans	de 2 à 5 ans	+ 5 ans

Description du service

Relayer localement les événements régionaux et nationaux :

- ✓ Semaine européenne du développement durable (fin mai début juin)
- ✓ Semaine européenne de la mobilité durable (septembre)
- ✓ Journée sans voiture (semaine de la mobilité durable)
- ✓ La semaine du vélo à l'école et au collège (Ministère de l'Éducation Nationale)
- ✓ Fête du vélo

Les organiser à l'échelle locale :

- ✓ Des outils de sensibilisation à la pratique (atelier d'aide à la réparation de cycles, séances d'essais de VAE, vélo école pour(ré)apprendre à faire du vélos)
- ✓ Organisation de randonnée vélo commune

Partenaires

- ✓ Communes
- ✓ Commerçants CCBBO

Cyclistes cibles



Non cycliste Occasionnel Régulier



Communication autour du vélo :

Plus ou moins
15 000€/ an



Exemple: Les Vélos Régionales de la Tranche sur Mer en Vendée

- ✓ « Trois dates, Trois thèmes, et trois boucles à vélo alliant découverte culinaire et convivialité »
- ✓ Des activités organisées pendant le parcours (énigmes, spectacles ...)
- ✓ Tarifs : 5€ / personne, et départs en groupe dans les centres-villes

ACTION 6

ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS PONCTUELS LIÉS AUX PENDULAIRES

Objectifs

Lever les freins à l'usage du vélo dans les trajets domicile-travail et positionner le vélo comme une véritable solution de mobilité.

Priorité

		
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Description du service

Pour promouvoir le vélo au travail, la CCBBO peut s'appuyer sur un évènement qui rayonne au-delà des frontières du territoire, comme le Challenge de la Mobilité.

Partenaires

✓ Entreprises



- ✓ **Concours inter-établissements** (entreprises, administrations, associations)
- ✓ Objectif : **mobiliser un maximum de leurs salariés** pour qu'ils viennent au travail **autrement qu'en voiture particulière** pendant la **semaine** du challenge.

Les services vélo en entreprise

Au delà, de ces évènements ponctuels, les entreprises peuvent s'engager plus durablement pour la pratique cyclable de leurs salariés

- ✓ La création de places de stationnement vélos abritées
- ✓ L'installation de douches et de vestiaires
- ✓ L'installation d'un totem de réparation et gonflage
- ✓ L'instauration du Forfait Mobilité Durable
- ✓ La mise à disposition d'une flotte de vélos

Cyclistes cibles



Communication autour du vélo :

Plus ou moins
15 000€/ an