



SCHEMA DIRECTEUR VELO – 2019/2021



Table des matières

PREAMBULE	5
ETAT DES LIEUX/DIAGNOSTIC	7
1. Le réseau cyclable des années 90 et les circuits VTT.....	8
2. Le schéma directeur des cheminements doux.....	9
3. La gestion du réseau des circuits VTT	10
4. Le dispositif d'aides communautaires à la réalisation des pistes cyclables.....	11
LA FINALITE DU SCHEMA.....	12
1. Le développement de l'usage du vélo	12
2. Les avantages de la pratique du vélo.....	12
3. Les trois catégories de cyclistes visés	14
4. Axes de travail.....	14
5 Les objectifs du schéma	14
LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU.....	15
1. Réalisation du schéma cyclable communautaire.....	16
2. Résorption des points noirs.....	17
3. Entretien du réseau cyclable communautaire.....	17
4. Le stationnement public et/ou privé	18
5. Développer le réseau.....	20
6. Réalisation de boucles cyclables.....	22
7. Les chiffres clefs des retombées économiques.....	25
8. Mise en place de compteurs automatiques.....	26
LES SERVICES LIES A LA PRATIQUE DU VELO	27
1. La location	27
2. L'apprentissage	27
3. La réparation.....	29
4. Elaborer un guide des bonnes pratiques	30
5. Mise en avant du label « Accueil Vélo»	30
L'INCITATION ET LA COMMUNICATION DE LA PRATIQUE AUTOUR DU VELO .	31
1. Plan de communication vélo	31
2. La promotion des vélos à assistance électrique (VAE).....	31

3. Cartographie des itinéraires cyclables.....	32
4. Sites internet	33
5. Animations dans le cadre de la « Fête du vélo »	34
6. Labélisation du Pays d'Iroise en « territoire vélo »	34
LA GOUVERNANCE ET LES MOYENS	36
1. Gouvernance	36
2. Guide technique pour les aménagements cyclables.....	37
3. Cadre d'intervention des acteurs.....	37
4. Aides communautaires	37
5. Evaluation de l'impact sur l'évolution de la pratique cyclable.....	38
6. Ingénierie	38
PLAN PLURIANNUEL ET CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D' ACTIONS.....	39
A. Actions Volet Sécurité.....	39
B. Actions Volet Services/communication/sensibilisation	39
C. Actions Volet Aménagements et usages.....	40
D. Actions Ingénierie et gouvernance	40
ANNEXES	41
Annexe n°1 : Cartographies des circuits	42
▪ Circuit "Ar Mor" (22 Km)	42
▪ Circuit balade "Avel" (29.50 Km)	43
▪ Circuit balade "Envor" (18 Km)	44
Annexe n°2 : Les fiches actions.....	45
Action A.4 : Assurer la lisibilité et la continuité du réseau cyclable	45
Action A.5 : Assurer l'entretien et le respect du réseau cyclable.....	46
Action B.6 Informer sur les aménagements, services et itinéraires cyclables existants	47
Action B.9 Développer l'usage du vélo à travers les plans de déplacements établissements (PDE).....	48
Action B.11 Elaborer un guide des bonnes pratiques	49
Action B.15 Mettre en place des actions de communication et de promotion en faveur du vélo	50
Action B.17 Réaliser des outils de sensibilisation et de prévention auprès du public « jeunesse »	51

Action C.1 Conforter et développer une offre de stationnement suffisante et sécurisée sur l'espace public.....	52
Action C.5 Mesurer l'impact sur la pratique cyclable	53
Action D.2 Suivre et évaluer le plan d'actions du schéma directeur avec mise en place d'indicateurs de suivi.....	54
Annexe n°3 : Fiche des aides communautaires	55

document de travail

PREAMBULE

Le schéma directeur vélo a pour objectif de valoriser et conforter le schéma directeur des cheminements doux. Il a vocation à s'articuler avec plusieurs documents cadres :

- Plan climat air énergie territorial (PCAET)
- PLUI
- Schéma de développement économique et touristique
- Appel à projet vélo lancé par le Gouvernement
- Loi sur les mobilités
- Travail sur un contrat local de santé
- Schéma Régional d'Aménagement, de développement durable (SRADDET)

Le schéma directeur vélo définit et programme les liaisons cyclables d'intérêt communautaire à mettre en œuvre dans le but de créer un réseau cyclable structurant à l'échelle de la communauté de communes. Le contexte énergétique, la hausse du coût du carburant et la prise de conscience des impacts des transports dans la production de gaz à effet de serre invitent à une modification des modes de déplacement avec un usage plus limité de la voiture individuelle au profit du covoiturage, des transports en commun ou des modes doux.

Le contexte rural et touristique du Pays d'Iroise invite à apporter des réponses adaptées aux modes de déplacements propres. Aussi, Il est important d'établir une politique ambitieuse et volontariste en faveur des déplacements actifs en :

- Accompagnant les communes dans leurs projets de développement des circulations douces,
- Favorisant les liaisons entre le vélo et d'autres modes de déplacement actifs,
- Poursuivant l'aménagement des véloroutes et des voies vertes,
- Sécurisant les aménagements et en améliorant l'accessibilité et la pratique du vélo par les collégiens.

L'idée est d'affirmer la dimension vélo sous toutes ses formes : vélo tout terrain, déplacements domicile-travail, déplacements de loisirs, sportifs, touristiques et en famille.

Plusieurs axes de développement paraissent pertinents :

- Développer la pratique du vélo que ce soit en loisir ou en déplacements domicile/activités,
- Contribuer au développement touristique du territoire,
- Valoriser l'image et l'attractivité du pays d'Iroise.

Plusieurs objectifs apparaissent importants :

- Concevoir des itinéraires cyclables structurés et de qualité où la pratique du vélo s'effectue en sécurité,
- Assurer la continuité des itinéraires,

- Renforcer l'aspect attractif du vélo par la hausse du nombre d'usagers,
- Favoriser la découverte du territoire parcouru et des différents sites touristiques et patrimoniaux,
- Créer une signature, une identité.

L'ambition de ce projet de schéma directeur vélo vise à préciser, organiser et planifier la politique vélo à l'échelle du territoire et son articulation supra territoriale.

En cohérence avec cette ambition, la Communauté a candidaté à un appel à projet « Vélo & Territoires » initié par l'ADEME et en a été lauréate dans le cadre du 2nd relevé de l'Appel à projets le 13 juin 2019.

document de travail

ETAT DES LIEUX/DIAGNOSTIC

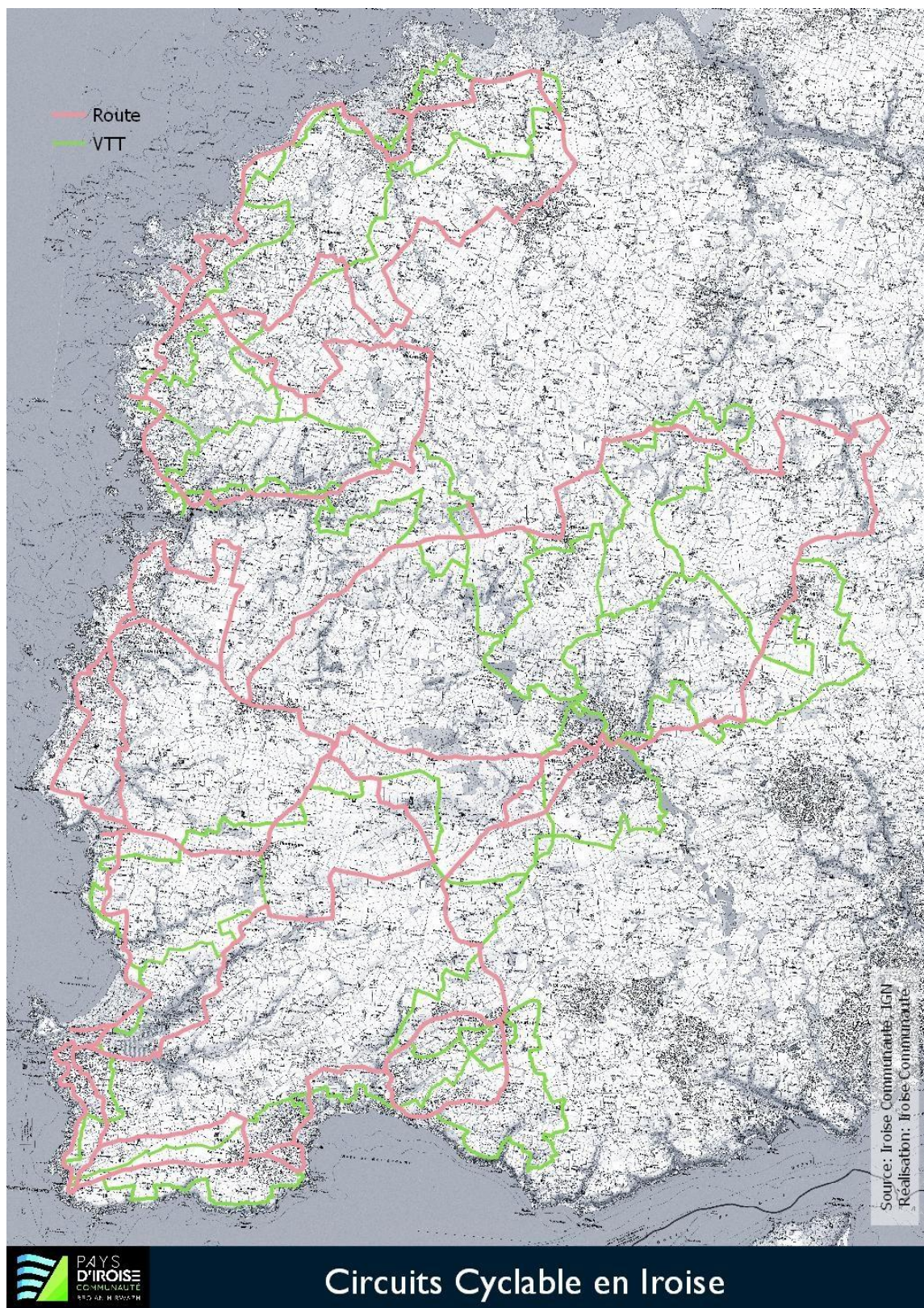
La Communauté des Communes du Pays d'Iroise mène depuis sa création des actions pour favoriser la pratique du vélo.

Ainsi dès le début des années 1990, quatre boucles à vocation touristique ont été mises en place et l'entretien des circuits VTT a été transféré à la Communauté de communes.

En 2014, consciente de la nécessité de prendre en compte les déplacements utilitaires, la CCPI s'est dotée d'un schéma directeur de cheminements doux définissant un réseau de pistes cyclables irrigant l'ensemble du territoire.

Le travail engagé depuis plusieurs années en étroite collaboration avec les communes a permis de mettre en commun les points de vue et de créer une dynamique collective et constructive. La culture politique et technique commune autour du vélo est bien amorcée, il convient aujourd'hui de l'amplifier.

1. Le réseau cyclable des années 90 et les circuits VTT



2. Le schéma directeur des cheminements doux

Le projet de schéma directeur de cheminements doux est motivé par le souhait de proposer aux usagers une alternative pertinente à l'usage des véhicules motorisés en contribuant à leur bien-être. Il s'agit donc de favoriser, à l'échelle du territoire communautaire, les déplacements à pied et à vélo d'un point à un autre sans rupture et en toute sécurité. Le projet se doit d'être cohérent avec les démarches supra-communautaires (connexion avec les Véloroutes et les itinéraires régionaux Velodyssée, ...)

Les publics cibles :

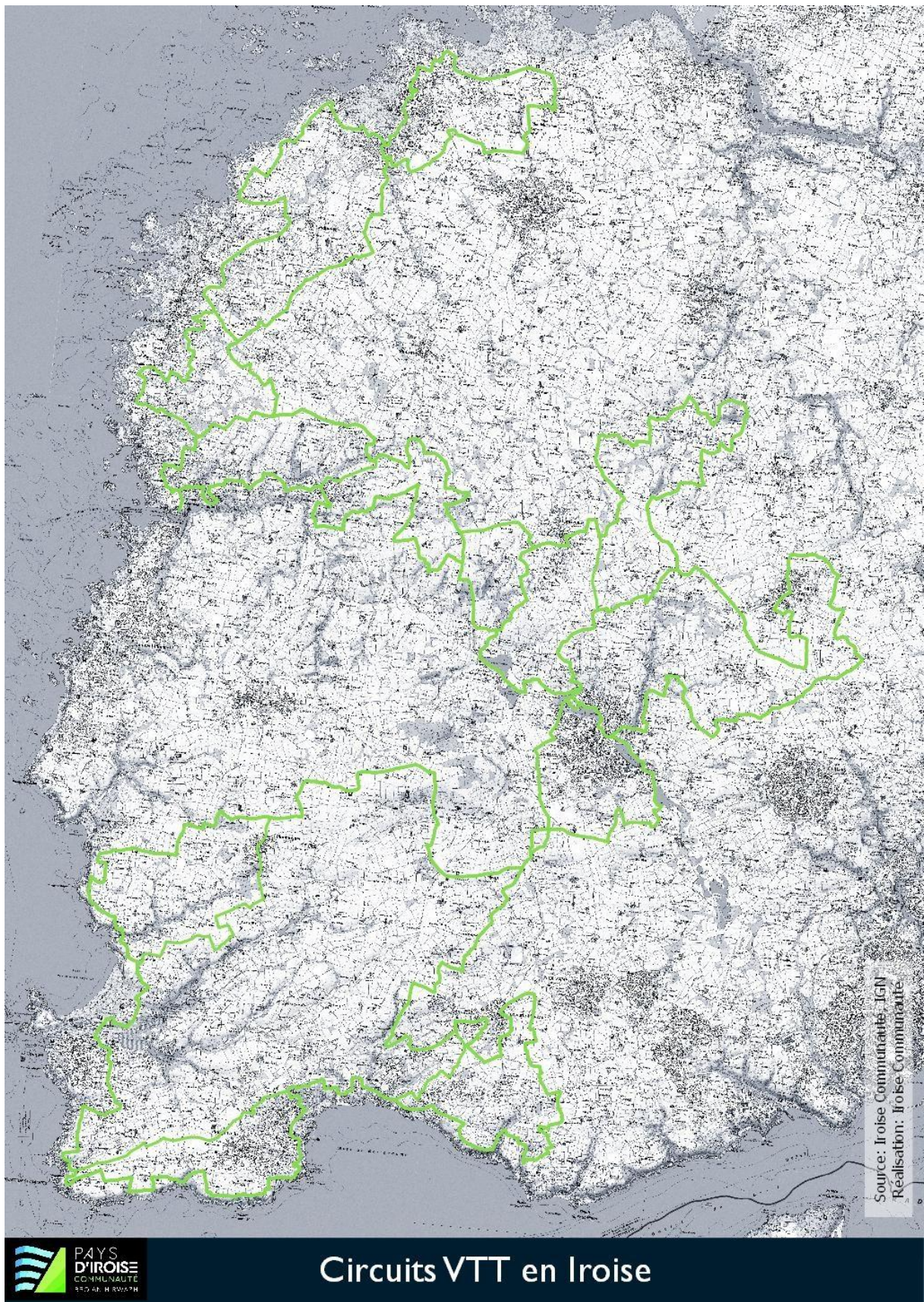
- Les pratiques utilitaires visant les habitants pour leurs déplacements vers les services de leur commune et pour leurs déplacements domicile – travail en liaison directe ou en favorisant la multi-modalité via un pôle d'échange multimodal par exemple.
- Les pratiques de loisirs visant les habitants et les visiteurs pour leurs déplacements vers les plages, les équipements de loisirs et les sites naturels.

La pratique sportive a fait l'objet d'une étude technique en 2014 dans le cadre de la rédaction du schéma directeur des cheminements doux. Elle est exclue de cette démarche.

La réflexion sur l'élaboration de ce schéma directeur a été engagée sur l'année 2013 et a fait l'objet d'un travail de terrain et de concertation avec les communes. Le projet résultant de cette phase de travail de terrain et de concertation a été transmis aux communes fin 2013 pour validation.



3. La gestion du réseau des circuits VTT



Sur le territoire communautaire, dix-huit circuits de 14 à 124 km sont entretenus et balisés par Pays d'Iroise Communauté selon la charte de la Fédération Française de Cyclisme.

4. Le dispositif d'aides communautaires à la réalisation des pistes cyclables

Pour des raisons de sécurité et pour répondre aux enjeux croissants de la mobilité, les aides visent à développer la complémentarité des pistes cyclables communautaires et communales.

Les bénéficiaires sont les communes pour lesquelles les critères d'éligibilité à prendre en compte sont l'articulation avec le réseau communautaire et le respect des caractéristiques définies dans le guide départemental des aménagements cyclables.

Le financement correspond à une assiette plafond de dépenses de 150€ HT du mètre linéaire, un taux de subvention plafonné à 20% et dans la limite de l'autofinancement de la commune (20%). Pays d'Iroise communauté assure la prise en charge intégrale du volet signalétique.

LA FINALITE DU SCHEMA

1. Le développement de l'usage du vélo

L'objectif principal est d'encourager l'usage du vélo et de développer en priorité les déplacements utilitaires notamment ceux liés au travail, aux études et à la vie quotidienne en général. Il s'agit également de favoriser les déplacements à vocation touristique et de loisirs.

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) est un projet territorial de développement durable. À la fois stratégique et opérationnel, il prend en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
- L'adaptation au changement climatique
- La sobriété énergétique
- La qualité de l'air
- Le développement des énergies renouvelables

Ce document s'impose aux communautés de communes de plus de 20 000 habitants (Décret n°2016-849 du 28 juin 2016 relatif au PCAET). Il est valable 6 ans avec une évaluation à 3 ans.

2. Les avantages de la pratique du vélo

L'étude d'Oliver Smith, doctorant à Portland (2012), apporte la preuve que les cyclistes sont les « commuters » les plus heureux ! Le fait de se rendre à son travail avec un mode de déplacement actif, décider du temps, de la distance et favorise le bien-être.

Le vélo est le mode de déplacement le plus rapide en ville puisque la vitesse moyenne automobile en ville est de 15.2km/h. Sur des trajets de proximité, le vélo est donc aussi rapide qu'une voiture en milieu urbain et encore plus efficace en porte à porte.

Et le vélo passe partout ; grâce au développement du double-sens cyclable, qui révèle toutes ses vertus, aux zones de rencontre et voies cyclables, on peut aller plus vite qu'en voiture. Sans compter qu'un cycliste est pleinement maître de son temps et de son trajet : il est possible de calculer précisément son temps de déplacement, quelle que soit la météo, qu'il y ait des embouteillages ou non. Si on a le temps, on peut flâner, découvrir un nouvel itinéraire, s'arrêter, discuter.

En partant à vélo le matin, tous nos sens sont en alerte et nos réflexes sont activés. Et on sait que la pratique d'un exercice régulier favorise la libération d'endorphines, l'hormone du plaisir. Ainsi, les pratiquants d'un exercice physique régulier notent de nombreux bienfaits au quotidien (meilleure forme, sommeil réparateur, renforcement du système immunitaire) et à long terme les études scientifiques prouvent qu'un exercice quotidien régulier allonge l'espérance de vie.

Le vélo est un excellent moyen d'être en contact avec les autres : rouler à vélo, c'est convivial ! Le vélo est par définition un mode de transport qui facilite le lien social, ce qui est bon pour le moral !

L'étude montre aussi que les automobilistes qui ont décidé de passer au vélo pour se rendre à leur travail se considèrent en meilleure santé après 12 mois.

Pédaler, c'est la possibilité d'avoir un temps pour réfléchir, se concentrer, se détendre. Le vélo relaxe, aide à prendre du recul. Un vrai facteur de ressourcement, qui permet de faire une vraie coupure de son quotidien deux fois par jour. Une petite bulle de bien-être !

Le rythme du vélo est salubre pour « faire le point » ou « faire un pas de côté ». Le corps pédale, et l'esprit s'envole... vers sa journée de travail, vers la soirée qui se prépare ou vers les vacances prochaines. On ne connaît pas le stress et l'inconfort d'avoir à monter dans un métro ou un bus rempli de voyageurs...

Une étude de l'université de Copenhague, au Danemark, réalisée en 2012 a aussi démontré que le vélo (comme la marche à pied) améliore la concentration chez les enfants. Faire un exercice physique avant une période de travail augmente donc la capacité de concentration, ce qui se vérifie jusqu'à 4h plus tard.

Plus récemment, l'étude « The commuting and wellbeing study » démontre que les cyclistes et les piétons sont plus satisfaits de leur temps libre disponibles que ceux qui utilisent d'autres modes de transport. Les femmes, tout particulièrement, considèrent que marcher ou pédaler pour se rendre au travail permet de pratiquer un exercice physique au quotidien et d'avoir un temps de détente, ce qui abaisse le taux de stress.

Le vélo correspond à un exercice très complet, il fait travailler et renforce :

- Le cœur
- Les muscles (jambes, fessiers, bras, dos, abdominaux, etc.)
- La capacité respiratoire

De ce fait, il prévient les maladies cardiovasculaires, puisque l'une des causes principales est précisément le manque d'exercice physique. De nombreux médecins conseillent l'usage de la bicyclette comme exercice régulier et il y a peu de contre-indications puisque l'on peut pratiquer à son rythme. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande de faire 30 minutes d'exercice par jour pour avoir une meilleure santé et rester durablement en forme. Une étude scientifique danoise (Scandinavian Journal of Public Health) a récemment démontré qu'une activité modérée de 30 minutes mais régulière est aussi bénéfique, voire davantage qu'une activité de plus longue durée. L'utilisation du vélo au quotidien comme mode de déplacement s'inscrit pleinement dans ce schéma puisqu'il stimule mais n'absorbe pas toute l'énergie physique.

Ce n'est pas le seul mais il contribue pleinement, comme la marche et les autres modes doux, à la préservation de l'environnement. Il est en effet indiscutable que la présence des piétons et des vélos facilite un climat apaisé dans une ville. De nombreuses communes ont créé des zones de circulation apaisées (limitation à 30 km/h, zones de rencontres et de partage de l'espace entre les différents usagers).

De plus, ce mode de déplacement est silencieux, il n'utilise pas de carburant et n'a besoin que d'un stationnement réduit 1 m² par rapport à 10 m² pour une voiture. Le vélo est plus rapide que la marche, peu consommateur d'espace, et efficace pour les déplacements de proximité.

Selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, lors du bilan 2016, le vélo est nettement moins accidentogène que la voiture ou les deux-roues motorisés (5% contre 16% pour les piétons, 21% pour les cyclos et motos et 51% pour la voiture).

Ajoutons que la plupart des accidents mortels avec des cyclistes se produisent à la campagne, et non en milieu urbain, où la vitesse est réduite.

3. Les trois catégories de cyclistes visés

Le schéma Directeur Vélo vise 3 catégories de cyclistes :

- Les cyclistes « urbains » et utilitaires qui utilisent leur vélo pour des déplacements liés au travail, à l'école ou encore divers déplacements.
- Les cyclistes de loisirs qui utilisent principalement le vélo dans le cadre de leurs loisirs et promenades.
- Les touristes qui utilisent le vélo pour découvrir un territoire et mieux profiter des paysages naturels et architecturaux.

Les cyclotouristes, sportifs et vététistes ne sont pas visés directement par le Schéma Directeur Vélo mais peuvent bénéficier indirectement des aménagements proposés.

4. Axes de travail

- Assurer et développer l'intermodalité.
- Garantir des aménagements cyclables continus, sécurisés et homogènes.
- Développer des services associés.
- Conforter l'offre de stationnement vélo.
- Informer, communiquer et sensibiliser.
- Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions en faveur du vélo.

5 Les objectifs du schéma

- Poursuivre le développement des infrastructures cyclables à l'échelon communal et intercommunal
- Relier les principaux pôles générateurs de déplacements (tourisme, points d'intérêts, etc.).
- Améliorer les aménagements connexes.
- Améliorer la prise en compte d'aménagements cyclables dans les projets d'aménagements de bourg.
- Développer des actions en faveur de la communication.
- Développer les services favorisant la pratique du vélo (intermodalité, stationnement,)

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU

Le Pays d'Iroise présente l'avantage de disposer d'un historique en faveur de la pratique du vélo sur son territoire. Le maillage de qualité de ce dernier en circuits VTT est reconnu par la fédération et les pratiquants.

Un schéma directeur des cheminements doux a été validé en 2014 et sa mise en œuvre progresse à bon rythme (environ 25 kilomètres de voies aménagées soit près de 60 kilomètres utilisables sur les 120 kilomètres du schéma).

Le développement du réseau entend favoriser l'essor de la pratique du vélo au quotidien par les habitants du territoire et s'inscrire dans un plan de mobilité articulant les différents modes de transport (voiture, transports collectifs).

Aujourd'hui, afin de mieux se structurer dans les modalités d'organisation des réseaux de transport et améliorer la chaîne des déplacements touristiques, la collectivité a la volonté de :

- Mieux connaître et définir les besoins de déplacements touristiques : quelles sont les attentes des visiteurs et comment y répondre, comment inciter à de nouveaux usages ?
- Se coordonner et communiquer entre acteurs du transport, du tourisme et de l'aménagement afin que l'ensemble des acteurs y compris les professionnels du tourisme puissent promouvoir et faire connaître les moyens mis en place et développer leur usage.
- Sensibiliser les acteurs locaux à la question de la mobilité touristique, afin qu'ils puissent l'intégrer dans la stratégie de développement du territoire.

La prise en compte des mobilités du quotidien et du tourisme au travers des groupes de travail doit intégrer différentes problématiques :

- Inscription de la démarche dans la durée et la continuité pour garantir la mise des actions inscrites au schéma.
- L'intégration d'approches et de cultures différentes : transports/tourisme, infrastructures/services, technique/communication.
- Le partenariat entre les acteurs publics et privés (transporteurs, hébergeurs, réparateurs, prestataires divers...).
- Se mettre en permanence à la place de l'utilisateur à toutes les étapes du schéma.
- Intégrer la notion de développement durable. Il est nécessaire de garder à l'esprit la notion de la Région « en Bretagne, sans ma voiture », penser notre politique de déplacement en intégrant ce précepte.
- Communiquer sur les bienfaits de la pratique du vélo (santé, environnement).

L'aménagement du territoire et le développement touristique sont des enjeux majeurs du territoire. La mise en œuvre du schéma directeur vélo participe à rendre le Pays d'Iroise plus attractif et à imaginer les mobilités touristiques des points d'accès vers les lieux de séjour et sites emblématiques.

La prise en compte des lieux de séjour avec les hébergements touristiques, notamment pour les déplacements de proximité à usage de loisirs (plages, équipements de loisirs) ou utilitaires (alimentation, services à la personne) est à intégrer dans la réflexion du schéma. Lors de déplacements vers les pôles emblématiques du territoire (Phare de Saint Mathieu, Presqu'île de Kermorvan, plages...), il peut se développer des engorgements en saison estivale sur les axes d'accès au littoral et aux sites générant à la fois une pollution visuelle, la dégradation des sites touristiques et créant un inconfort pour le visiteur et les habitants.

La pratique du vélo constitue un élément de réponse à ce constat.

1. Réalisation du schéma cyclable communautaire



Etat d'avancement à septembre 2019 : en bleu : voie réalisé – en rouge : non réalisée

Le schéma Communautaire de cheminement doux a été approuvé le 17 décembre 2014 par le Conseil Communautaire. Il prévoit à terme un maillage du territoire avec 120 kilomètres de cheminement doux dont une vingtaine en sites propres ou espaces dédiés.

Les premiers travaux mis en œuvre à partir de 2015 concernent les communes et tronçons suivants :

- Lampaul-Ploudalmézeau, secteur route de la plage
- Locmaria-Plouzané, centre bourg-secteur de Trégana

- Ploumoguier, liaison bourg-littoral
- Plouarzel, liaison bourg-littoral
- Trébabu, liaison bourg-kerjean
- Porspoder, liaison Porspoder-Portsall
- Milizac- Saint Renan

La première phase de mise en œuvre du schéma a fait l'objet d'une enveloppe de travaux prévisionnels de 2 650 000.00 € HT. Des aides régionales et départementales ont été apportées. La CCPI devrait poursuivre la mise en œuvre du schéma en engageant une seconde phase opérationnelle afin de donner de la cohérence à son réseau de cheminements doux.

Cette deuxième phase de travaux pourrait comprendre, sous réserve de financement, les tronçons et projets suivants :

Tronçon/projet	échéance	Montant HT
Ploudalmézeau/liaison Bourg-Littoral hors agglomération	2019-2023	150 000.00 €
Saint Renan- Lanrivoaré Tranche 1	2019-2023	120 000.00 €
Saint Renan-Lanrivoaré Tranche 2	2020-2023	360 000.00 €
Plougonvelin-LocmariaPlouzané	2020-2023	190 000.00 €
Milizac-Guipronvel	2020-2023	270 000.00 €
Franchissement Aber Ildut	2019-2023	300 000.00 €
Mise en place des CVCB (chaucidoues)	2019-2023	150 000.00 €
Plourin-Keryard (ou Langonery)	Selon étude	285 000.00 €
Brèlès-Kergroadez Tranche 1	Selon étude	230 000.00 €
TOTAL		2 055 000.00 € HT

2. Résorption des points noirs

La sécurisation de la pratique du vélo est un facteur incontournable à la mise en place du schéma directeur vélo.

L'homogénéité, la continuité et la qualité des aménagements sont les garants de la sécurité de la pratique.

Le manque de lisibilité du réseau cyclable est un premier constat qui résulte d'une faille dans la continuité du jalonnement directionnel des itinéraires. Une « veille terrain » des points de rupture de jalonnement est essentielle.

L'examen des 4 circuits existants à dimension touristique (le circuit du Bout du monde, les Vieilles Pierres, les Menhirs, Entre Manche et océan) est à programmer pour garantir la continuité du jalonnement. Les fiches sont en vente dans les Bureaux d'Information Touristique et accessibles sur le site internet.

3. Entretien du réseau cyclable communautaire

L'entretien du réseau cyclable s'articule autour du suivi des actions à mener :

- Définir les conditions et les modalités d'entretien des itinéraires communautaires.

- Equiper la collectivité d'un matériel adéquat pour maintenir en état le réseau.
- Entretien du réseau cyclable communautaire (fauche, nettoyage, élagage, balayage...).
- Sécuriser le tracé par le remplacement du jalonnement directionnel et la signalisation de police.
- Assurer la sécurisation des itinéraires existants (traversées de carrefours, signalisation, points noirs...).
- Etablir le jalonnement et le rabattement depuis et vers les bourgs.
- Garantir la mise en accessibilité de tronçons.
- Anticiper la maintenance des aménagements, cela passe par de l'entretien, de la rénovation et de la surveillance.
- Rénover les itinéraires, notamment le marquage des peintures et de mécaniser l'entretien de l'ensemble du réseau.
- Informer les organismes compétents sur les risques d'insécurité liés au non entretien des voies cyclables et leur donner des clefs de lecture pour favoriser les choix adéquates de revêtement lors de leur mise en œuvre.
- Sensibiliser les acteurs et les élus communaux.
- Diffuser des fiches techniques.
- Prendre en compte la nature des revêtements dans les opérations d'entretien.

A noter : le retour des usagers indique que le défaut d'entretien du réseau existant implique que les cyclistes n'empruntent pas les circuits et se redirigent naturellement vers les accès routiers.

Chiffrage machine d'entretien : 50 000 € HT

Coût personnel entretien correspondant à 1.3 ETP soit : 38 055 € HT

Ou

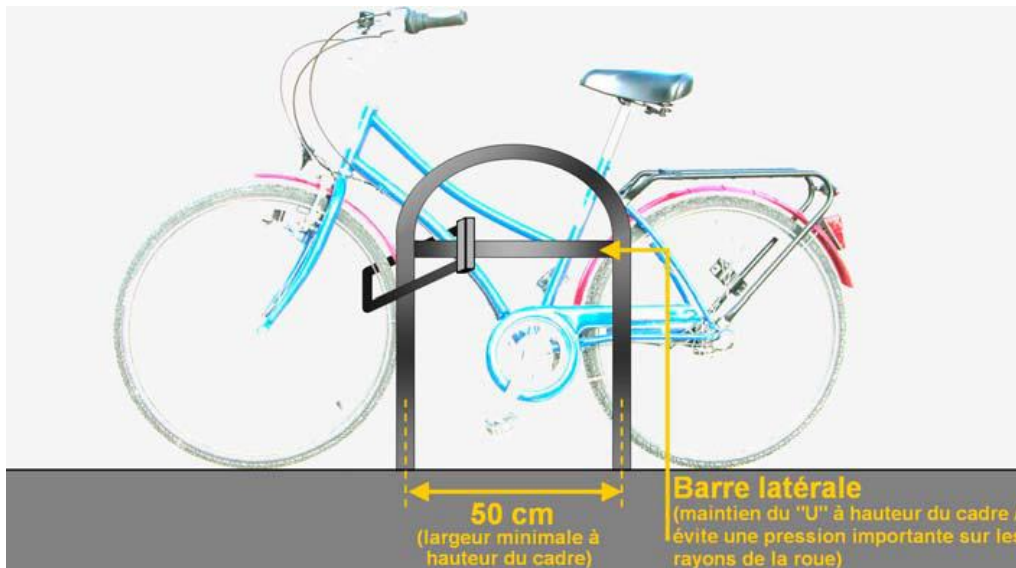
Recours à de la prestation de services avec des entreprises privées

4. Le stationnement public et/ou privé

La hausse du « trafic vélo » est favorisée par l'amélioration des points de stationnement et leur sécurisation. Pour ce faire, le schéma directeur entend :

- Développer le réseau de stationnement public par la pose de racks à vélos, arceaux à vélos.
- Mettre une offre de stationnement (pour courte et moyenne durée).
- Prévoir un mobilier permettant de stationner les vélos dans les lieux stratégiques de déplacements : équipements publics et touristiques, commerces, aires d'arrêt, plages.
- Elaborer et diffuser aux communes une fiche de prescriptions techniques notamment sur le type de matériel et son coût estimatif, les emplacements conseillés, le nombre d'arceaux indicatif selon le pôle ou l'équipement desservi.

Le chiffrage à prévoir pour l'ensemble des équipements, aires de covoiturages, sites touristiques est estimé à 30 000 € HT.



Exemple de boucle pour stationnement vélo « Cassiope » 150 € HT

Les politiques d'aménagement du territoire ont un rôle stratégique dans cet effort. Elles peuvent participer à développer le stationnement en habitat collectif et à le prendre en compte dans les révisions des documents d'Urbanisme (PLU).

Des exemples de préconisations peuvent être :

- La place minimale d'un stationnement vélo comprenant l'espace de manœuvre est de 1,50m².
- Les constructions collectives doivent comporter un local spécifique, ou un emplacement clos et couvert et à claire-voie, réservé au stationnement des deux-roues non motorisés, dont la surface ne peut être inférieure à 8m².
- Inciter à la mise en œuvre de stationnement vélo sur domaine privé (entreprises, établissements recevant du public, commerces...)
- Intégrer les stationnements couverts dans tous les établissements scolaires.

L'emplacement des points de stationnement est stratégique ; visibles et accessibles, ils permettront de lutter contre le vol et le vandalisme et participeront ainsi à une perception plus sûre de la pratique.

Les communes et la Communauté de communes doivent prendre en compte les éléments liés au stationnement et notamment :

- L'adaptation des choix d'équipements et de mobiliers en fonction de la durée de stationnement (courte durée = arceaux - moyenne durée = abris - longue durée = parcs fermés, consignes).
- Le signalage des parkings vélos et la diffusion de l'information.
- L'étude dans l'habitat ancien et la création de locaux vélos en rez-de-chaussée délaissé.
- L'aménagement des stationnements vélo sur le lieu de travail ou de formation.

Les pratiquants indiquent la nécessité de prévoir des abris verrouillés sans visibilité. Les vols de vélo sont un risque à prendre en compte notamment avec les Vélos à Assistance Electrique (VAE) qui représentent un investissement important à l'achat.

A proximité des commerces, il faut privilégier des arceaux qui permettent de sécuriser le vélo debout. Les racks sont à proscrire car les usagers disposent souvent d'antivols en U, de chaînes ou de câbles. Toutes ces dispositions sont à prendre en compte dans la conception des stationnements.

La définition d'une méthodologie de suivi des points de stationnement mérite d'être mise en œuvre sur le territoire pour :

- Faire un état des lieux des points existants.
- Définir la typologie des points de stationnement (stationnement ouvert ou fermé...).
- Organiser les points de stationnement sur le territoire.
- Assurer le suivi qualitatif des points.
- Assurer le suivi quantitatif des points de stationnement.

Certains sites à forte fréquentation du public tels que les centres-bourgs, les gares routières et ferroviaires, les zones résidentielles et d'activités, les pôles générateurs de services sont parfois mal desservis voire dépourvus de stationnements sécurisés et fermés.

Une offre d'équipement fermé et/ou couvert serait à proposer dans les zones où le stationnement de longue durée et notamment de nuit peut être rendu nécessaire.

Une assistance technique relative à la définition et à la mise en œuvre de ces équipements auprès du secteur public et privé peut être un levier à l'essor de la pratique. Les administrations, centres commerciaux et entreprises sont parfois mal équipés pour accueillir des cyclistes. Celle-ci peut prendre la forme :

- D'une aide à la définition des besoins.
- De fiches techniques descriptives des emprises nécessaires et conditions de pose.

Des rencontres individuelles avec les gérants de sites commerciaux sont à programmer pour démontrer la potentialité de tels aménagements sur leurs surfaces de vente.

5. Développer le réseau

L'enjeu de l'intermodalité doit être pris en compte : un appui sur les PEM et réseaux de transport collectif est à penser.

- 1,3 % de part modale vélo sur l'ensemble du Pays de Brest
- 1,1 % de part modale vélo sur l'ensemble du Pays de Brest hors Brest métropole

Il n'a pas été défini d'objectif de part modale vélo à l'échelle Pays de Brest. Mais il peut déjà être comparé à la part modale vélo en France (2,7 %).

Les actions suivantes sont préconisées :

- Assurer l'intermodalité avec le réseau de transports collectifs. La mise en place de stationnement au niveau des principaux arrêts du réseau est une alternative qui répond à ce problème de maillage imparfait.
- Réaliser une cartographie des arrêts à fort potentiel vélo. Définir le type et le nombre d'équipement nécessaire (arceaux protégés contre les intempéries par exemple).
- Analyser les contraintes de terrain en collaboration avec les communes concernées.

Le réseau de transports en commun ne permet pas de desservir au plus près chaque entreprise située dans les Zones d'Activités Communautaires. La mise en place de « box privés vélos » sur des arrêts en bout de ligne est une alternative qui répond à ce problème de maillage imparfait.



6. Réalisation de boucles cyclables



En complément de la mise en œuvre du schéma communautaire des cheminements à poursuivre, il paraît important pour les habitants du territoire mais aussi les visiteurs et touristes de le compléter par des boucles ou circuits afin de pouvoir répondre aux différents usages : découvertes, liaisons domicile/activités, tourisme, sportif.

Dans cette perspective, en s'appuyant sur les itinéraires déjà réalisés, il est proposé de construire des circuits à même d'offrir des boucles adaptées aux déplacements de familles.

La création de boucles de 15 à 30 kms est ainsi privilégiée. L'objectif serait d'en réaliser 3 à 4 d'ici à 2020 et de les intégrer dans les outils de promotion touristique en lien avec l'Office de Tourisme et le GIP Brest Terres Océanes. La réalisation de fiches circuits présentant la cartographie de ces derniers, leur descriptif (nombre de kilomètres, dénivelés, sites touristiques et patrimoniaux, etc.) est essentielle et à diffuser sur le territoire (Bureaux d'Information Touristique, mairies, lieux d'hébergements touristiques,...).

Après un premier travail de terrain, la réalisation de 4 boucles paraît envisageable en s'appuyant sur les cheminements déjà en partie effectués (ex : secteur du Conquet jusqu'au Trez Hir, Portsall-Landunvez via la route touristique et le cheminement doux, Saint Renan-Lanrivoaré, Ploumoguier-Plouarzel).

Une réflexion serait également à mener afin de pouvoir proposer aux cyclotouristes une boucle sportive du « Tro Bro Iroise ». Pour se faire, un appui de l'association du Tro Bro Léon et des clubs cyclistes du territoire pourrait être utile à cet effet.

Le jalonnement de ces parcours doit permettre d'emprunter sereinement les boucles mises en œuvre.

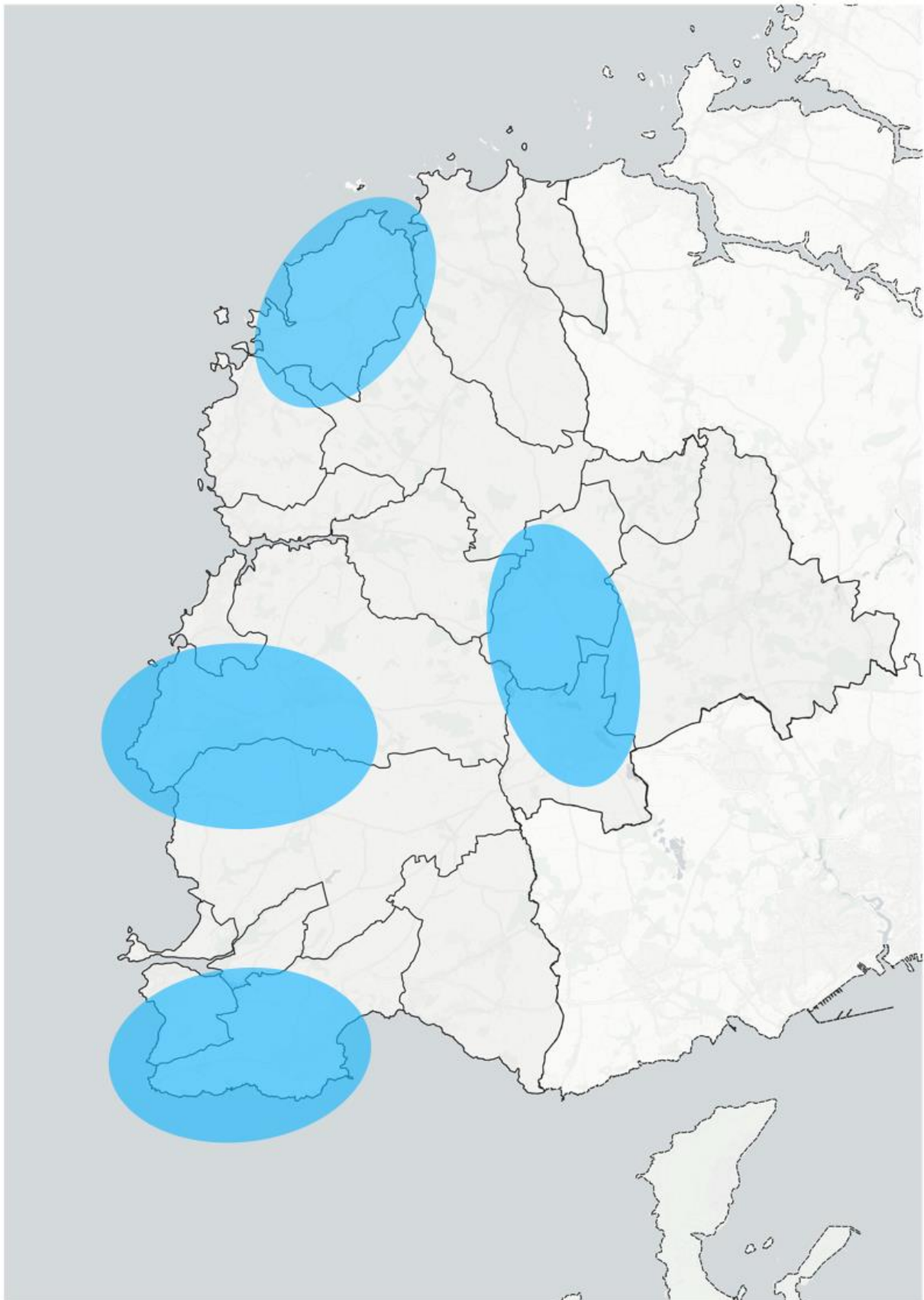
La signalétique sur l'itinéraire doit assurer plusieurs rôles :

- **Informer** : par où aller, difficulté et durée du parcours, code de la route, informations touristiques et commerciales
- **Promouvoir** : la présence des panneaux, des durées de parcours informe de la présence d'itinéraire, indique le schéma, suscite l'envie de l'essayer
- **Sécuriser** : la présence de panneaux et des marquages au sol rappelle aux automobilistes la probabilité de présence de cyclistes sur l'itinéraire.

Dans une logique d'itinérance des usagers et de lisibilité, il est opportun de respecter la typologie proposée par le Conseil Départemental en y adjoignant un panneau cartouche 75x75mm identifiant le Pays d'Iroise.

La question des supports sous format papier ou non sera aussi à traiter.

Carte des secteurs à l'étude :



7. Les chiffres clefs des retombées économiques

Selon l'étude « le développement des modes actifs » parue en 2014 et réalisée par le MEDDE, le vélo est un secteur en plein essor qui génère chaque année en France 4.5 milliards d'euros et représente 35 000 emplois, dont 16 500 pour le secteur du tourisme.

- Dépenses journalières d'un touriste à vélo : 65€/jour/personne (Loire à vélo : 80€/jour/personne)
- 3 200 prestataires labellisés Accueil Vélo en France
- 264 structures en Bretagne dont 200 hébergements
- Pays d'Iroise : 1 prestataire (chambres d'hôtes Ti Ar Yer à Milizac-Guipronvel)

(Source : Comité Régional du Tourisme, 2018)

Les chiffres clefs du marché du vélo

- 3 millions de vélos vendus en 2015
- 1,6 milliard d'euros de chiffre d'affaires pour l'économie du cycle en 2016
- +37% de vente de VAE en 2014
- 3 034 000 vélos en unités en 2016
- Vente de VAE multipliée par 3 en 6 ans
- 15 000 vélos VTT-AE vendus en 2015 (+72%)
- Prix moyen d'un vélo en France est de 337€

(Source : Enquête annuelle « le marché du cycle en France » réalisé par l'Union Sport et Cycles, chiffres 2015 et 2016) :

- Les cyclistes : Une clientèle plus nombreuse en 5 ans
- Près d'un million et demi de cyclistes ont parcouru les véloroutes et voies vertes de la région en 2018, c'est 41% de plus qu'en 2013.
- 16% des groupes possèdent au moins un VAE lors de la sortie, c'est un phénomène contribuant à la démocratisation de la partie cycliste.
- Avec 54% des sorties d'une à deux heures, les cyclistes parcourent en moyenne 30 kms, pouvant même dépasser les 50 kms pour les sportifs et les itinérants.
- Les véloroutes et les voies vertes bretonnes sont de véritables atouts pour la région. En effet, la possibilité de faire du vélo représente un critère très important pour 41% des touristes à vélo, voire assez important pour 31% d'entre eux.

(Source enquête Les véloroutes et voies vertes de Bretagne 2019 réalisée par le Comité régional du tourisme de Bretagne)

Dans le Finistère, les retombées économiques potentielles par kilomètre et par an sont chiffrées à près de 11 000€ contre une moyenne régionale de 15 000€ (source Finistère Tourisme). Les itinéraires sont d'autant plus « rentables » que la promotion est active.

8. Mise en place de compteurs automatiques

Le comptage vélo permet l'analyse de la pratique sur une longue période. C'est une composante essentielle du schéma directeur vélo.

L'analyse du trafic a notamment pour objectifs de :

- Mesurer l'impact des d'aménagements réalisés.
- Valider les types d'aménagement retenus.
- Définir les conditions optimales d'aménagement.
- Définir les aménagements futurs.
- Comprendre les comportements des usagers sur 24h00 tout au long de l'année :
 - Définir les types d'usage (loisir, utilitaire...).
 - Etablir des statistiques.
 - Cibler les hausses et les baisses de trafic.
 - Cibler les points de rupture dans le maillage du réseau.
 - Cibler les points noirs dans l'analyse du trafic continu.
 - ...

Le coût de fourniture de quatre compteurs piétons/vélos est estimé à 20 500€ HT



LES SERVICES LIÉS A LA PRATIQUE DU VELO

1. La location

La priorité est donnée aux prestataires en place à l'image de la société « Ter'Activ », basée à Landéda, prestataire de location de vélos en lien avec certains bureaux de l'office de tourisme.

La communauté choisit l'option de ne pas acquérir une flotte de vélos et de VAE mais propose une aide à l'installation.

Un nouveau prestataire « Les Frères Complices » s'est installé en 2019 et basé à Porspoder.

Sur le territoire, il existe la possibilité de louer des vélos sur des périodes de courte ou de longue durée, c'est ce que propose aujourd'hui la société « Ter'Activ ».

L'autre prestataire, « Les Frères Complices », propose la location de vélo électrique, à l'instar de l'Office de Tourisme communautaire qui a participé à un groupement de commande avec les Offices de Tourisme des Abers et de la Côte des Légendes afin de proposer des VAE en location dans trois bureaux touristiques lors de la saison estivale 2019.

Quelques actions identifiées :

- Faciliter l'installation de prestataires proposant la location de VAE, dans l'optique de démocratiser cette pratique.
- Rechercher le déploiement de points de location vélos (bureaux d'informations touristiques, ports, commerces, mairies, hôtels, campings, etc.).

2. L'apprentissage

Le tiers de nos déplacements est lié à un motif obligé et récurrent dans le temps : il s'agit des motifs domicile-travail et domicile-école. Ces deux déplacements sont généralement liés par une chaîne de déplacement commune (domicile-école-travail).

L'objectif de la mise en place de Plan de Déplacements Entreprises (PDE), Plan de Déplacements des Administrations (PDA), Vélobus ou pédibus est de diminuer l'utilisation massive de la voiture individuelle. Il est judicieux d'accompagner les démarches par des mesures incitatives et en étudiant certains aménagements, stationnements et services aux abords des sites concernés.

La philosophie du « savoir rouler en vélo » permet de vivre collectivement le changement.

En ce qui concerne les demandes de mise en place de vélobus, elles émanent souvent de parents d'élèves. La collectivité peut s'appuyer sur le tissu associatif existant pour accompagner et dynamiser ces démarches volontaristes (réunion d'information sur la sécurité routière, la santé, les

enjeux environnementaux, animation d'ateliers autour du vélo, prêt gratuit de matériel aux écoles, organisation de diagnostic d'accessibilité aux abords des écoles).

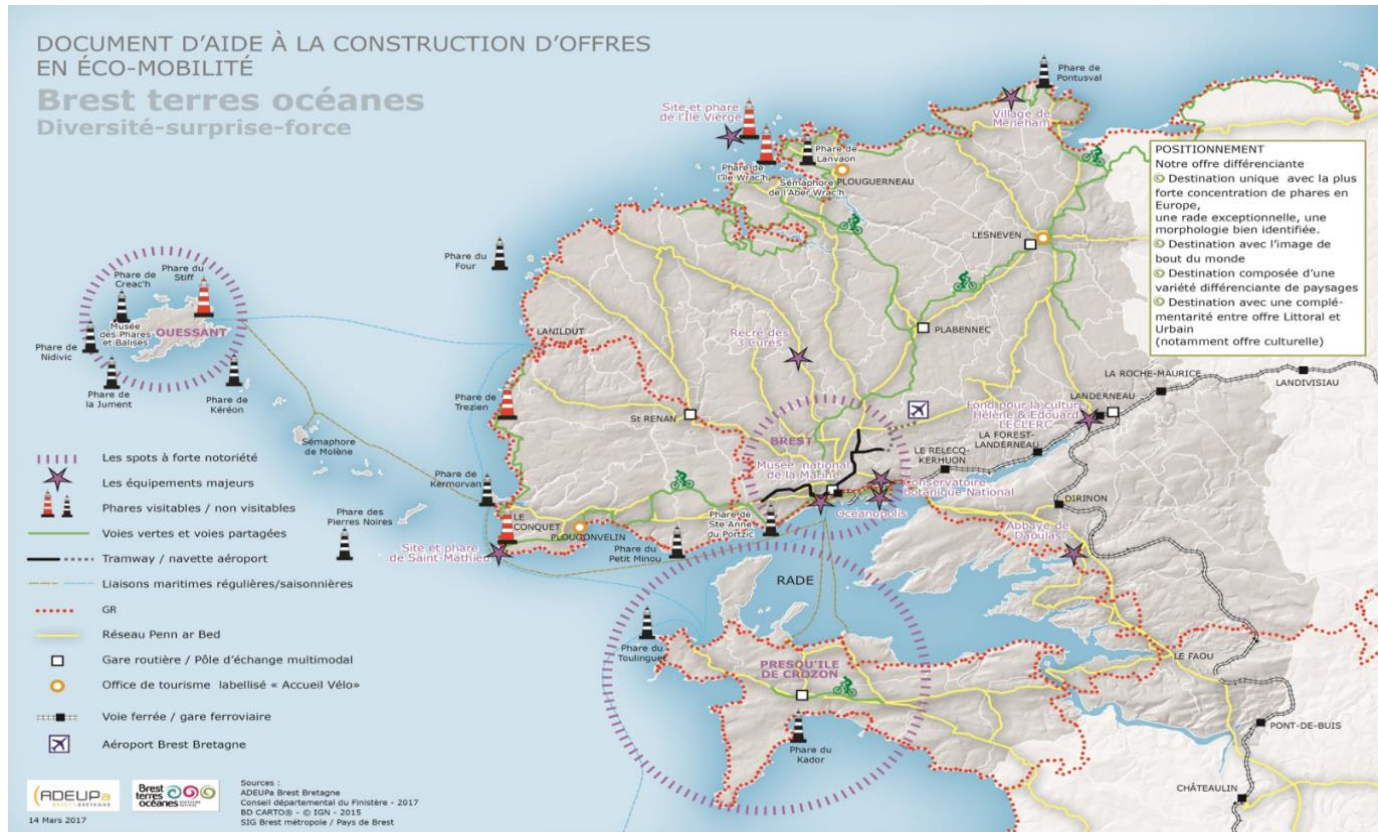
L'inscription de la pratique du vélo au programme des écoliers est opportune, accompagnée de la mise en place d'un « brevet/permis cycliste », vélo-bus....

Le plan de mobilité favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

→ Pistes de travail:

- Apprendre ou réapprendre à faire du vélo, notamment sur les déplacements courts de 3 km à 5 km, en s'appuyant sur la prévention routière avec ses stages de prévention des risques, rappeler les bonnes pratiques de la circulation en ville.
- Les abords des collèges doivent être propices au vélo avec des voies faiblement circulées, peu dangereuses ou prévoyant des aménagements cyclables, avec peu de dénivelés.
- La promotion du vélo passe par la mise en place d'un stationnement sécurisé, la diffusion d'un « kit vélo », la mise à disposition d'un local vélo proposant notamment quelques outils et services, ainsi que des douches pour les cyclistes.
- Les mesures incitatives passent aussi par la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo IKV. Cette indemnité vélo est prévue à l'article L. 3261-3-1 du Code du travail instauré par la loi de transition énergétique. L'achat d'une flotte de vélos à assistance électrique peut être un moyen de développer la pratique du vélo par les salariés (pour les sociétés : ex : expérience de la mise à disposition de vélos pour les salariés de la société « Yves Rocher »)
- L'interconnexion de tous les réseaux (bus, train, aires de covoiturage) avec les supports vélos (racks, abris) est à étudier pour permettre ou faciliter la continuité dans les déplacements.

Carte de l'éco-mobilité sur le pays de Brest



3. La réparation

Une cartographie des réparateurs vélos sur le territoire, et de l'ensemble des services inhérents à la pratique, est à établir pour répondre à une attente des cyclistes.

Sur le territoire du Pays d'Iroise, on dénombre à ce jour trois réparateurs de vélos : l'entreprise Durant-Le Gléau basée à Saint Renan, la société PLG Loisirs à Plougonvelin et Leclerc Sport et Loisirs à Ploudalmézeau.

La mise en place d'ateliers collaboratifs est également à encourager en s'appuyant sur les associations de citoyens et cyclistes. L'identification de lieux adaptés pour la remise en état des vélos est une piste à explorer (réglage dérailleur, changement de chaîne, changement de chambre à air, sensibilisation à l'entretien quotidien des petites pannes).

→ piste de travail : il est observé un nombre de dépôts de vélos en déchèteries alors même que ceux-ci pourraient être utilisés avec très peu de réparation. Une action mériterait d'être étudiée pour éviter la production de déchets et favoriser une économie circulaire.

4. Elaborer un guide des bonnes pratiques

Ce guide comportera les règles, les priorités et indiquera tout ce qu'il faut connaître pour rouler en sécurité.

L'entretien du vélo constitue souvent une contrainte pour les cyclistes. Ils peuvent abandonner ou retarder la pratique du vélo en cas de problèmes techniques, aux dépens des autres modes de déplacements. Ce guide donnerait des conseils pour maintenir son vélo en état.

La mise en place d'un guide de bonnes pratiques du vélo en partenariat avec les vélocistes et les associations permettra de regrouper les problématiques dans un ouvrage ludique.



5. Mise en avant du label « Accueil Vélo »

La marque nationale Accueil Vélo est mise en place sous l'égide de France Vélo Tourisme par les organismes touristiques locaux afin de réserver le meilleur accueil aux cyclistes partout en France.

Action : le déploiement du label Accueil Vélo sur le territoire doit apporter des garanties sur les services proposés aux cyclistes. En lien avec l'Office de Tourisme communautaire, il convient de sensibiliser les hébergeurs et autres prestataires touristiques sur l'intérêt de ce label et de les accompagner dans les démarches préalables à son obtention.

Les critères essentiels sont les suivants :

- Se trouver à moins de 5km d'un itinéraire cyclable
- Disposer d'équipements adaptés : abri à vélos sécurisé, kit de réparation
- Bénéficier d'un accueil attentionné : informations et conseils utiles (circuits, météo, ...)
- Disposer de services adaptés aux cyclistes : transfert de bagages, lavage et séchage du linge, location de vélos et accessoires, lavage des vélos, ...

Tout ce dispositif facilite un maillage du territoire pour inciter aussi les visiteurs, touristes et excursionnistes à privilégier notre destination vélo.

L'INCITATION ET LA COMMUNICATION DE LA PRATIQUE AUTOUR DU VELO

1. Plan de communication vélo

L'enjeu est de sensibiliser aux bienfaits de la pratique du vélo et de lutter contre les idées reçues.

Dans cette perspective, l'objectif poursuivi est de structurer un plan de communication vélo articulé autour des actions suivantes et développées ci-après.

→ Pistes de travail :

- Prendre appui ou mettre en œuvre divers outils de communication : flyers, affiches, newsletters, articles dans le magazine d'Iroise.
- Créer d'un logo de type « Iroise territoire Vélo » afin de le décliner sur tous les supports et vecteurs de communication.
- Définir des animations autour du vélo à mener lors d'événements nationaux :
 - La semaine du développement durable (au printemps) : elle peut être l'occasion d'organiser par exemple une journée sur les Plans de mobilité (entreprise et établissement scolaire)
 - La fête du vélo (au mois de juin)
 - La semaine de la mobilité (au mois de septembre) sur une thématique « bien rouler ensemble » : bus, voiture, vélo.
- Disposer de cartographies actualisées et accessibles
- Développer des pages sur les sites internet
- Labelliser le Pays d'Iroise en « Territoire vélo »

2. La promotion des vélos à assistance électrique (VAE)

L'information et l'incitation à la location d'un VAE est de nature à favoriser le développement de la pratique. Elle mérite d'être menée aussi par la collectivité pour atteindre un objectif de sensibilisation large : public résident et de passage et de toutes classes d'âge confondues.

L'Office de tourisme et les acteurs socioprofessionnels tels que les campings, hôtels, gîtes, parcs d'attraction, centres nautiques sont en mesure de participer à la diffusion de l'information des points de location.

La promotion est nécessaire car un public réticent à l'usage du VAE va pouvoir devenir adepte après un premier « essai test » en location. Ce produit a l'avantage de faciliter l'utilisation des deux roues par tous sur un territoire au dénivelé souvent accidenté.

L'offre et les tarifs de location doivent être en adéquation à l'échelle supra territoriale.

→ Pistes de travail :

- Réaliser un document présentant les points de location de VAE
- Encourager des prestataires à proposer la location de VAE sur le territoire



Flyers de location de vélos à assistance électrique réalisé en collaboration avec les offices de tourisme du Pays des Abers et de la Côte des légendes

3. Cartographie des itinéraires cyclables

La réalisation d'une cartographie et la mise en ligne des itinéraires cyclables est un objectif à atteindre. Elle valorisera les circuits et participera à la promotion du territoire. Les supports papiers peuvent être envisagés, ceux numériques et téléchargeables seront à privilégier.

Par ailleurs, des outils d'information mobiles et interactifs seraient à développer. Il pourrait s'agir d'applications mobiles et/ou de cartes interactives.

Des documents d'informations sur les balades en vélo dans le Pays d'Iroise, le réseau cyclable, le stationnement, les locations, les services... sont à prévoir pour inciter à la découverte du réseau.

L'édition et la diffusion des documents peuvent être définies selon les publics cibles, cyclistes ou automobilistes : enfants, jeunes, étudiants, actifs, retraités.

Ce travail de promotion sera à travailler en concertation étroite avec l'Office de Tourisme communautaire et les partenaires que sont le GIP Brest Terres Océanes, les fédérations de cyclotourisme,...

Il est clair que pour faciliter la lisibilité du réseau dédié existant, l'information auprès des habitants est primordiale. La mise en ligne cartographique du réseau doit permettre aux usagers de faciliter leur choix d'itinéraire. Il constitue un outil de communication à part entière.

Un plan du réseau cyclable est à élaborer avec la nécessité de garantir sa mise à jour. Cela passe par une information sur le terrain des itinéraires existants non valorisés actuellement.

Une collaboration étroite avec les communes (et les associations) est à entreprendre :

- Réfléchir à l'amélioration du contenu du plan (définir les aménagements à intégrer...)
- Réfléchir sur la forme (mettre en valeur certains itinéraires...)
- Mettre en place un système de mise à jour efficace et de diffusion des évolutions du réseau

Un plan des itinéraires cyclables conseillés est à concevoir (plan type « lignes du réseau de transport collectif », reliant les principaux pôles générateurs et zones d'habitats entre eux) afin de guider les cyclistes dans leurs choix d'itinéraires. Avec une vigilance toute particulière à la question du jalonnement des circuits et des balades qui doit être réfléchi en concertation avec les communes et les territoires voisins.

4. Sites internet

Les pages « vélo » des sites internet de la Communauté de communes et de l'office de tourisme devront être développées et enrichies. Elles constituent des vecteurs de communication essentiels. Une action concertée avec les communes serait à assurer en complément.

Les informations diffusées concerneront les circuits ainsi que les traces GPS et cartes en téléchargement, les bonnes pratiques, les points de départ et d'arrivée, les points de stationnement, les sites d'intérêt sur circuit, les liens vers les prestataires engagés dans la

The screenshot displays a web browser window with the following content:

- Address Bar:** www.pays-iroise.bzh/loisirs/balades-et-randonnees
- Main Content:**
 - Image:** A group of people cycling on a paved road overlooking a coastal landscape.
 - Text:** 4 circuits vous guident à travers la campagne ou sur la côte du Pays d'Iroise. En chemin, prenez le temps de mettre pied à terre pour lire les panneaux d'interprétation du patrimoine.
 - Button:** Lire la suite...
- Section Header:** En VTT
- Image:** A cyclist riding on a narrow, grassy trail through a wooded area.
- Text:** En Iroise, dix-huit circuits de 14 à 124 km sont entretenus et balisés par Pays d'Iroise Communauté selon la charte de la Fédération Française de Cyclisme.
- Button:** Lire la suite...

démarche.

5. Animations dans le cadre de la « Fête du vélo »



La finalité première est de susciter l'engouement et d'encourager la pratique par la programmation d'animations en lien avec une manifestation de notoriété nationale : la fête du vélo.

Créée il y a 20 ans, la Fête du Vélo est une manifestation annuelle visant à sensibiliser le plus grand nombre à la pratique du vélo. Le premier week-end de juin, sur l'ensemble du territoire français, chaque commune, chaque association sportive ou culturelle a la possibilité d'initier un rassemblement amical autour d'un intérêt commun : le vélo !



Dans ce cadre, il convient d'imaginer des animations en lien avec les associations cyclotouristes locales.

L'idée est de faire découvrir le vélo de manière ludique d'encadrer la pratique et d'informer les usagers sur les services à leur disposition. Il pourra s'agir d'une sortie avec découverte du patrimoine local, d'ateliers techniques, de défis sportifs etc...

L'attrait touristique du territoire est un atout certain pour une forte participation. Le tourisme est un vecteur de développement économique du territoire. Les nombreux sites et patrimoines garantissent une bonne fréquentation du pays d'Iroise.

6. Labélisation du Pays d'Iroise en « territoire vélo »

La mise en œuvre d'un label territoire vélo est à même d'être un facteur d'attractivité touristique mais pas seulement. Dans ce cadre-là, une association de la FFCT est à rechercher dans ce cadre. Pourquoi ? Pour légitimer et asseoir nos engagements.



Cet engagement insistera sur notre volonté de favoriser les pratiques de déplacement quotidien, de loisirs touristiques ... Être « Territoire Vélo », cela signifie offrir à la fois des aménagements sécurisés, des équipements techniques (stationnements, haltes vélo...) mais aussi un panel de

services spécifiques au vélo (point d'information, d'alimentation, d'hébergement, de location et de réparation, intermodalité...).

Être « Territoire Vélo » :

- 1) Il s'agit de proposer des circuits vélo qui soient accessibles à divers types de publics (familles, pratiquants occasionnels et réguliers) et de niveaux variés pour partir à la découverte de la région.
- 2) Il s'agit d'animer son territoire avec des événements et animations vélo tout en mettant en valeur son patrimoine (historique, architectural, culturel et naturel...).
- 3) Il s'agit de s'inscrire dans le développement économique et durable. Le label invite les acteurs locaux à s'impliquer dans une démarche écologique et à participer au dynamisme du territoire.

Le label récompense les efforts effectués en faveur du vélo et conduit aussi à améliorer les services proposés par la communauté de communes afin d'obtenir la satisfaction des pratiquants.

Le label inscrit la Communauté dans une démarche porteuse à l'avenir autour des mobilités douces et ainsi enracine le territoire dans les mobilités et le tourisme de demain.

LA GOUVERNANCE ET LES MOYENS

1. Gouvernance

Le schéma directeur vélo est un document cadre à long terme sur la politique cyclable et contribue à promouvoir de manière concertée l'usage du vélo en développant notamment un réseau d'itinéraires continus et sécurisés permettant de donner une vraie place aux cyclistes.

L'évaluation des actions menées est une condition « sine qua non » de la réussite du projet et de sa pérennité dans le temps. Une procédure de contrôle des actions menées doit être élaborée afin d'assurer la réussite du projet dans le temps et se donner les moyens de réaction dans le cas d'un mauvais fonctionnement ou d'une innovation remettant en cause une action.

Le schéma directeur s'orchestre par un comité de suivi et d'animation du schéma vélo. Il est avant tout un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication.

Un observatoire des déplacements serait à concevoir, cet outil serait au service de la politique cyclable. Il utiliserait des indicateurs simples et rigoureux selon les objectifs fixés :

- Indicateurs quantitatifs annuels :
 - Sur l'offre
 - Sur l'usage
- Indicateurs qualitatifs par sondage :
 - Analyse des réalisations, rénovations, entretien des aménagements
 - Analyse de respect (automobiliste, bus et cycliste)

Le comité de suivi et d'animation doit se rencontrer sur un séquençage d'au moins 2 fois par an pour définir le cap et les directives.

L'objectif de ce groupe est d'évaluer les actions effectuées, de se remettre en perspective par rapport aux objectifs initiaux, de choisir la programmation des aménagements et de définir les orientations stratégiques.

Un système de main courante des observations, réclamations, incidents est à instituer (le but étant de faire évoluer le service dans le bon sens), sans omettre de se munir d'un outil technique pour faciliter l'évaluation (système permettant de connaître l'évolution de la part modale dans le temps, cartographie des points noirs...).

Dans le cadre d'une démarche participative, différentes associations de cyclistes et des habitants du Pays d'Iroise pourraient être associées à la mise en œuvre de certaines actions du programme.

2. Guide technique pour les aménagements cyclables

L'idée est de passer progressivement d'une politique de voirie à une politique d'espace public.

Le schéma directeur Vélo a vocation à s'inscrire dans des documents opposables réglementaires (PLUi par exemple) permet ainsi d'assurer la pérennité de la démarche.

Le schéma se veut être évolutif et adaptable. Dans ce cadre, il serait utile d'établir un guide à l'usage des communes pour suivre les préconisations en matière d'aménagements des espaces publics pour être cohérent avec l'aménagement du territoire.

3. Cadre d'intervention des acteurs

Il convient de préciser la répartition des rôles des différents acteurs :

	CCPI	Communes	Partenaires	Usagers
Gouvernance	X (pilotage)	X	X	X
Aides communautaires	X			
Maitre d'ouvrage	X (hors agglomération)	X (en agglomération)		
Foncier		X		
Assurer la continuité du réseau cyclable	X	X		
Développer les services associés	X	X	X	X

4. Aides communautaires

Dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur Vélo, la Communauté de Communes propose d'élargir son dispositif d'aide afin de favoriser toutes les actions qui peuvent contribuer à favoriser la pratique du vélo.

Ainsi, jusqu'à présent réservées à l'aménagement de pistes cyclables articulées avec le schéma directeur de cheminements doux, les aides communautaires seraient ouvertes :

- A la création de pistes cyclables d'intérêt communal sous réserve que celles-ci soient inscrites à un schéma vélo communal validé par le Conseil Municipal
- A la création de stationnements vélo sous réserve que ceux-ci soient également prévus au schéma vélo communal

Le soutien communautaire à la réalisation de pistes cyclables. Celles connectées au réseau communautaire bénéficieraient d'une aide à hauteur de 20%. Les voies internes aux agglomérations et non connectées seront également soutenues à hauteur de 20%, sous réserve qu'elles soient intégrées dans un schéma communal (Cf. fiche d'aide communautaire en annexe).

5. Evaluation de l'impact sur l'évolution de la pratique cyclable

Les effets de la politique cyclable seront mesurés et analysés et ce, afin d'évaluer l'impact des actions réalisées. A cet effet, la mise en place de tableaux de bord spécifiques seront établis.

Exemples d'indicateurs : kilomètres d'aménagements, nombre d'arceaux, nombre de locations de vélos,...

Ce suivi prévoit également des enquêtes auprès des ménages afin de connaître l'évolution des mentalités en termes de déplacements. L'objectif étant d'évaluer l'appropriation du vélo au quotidien.

Dans le cadre des mesures correctives, des réunions d'informations seront planifiées pour échanger sur le schéma directeur entre les élus et les usagers (prises en compte des remarques, des préconisations, écouter les retours par rapport au réseau existant afin d'enrichir ce dernier).

Ces réunions pourront faire l'objet d'ateliers avec des cartes, pour discuter et prioriser les actions à mettre en place, dans le but d'améliorer la pratique du vélo en Pays d'Iroise.

6. Ingénierie

Outre le chargé de mission vélo rattaché à la Direction Développement Territorial et Solidarités, la Communauté de Communes dispose des moyens de la Direction Ingénierie Territoriale et Aménagement et de la Direction des Opérations et de l'Exploitation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement prévus dans le cadre du schéma directeur de cheminements doux et mais aussi pour accompagner au plus proche du terrain les communes dans leurs opérations d'aménagement en faveur du vélo.

PLAN PLURIANNUEL ET CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D' ACTIONS

A. Actions Volet Sécurité

		2019	2020	2021
1	Fléchage des nouveaux circuits	X	X	
2	Vérification des circuits vélos route déjà balisés	X		
3	Garantir des aménagements cyclables continus, sécurisés et homogènes	X	X	X
4	Assurer la lisibilité et la continuité du réseau cyclable		X	X
5	Assurer l'entretien et le respect du réseau communautaire	X	X	X

B. Actions Volet Services/communication/sensibilisation

		2019	2020	2021
1	Réaliser des boucles vélos	X	X	
2	Réaliser des « vélos-fiches »	X	X	
3	Faciliter la location de vélos	X	X	X
4	Effectuer la promotion des Vélos à Assistance Electrique (VAE)	X	X	X
5	Réaliser de cartes des aménagements et des itinéraires cyclables	X	X	
6	Informersur les aménagements, services et itinéraires cyclables existants	X	X	X
7	Encourager le développement d'ateliers de réparation		X	
8	Etablir un partenariat avec des réparateurs de vélos pour former les cyclistes à l'entretien et assurer les petites réparations		X	
9	Développer l'usage du vélo à travers les plans de déplacements établissements (PDE)		X	X
10	Favoriser l'intermodalité avec les autres modes de déplacements (dont le transport collectif)		X	X
11	Elaborer un guide des bonnes pratiques		X	
12	Sensibiliser et mobiliser les acteurs locaux et partenaires institutionnels		X	X
13	Labelliser le Pays d'Iroise en "Territoire Vélo"		X	
14	Mettre en place des animations sur la thématique Vélo		X	X
15	Etablir et mettre en œuvre un plan de communication et de promotion en faveur du vélo	X	X	
16	Développer la page Vélo sur les sites internet des communes, de la CCPI et de l'Office de Tourisme	X	X	

17	Réaliser des outils de sensibilisation et de prévention auprès du public "jeunesse"		X	
----	---	--	---	--

C. Actions Volet Aménagements et usages

		2019	2020	2021
1	Développer une offre de stationnement public suffisante et sécurisée		X	X
2	Développer une offre de stationnement privé suffisante et sécurisée		X	X
3	Assurer et développer l'intermodalité entre les différents modes de déplacement		X	X
4	Sensibiliser les communes à l'intégration d'une politique cyclable volontariste dans leur schéma de développement		X	X
5	Mesurer l'impact sur la pratique cyclable		X	X
6	Accompagner techniquement et financièrement les communes dans leur projet d'aménagement (études et travaux)	X	X	X
7	Renforcer la prise en compte des aménagements cyclables dans les opérations d'urbanisme		X	X

D. Actions Ingénierie et gouvernance

		2019	2020	2021
1	Recruter un chargé de mission vélo	X		
2	Mettre en place et animer le comité de suivi	X	X	X
3	Suivre et évaluer le plan d'actions du schéma directeur avec mise en place d'indicateurs de suivi	X	X	X
4	Rechercher des financements	X	X	

ANNEXES

- N°1 : Cartographies des circuits
 - Circuit « Ar Mor »
 - Circuit « Avel »
 - Circuit « Envor »

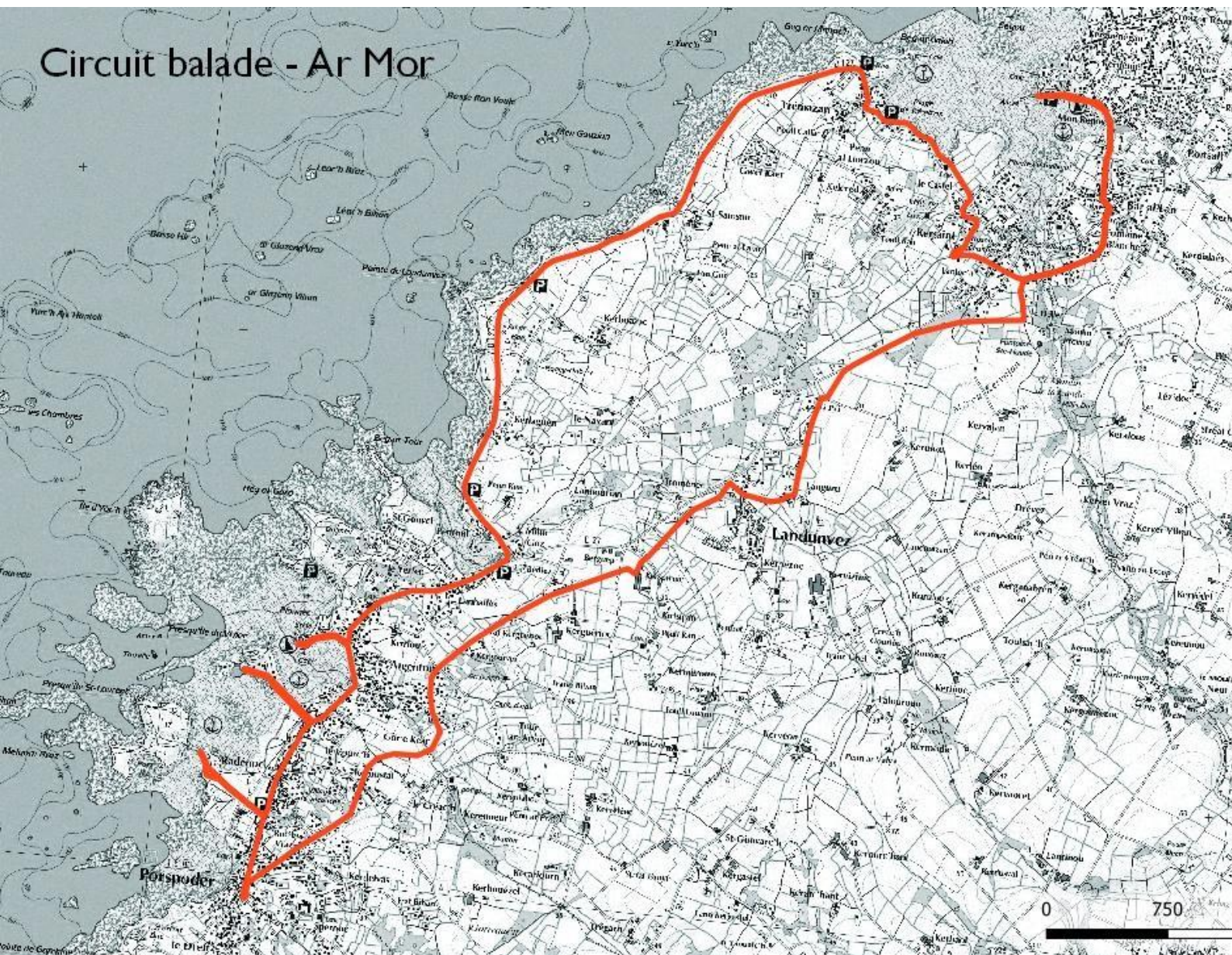
- N°2 : Fiches actions

- N°3 : Fiche des aides communautaires

document de travail

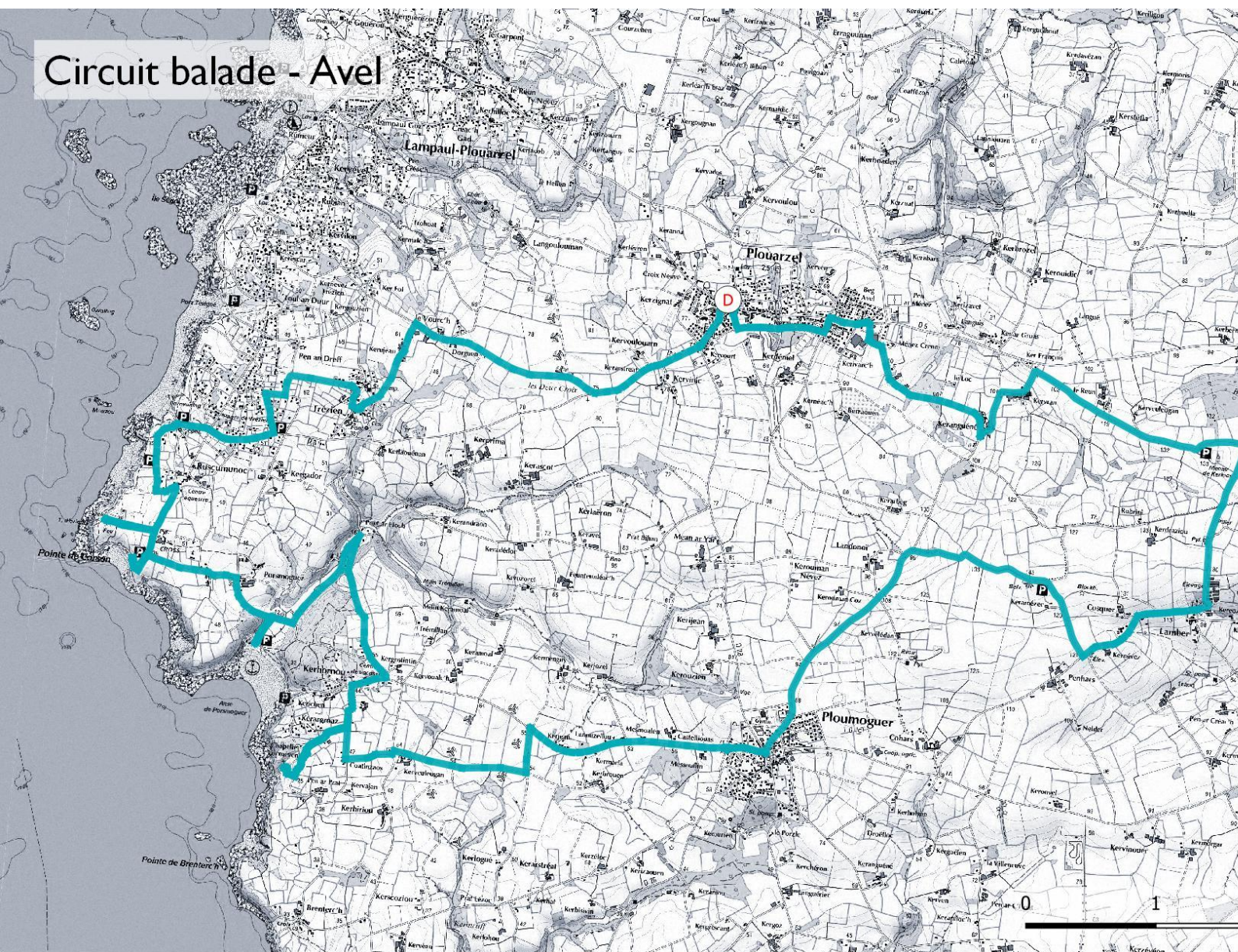
Annexe n°1 : Cartographies des circuits

■ Circuit “Ar Mor” (22 Km)

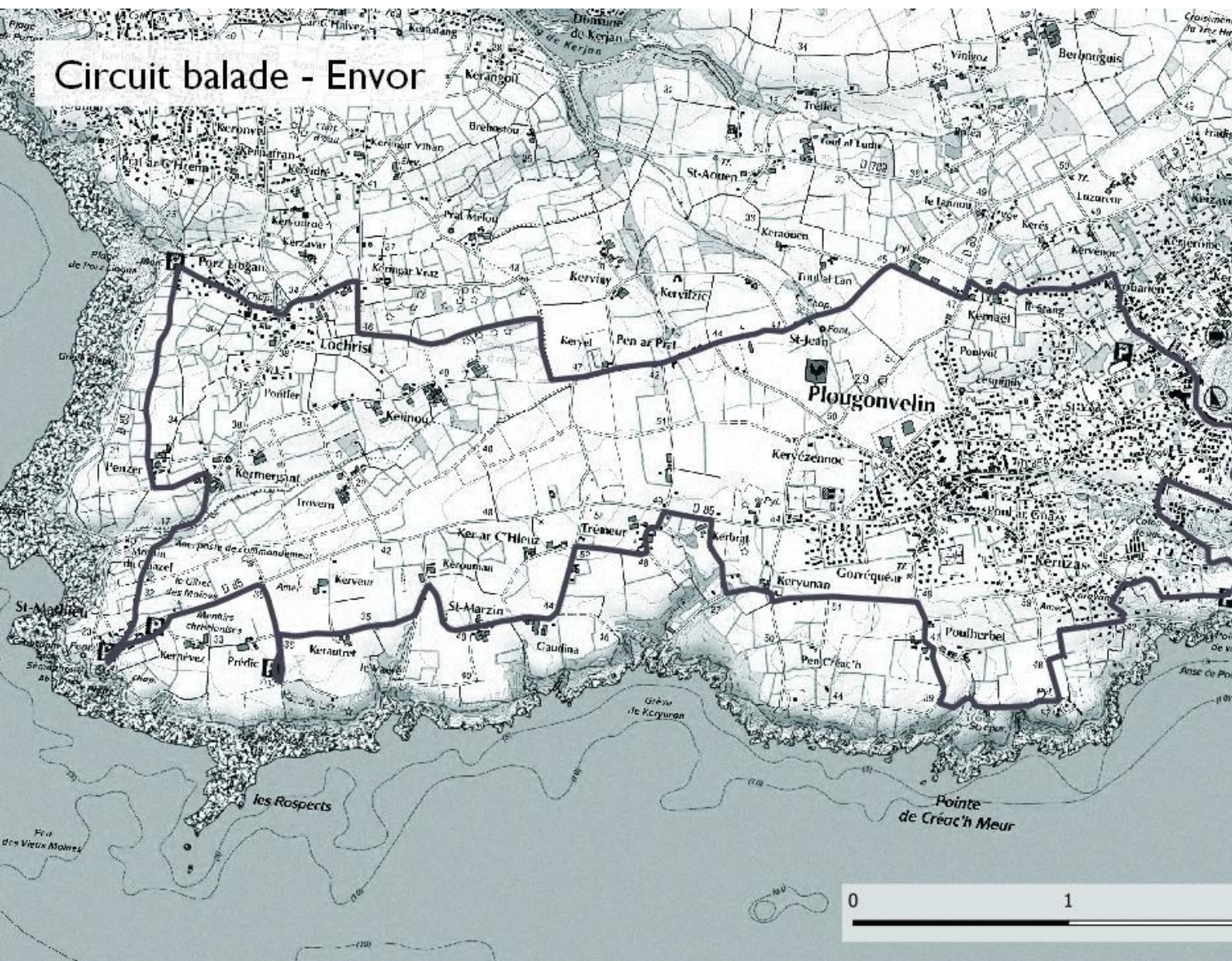


■ Circuit balade “Avel” (29.50 Km)

Circuit balade - Avel



▪ Circuit balade “Envor” (18 Km)



Annexe n°2 : Les fiches actions

Action A.4 : Assurer la lisibilité et la continuité du réseau cyclable

- Enjeux et objectifs :

La lisibilité du nouveau réseau cyclable est un élément déterminant.

Tout comme la signalétique destinée aux véhicules pour mieux circuler et s'orienter, le jalonnement cyclable permet de répondre à cette problématique. Il assure une certaine continuité du réseau cyclable et doit être dirigé par un principe de cohérence. Dans certains cas, indiquer la présence d'itinéraire cyclable permet aux automobilistes de reconnaître la présence potentielle de cyclistes sur leurs parcours.

- Méthode :

Mettre en place un jalonnement cohérent et efficace sur le territoire du Pays d'Iroise :

- Définir le niveau d'information : la position, la destination (équipement, site touristique), la distance, la durée, le changement de direction, un itinéraire à proximité).
- Définir la localisation d'implantation des panneaux (points stratégiques, axes sécurisés).
- Coordonner les actions d'installations des panneaux pour assurer une cohérence de signalisation.

- Niveau Priorité : niveau 1

- Actions :

=> Fourniture, pose et entretien de la signalétique :

- Acteurs concernés : Communes, Communauté de communes du Pays d'Iroise, Département, Région Bretagne

=> Elaboration et diffusion de la charte d'aménagement cyclable :

- Acteurs concernés : Communauté de Communes du pays d'Iroise, Département

Action A.5 : Assurer l'entretien et le respect du réseau cyclable

- Enjeux et objectifs :

Tout aménagement cyclable nécessite un entretien régulier. Des aménagements cyclables dégradés ou mal entretenus favorisent la multiplication des points d'insécurité et/ou ne sont plus fréquentés.

Les aménageurs doivent mettre en place une politique d'entretien cohérente et être en possession d'indications techniques ou de matériel permettant l'entretien et la conservation des types de revêtement utilisé.

- Méthode :

Mise en place d'une politique d'entretien régulier de la voirie et adaptée à tous les aménagements cyclables :

- Information sur les risques d'insécurité liés au non entretien des voies
- Elaboration et diffusion de la charte d'aménagement cyclable
- Bon respect des aménagements cyclables : surveiller le stationnement et la circulation des véhicules motorisés (voitures, motos, ...) non autorisés à circuler sur les aménagements cyclables.

- Niveau Priorité : niveau 1

- Actions :

=> **Réalisation des aménagements cyclables et de l'entretien :**

- Acteurs concernés : Communes, Communauté de Communes du Pays d'Iroise, Département

Action B.6 Informer sur les aménagements, services et itinéraires cyclables existants

- Enjeux et objectifs :

Pour développer la pratique du vélo, il est nécessaire de rendre lisible l'organisation du réseau cyclable et des services proposés.

Pays d'Iroise Communauté pourra réaliser un plan cyclable pour guider les cyclistes en toute sécurité sur le territoire.

- Méthode :

Elaborer et diffuser un plan des pistes cyclables qui identifie :

- Les aménagements cyclables existants
- Les itinéraires tranquillisés non aménagés

Assurer sa mise à jour régulière, sa diffusion et sa disponibilité en collaboration avec les communes et les associations.

Veiller à la bonne diffusion des informations en utilisant un maximum de supports en privilégiant les outils numériques.

- Niveau Priorité : Niveau 1

- Actions :

=> Elaboration et diffusion d'un plan cyclable :

- Acteur concerné : Communauté de Communes du Pays d'Iroise

Action B.9 Développer l'usage du vélo à travers les plans de déplacements établissements (PDE)

- Enjeux et objectifs

Dans le but de développer la part modale dans les déplacements domicile-travail, Pays d'Iroise Communauté accompagne les entreprises et administrations dans la mise en place de leur Plan de déplacements Etablissements.

L'intégration du vélo dans les plans de Déplacements établissements signifie :

- Une offre de déplacements complémentaires aux véhicules individuels, aux transports en commun ;
- Une diminution progressive du nombre de véhicules sur les axes routiers.

- Méthode

Mise en œuvre de conventions de mise à disposition de vélo

L'entreprise pourra bénéficier d'une flotte de vélos longue durée ou de cartes d'accès au service vélos libre-service,

Formation pour sensibiliser à la pratique du vélo, aide pour choisir un vélo adapté à la pratique (vélo-pliant, vélo électrique, vélo cargo, ..)

Pédagogie et sensibilisation pour sécuriser son vélo,

Diagnostic mobilité,

Contrôle technique des vélos,

Atelier d'autoréparation

- Niveau Priorité : Niveau 2

Action B.11 Elaborer un guide des bonnes pratiques

- Enjeux et objectifs :

L'entretien du vélo est souvent une contrainte pour les cyclistes. Ils peuvent abandonner ou retarder la pratique en cas de problèmes techniques au dépend des autres modes de déplacement.

La mise en place d'un guide de bonnes pratiques du vélo en ville en partenariat avec les vélocistes et les associations permettra de réduire cette contrainte.

- Méthode :

Dans un approche multi partenariale, il s'agit de travailler à la réalisation d'un guide de bonnes pratiques du vélo ciblés sur :

- La réparation et entretien
- La prévention et information sur le code de la route
- Les actions des associations et vélocistes

Réaliser un benchmark d'expérimentations menée sur d'autres territoires.

- Niveau Priorité : Niveau 2

- Actions :

=> Elaboration d'un guide de bonnes pratiques du vélo :

- Acteurs concernés : communes, Communauté de Communes du Pays d'Iroise

=> Coordination entre les partenaires vélos :

- Acteurs concernés : communes, Communauté de Communes du Pays d'Iroise, associations et vélocistes

Action B.15 Mettre en place des actions de communication et de promotion en faveur du vélo

- Enjeux et objectifs :

Les actions de communication aident au développement du vélo et permettent d'informer les habitants de l'offre cyclable existante et des services associés.

Il s'agit de mettre en place des actions de communication en faveur du vélo : s'intégrer à la fête du vélo, à la semaine Européenne de mobilité, effectuer des stands d'animations, établir des campagnes d'affichage, etc.

- Méthode :

Animer un groupe de travail pour coordonner les initiatives locales et préparer au mieux les grandes manifestations : fête du vélo, Semaine Européenne de la Mobilité...

Préparer des outils d'information et de communication permettant d'améliorer la lisibilité et la visibilité des initiatives auprès du grand public.

- Niveau Priorité : Niveau 1

- Actions :

=> **Animer un groupe de travail pour coordonner les initiatives locales** :

- Acteur concerné : Communauté de Communes du Pays d'Iroise

=> **Préparer des outils d'information et de communication** :

- Acteur concerné : Communauté de Communes du Pays d'Iroise

Action B.17 Réaliser des outils de sensibilisation et de prévention auprès du public « jeunesse »

- Enjeux et objectifs :

Pour permettre une bonne compréhension des enjeux de la pratique cyclable et des autres modes de déplacements alternatifs, auprès du public jeune, Pays d'Iroise Communauté prévoit de réaliser des outils de « déplacements malins » et d'effectuer des Plans de Déplacements Etablissement Scolaire en se faisant accompagner par le programme Moby

- Méthode :

Déployer Moby sur mon territoire, en créant un comité Moby (parents, enseignants, personnel d'école, élèves volontaires) pour porter le PDES

Réalisation d'une enquête sur les déplacements de l'école, d'un bilan sur les émissions CO2 et du relevé initial d'indicateurs de suivi.

Plan d'actions : sélection et mise en place des actions adaptées à l'établissement (pédibus, challenge vélo, modification des stationnements...)

Mise en place d'ateliers de sensibilisation destinée aux enfants, par des animateurs spécialisés et des outils pédagogiques ludiques ;

Un suivi avec la mesure de l'impact du PDES par l'analyse d'indicateurs de suivi : émissions de CO2, comportement des enfants, qualité de l'air, bruit.

Réalisation d'un bilan en fin d'année scolaire avec les résultats obtenus, les actions à poursuivre et la pérennisation de l'éco mobilité scolaire.

- Niveau Priorité : niveau 2

- Actions :

=> **Déployer Moby sur mon territoire :**

- Acteurs concernés : Communes, Communauté de Communes du Pays d'Iroise



Action C.1 Conforter et développer une offre de stationnement suffisante et sécurisée sur l'espace public

- Enjeux et objectifs :

Le développement de l'offre de stationnement est nécessaire pour encourager l'usage et la promotion du vélo.

- Méthode :

Elaboration et diffusion d'une fiche technique de préconisation :

- Type de stationnement, coût estimatif, réglementation

Encourager les communes à mettre en place une offre de stationnement cyclable en adéquation avec le schéma des itinéraires.

S'appuyer sur le programme Alvéole pour le financement

- Niveau Priorité : Niveau 1

- Actions :

=> **Fourniture, pose et entretien des stationnements cyclables :**

- Acteurs concernés : Communes, Communauté de communes du Pays d'Iroise

=> **Fiche technique de préconisation :**

- Acteurs concernés : Communauté de Communes du pays d'Iroise



Action C.5 Mesurer l'impact sur la pratique cyclable

- Enjeux et objectifs :

Evaluer la performance des actions conduites au travers du schéma directeur vélo est indispensable. L'analyse et la comparaison permet d'évaluer la réussite ou le mauvais fonctionnement des opérations et d'adapter de nouvelles actions pour améliorer la pratique cyclable sur le territoire.

- Méthode :

Des enquêtes de satisfaction et des actions de comptage pourraient être conduites par Pays d'Iroise Communauté.

Suivre et évaluer l'impact des actions au travers de document d'évaluation et de suivi

- Tableau de bord des déplacements
- Rapport d'activité de Pays d'Iroise Communauté
- Bilan d'activité, ...

- Niveau Priorité : Niveau 1

- Actions :

=> **Réalisation d'outils d'évaluation et de suivi :**

- Acteurs concernés : Communauté de Communes du Pays d'Iroise

Action D.2 Suivre et évaluer le plan d'actions du schéma directeur avec mise en place d'indicateurs de suivi

- Enjeux et objectifs

L'évaluation des actions menées est une condition primordiale à la réussite du projet et sa viabilité dans le temps.

- Méthode

Elaboration d'un tableau de bord pour faciliter le suivi et l'évaluation du plan d'actions du schéma directeur vélo.

Il s'agira de faire ressortir les éléments suivants :

- Etat d'avancement des actions (actions réalisées, actions engagées, actions non engagées)

- Difficultés rencontrées

- Niveau Priorité : Niveau 1

- Actions :

=> **Réalisation d'un rapport d'activité annuel :**

- Acteurs concernés : Communauté de Communes du Pays d'Iroise

=> **Création et animation d'un comité de suivi :**

- Acteurs concernés : Communes, Communauté de Communes du Pays d'Iroise

Annexe n°3 : Fiche des aides communautaires

AIDE A LA CREATION DE CHEMINEMENTS DOUX COMMUNAUX ARTICULES AVEC LE RESEAU COMMUNAUTAIRE ET A LA MISE EN PLACE STATIONNEMENTS VELO

LIENS AVEC LE PROJET DE TERRITOIRE

Axes stratégiques :

Attractivité Terre et Mer, vecteurs d'identité et de développement du Pays d'Iroise
Territoire durable

Ambitions du projet de territoire :

Fédérer Aménager et Développer Protéger et Valoriser
Vivre ensemble Coopérer

Enjeux et Objectifs :

Pour des raisons de sécurité et pour répondre aux enjeux croissants de mobilité, développer une complémentarité entre pistes cyclables communautaires et communales et mettre en place des équipements favorisant la pratique du vélo

Bénéficiaires : Communes

Critères :

Cheminements doux

- Articulation avec le réseau communautaire ou inscription à un schéma vélo communal
- Respect des caractéristiques définies dans le schéma directeur des cheminements doux :
Largeur de 3 m (sauf dérogation à 2.50 m en cas d'impossibilité physique) ; sécurité, etc.

Stationnements vélos

- Inscription à un schéma vélo communal

Dépenses éligibles et dépenses non éligibles :

Cheminements doux

Eligibles :

- *Frais d'études (suivies de travaux)
- *Travaux d'investissement (hors foncier) : terrassement et revêtement
- *Renouvellement de signalisation verticale, conforme aux préconisations communautaires

Non éligibles :

- *Acquisitions foncières
- *Aménagements périphériques au cheminement
- *Eclairage public, réseaux divers, bordures, accès riverains, revêtement sablé

Stationnements cyclables :

- *fourniture et pose des abris vélos, arceaux

Modalités de financement :

Dépôt d'un dossier comprenant : un descriptif détaillé des travaux, un plan situation, un plan des travaux, un plan de financement, les devis, la délibération communale avant travaux sollicitant le fonds de concours

Financement :

- Assiette plafond de dépenses pour les cheminements doux : 150 € HT du mètre linéaire
- taux de subvention plafonné à 20% pour les cheminements doux articulés avec le réseau communautaire, 20 % pour les autres, et dans la limite de l'autofinancement de la commune
- Autofinancement communal minimum de 20%
- Prise en charge à hauteur de 50% de la pose et fourniture des stationnements vélo au niveau communal
- Prise en charge directe du volet signalétique par la CCPI (signalétique communautaire)

Modalités pratiques : mise en œuvre du règlement financier communautaire pour le dépôt des demandes de subvention et leur règlement

Contact opérationnel : Gabriel HELIES 02.98.84.38.27 - gabriel.helies@ccpi.bzh - Direction de l'Ingénierie Territoriale

document de travail



Crédits Photographiques : Alexandre Lamoureux, Pays d'Iroise Communauté, Atribus