

Le schéma des liaisons douces à Plérin



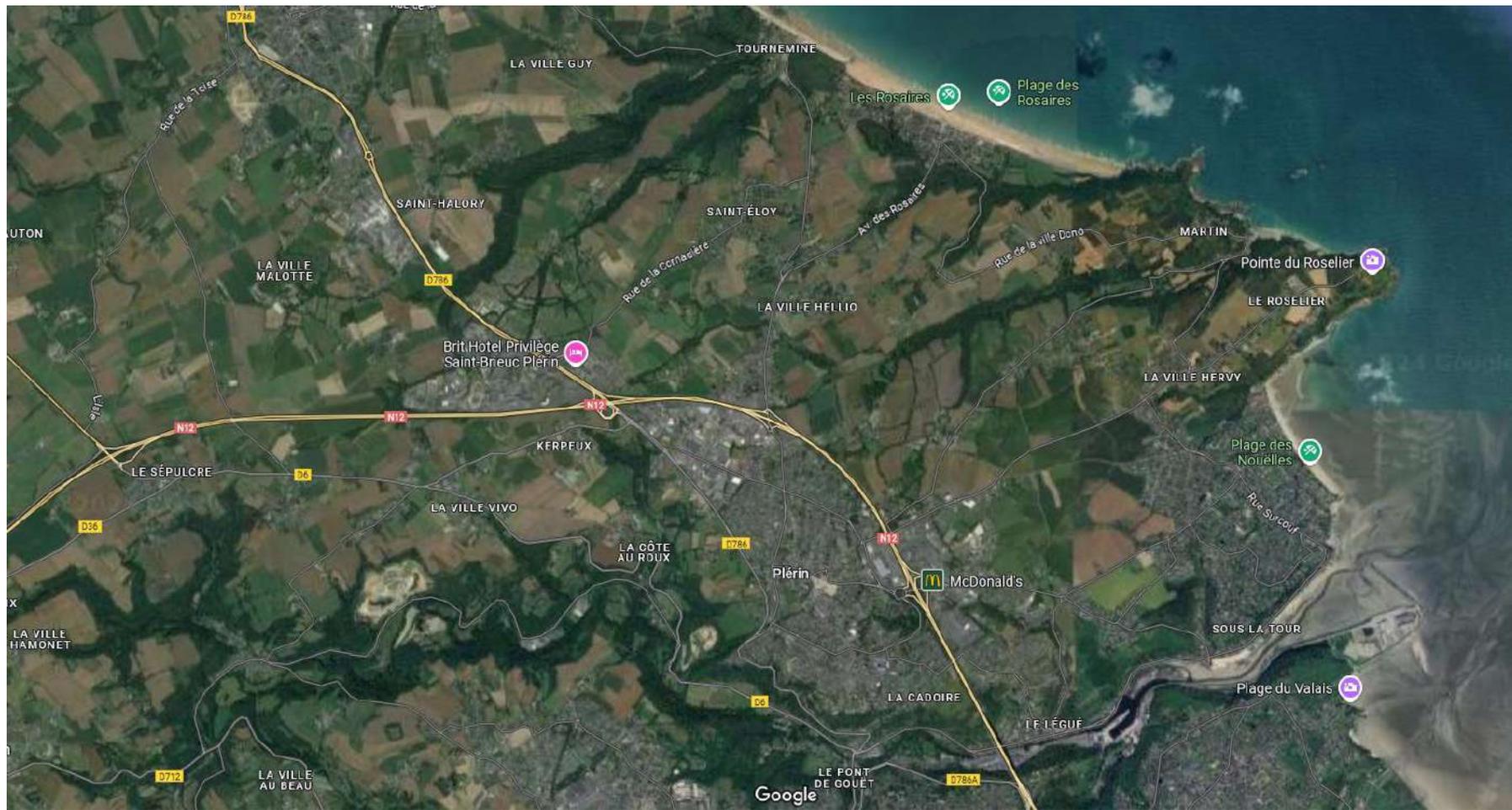
Le schéma des liaisons douces

1. Introduction
2. La genèse
3. L'accompagnement
4. L'étude
5. La mise en œuvre

1. Introduction



« Demain, le vélo comme la marche peuvent devenir non plus seulement des activités de loisirs, mais des moyens de déplacement du quotidien, pour se rendre au travail , faire ses courses ou aller à l'école. »



Le schéma des liaisons douces

1. Introduction
2. **La genèse**
3. L'accompagnement
4. L'étude
5. La mise en œuvre

Demandes de la population

+ de stationnement



+ de visibilité des parcours

+ d'itinéraires sécurisés

Volonté politique



Assurer la desserte
des services,
commerces et loisirs



Relier les quartiers,



Aller plus loin que
les marquages au sol
pour sécuriser

Le schéma des liaisons douces

1. Introduction
2. La genèse
3. **L'accompagnement**
4. L'étude
5. La mise en œuvre

La convention avec l'agglomération SBAA

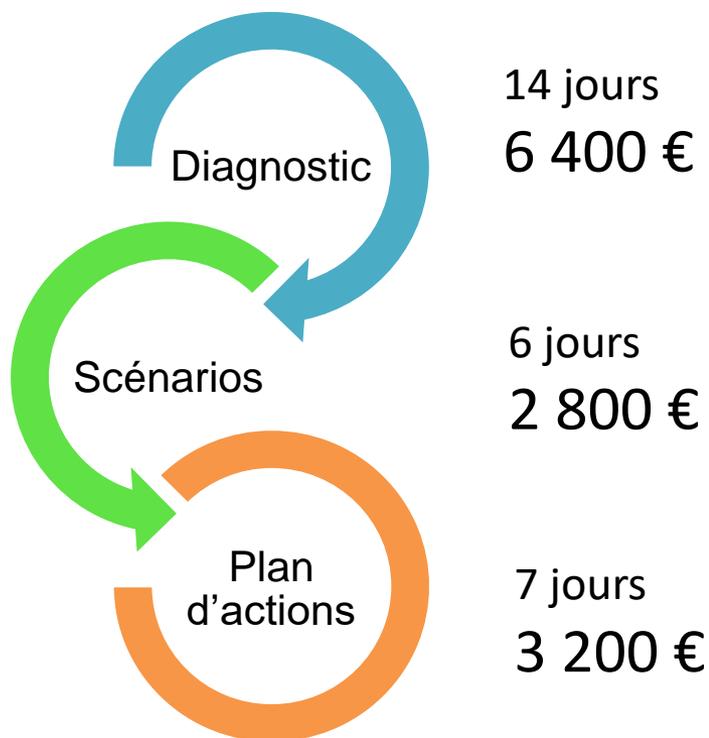
Les besoins de Plérin

- réaliser un diagnostic
- identifier les potentiels
- appui pour la consultation des usagers
- expertise



Les coûts de l'étude

3 phases



12 400 €

Le planning

10 mois d'étude

Octobre 2021 – janvier 2022 : Diagnostic

Diagnostic technique, questionnaire, rencontre des écoles, groupe de travail CCTE

Janvier – mai 2022 : Scénarios

Proposition des itinéraires cyclables et piétons, groupe de travail CCTE

Mai – juillet 2022 : Plan d'actions

Définition du plan de travaux par segments, phasage financier

Septembre 2022 : Délibération du conseil municipal validant le schéma

Janvier 2023 : Réunion publique



Le schéma des liaisons douces

1. Introduction
2. La genèse
3. L'accompagnement
4. **L'étude**
5. La mise en œuvre

Diagnostic technique

Objectifs principaux

- Analyser les conditions de déplacements cyclistes sur les aménagements existants
- Analyser les déplacements piétons – PMR, dans un rayon de 250 m autour des pôles de déplacement
- Identifier les points noirs



Diagnostic technique

Les conditions de déplacement

- Des flux motorisés mais un potentiel important avec une majorité de déplacements inférieurs à 2 kms.
- Trafic routier impacté par les RD, la plage, les services > 5000 véhicules/jour : rues 8 mai, Rosaires et Moulin à vent
- Politique d'apaisement de la circulation : zones à 30
- Les stationnements

Offre cyclable à t0



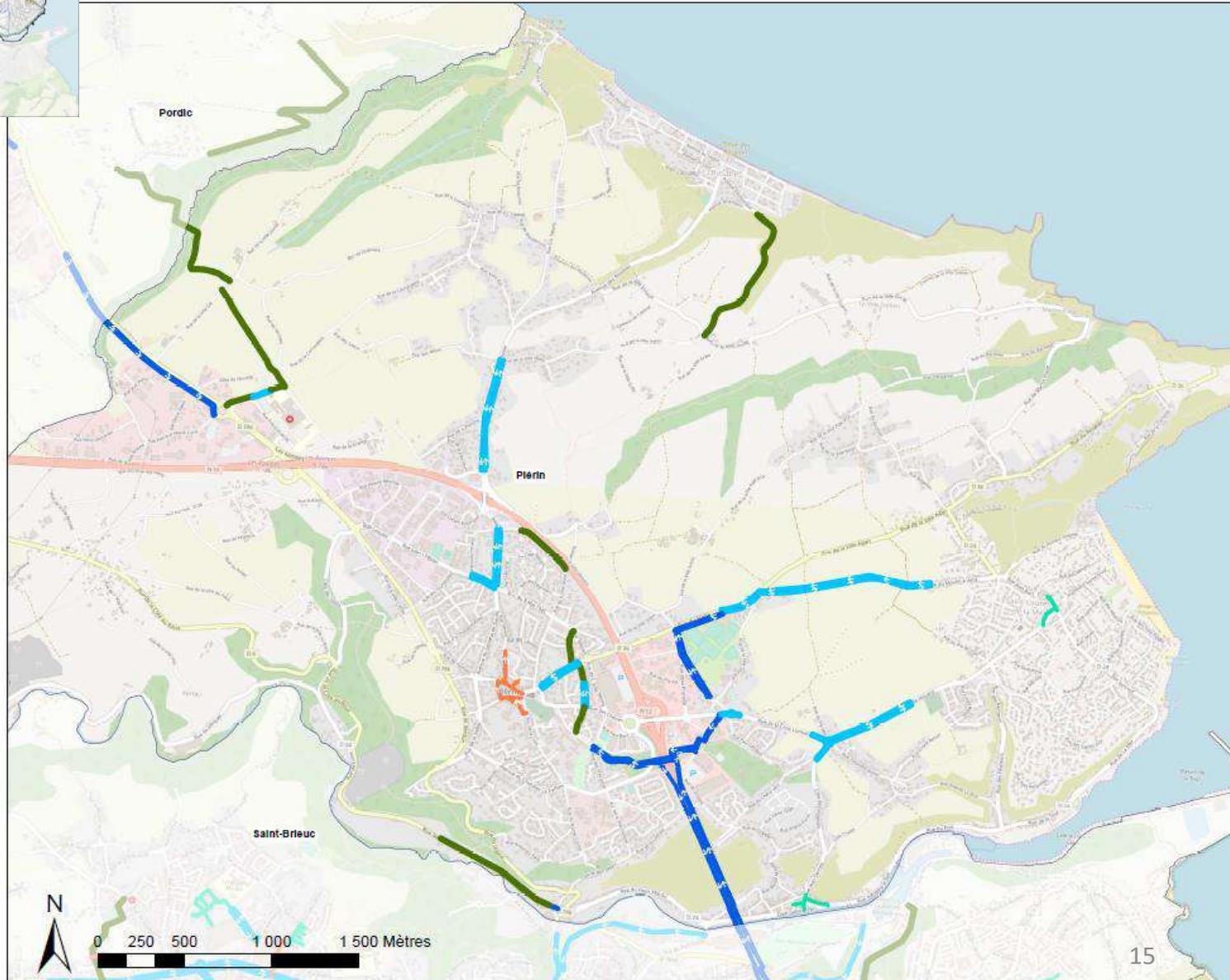
Légende

Aménagements cyclables

-  Bande cyclable
-  Piste cyclable
-  Double sens cyclable
-  Voie verte

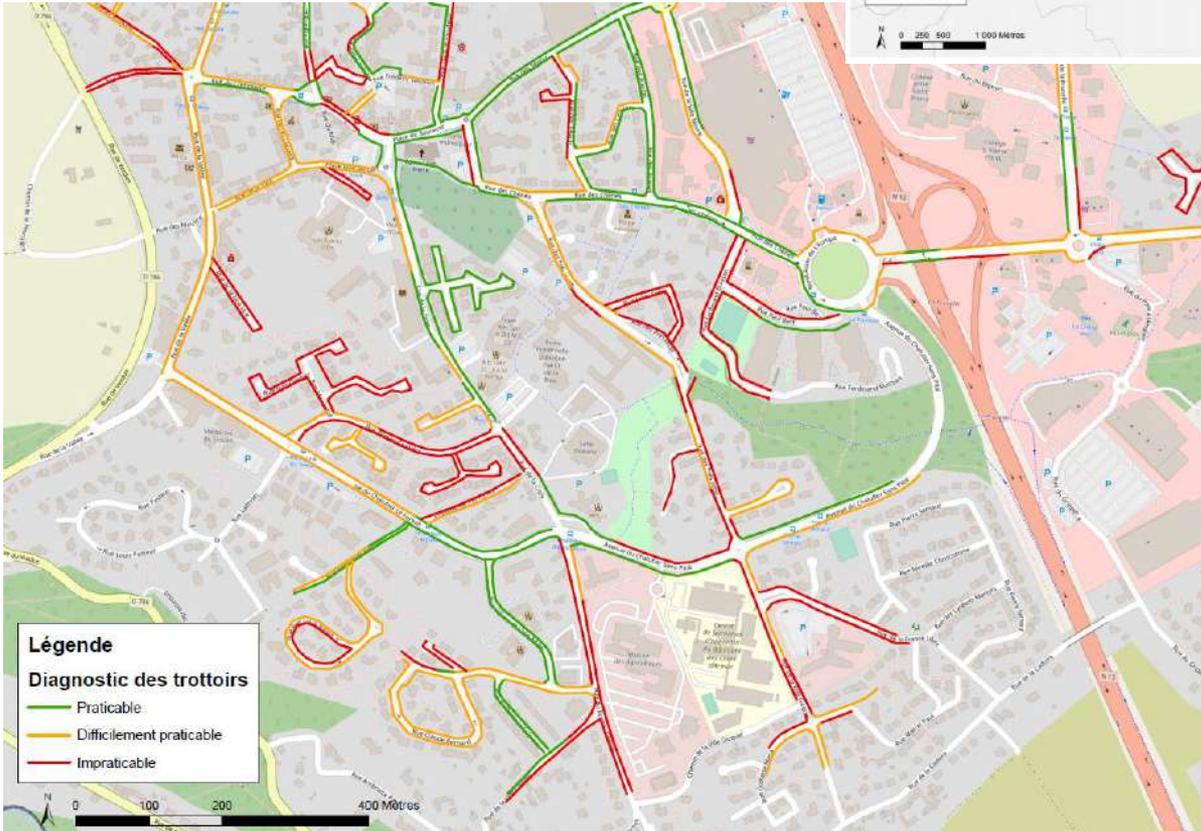
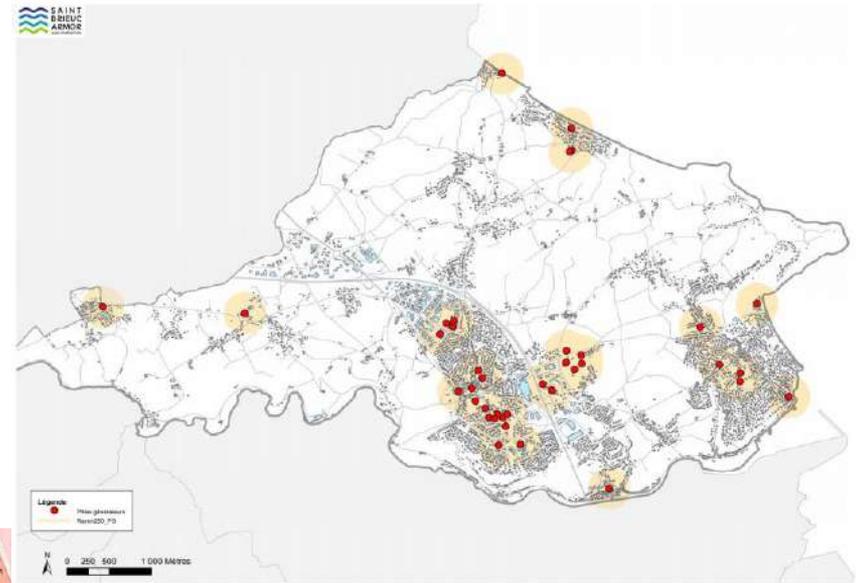
Zones apaisées

-  Zone de rencontre



4. L'étude

Déplacements piétons et PMR



La consultation

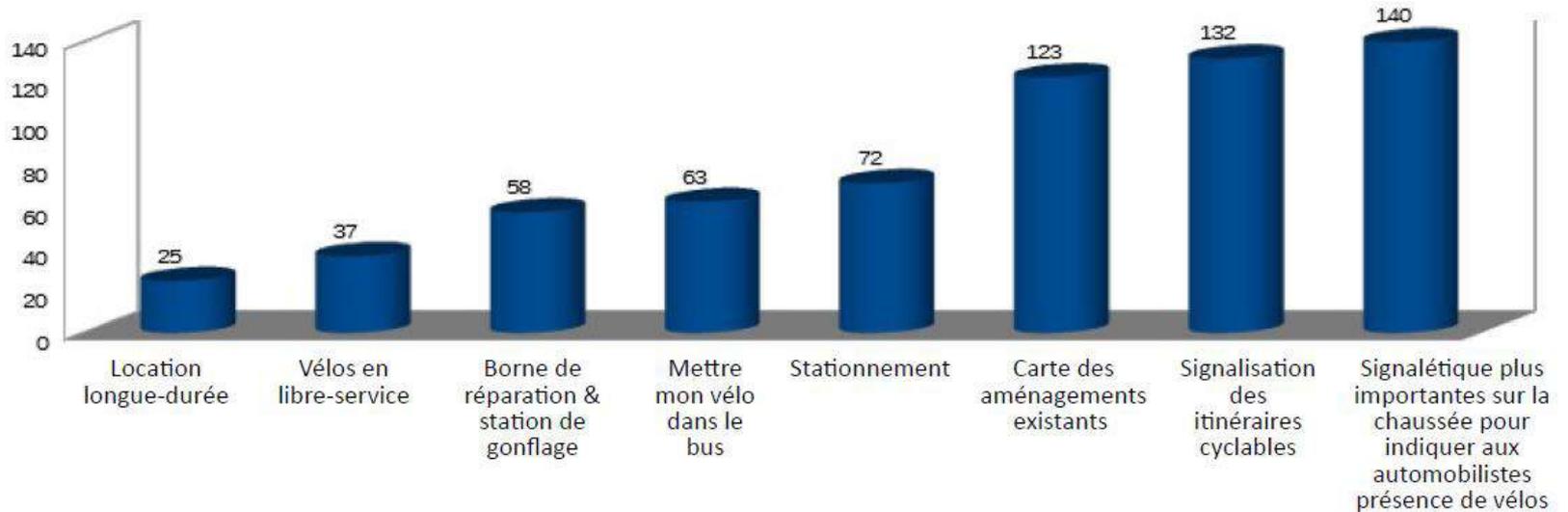
- Questionnaires diffusés en ligne, sur papier
- Entretiens avec les établissements scolaires
- Le baromètre des villes cyclables
 - C'est une enquête nationale en ligne organisée tous les deux ans par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) pour évaluer l'indice de satisfaction des usagers du vélo en France.
- Le groupe de travail « déplacement », issu du CCTE



La consultation

Les questionnaires – 281 retours

- Souhaits de développement de services « **vélo** »



La consultation

Les questionnaires

- **Top 3 des aménagements actuels**

- Vieille côte des Rosaires (plébiscite)
- Voie verte RN12 / Arboretum
- CVCB rue François Jegou



- **Flop 7 des liaisons actuelles**

Interconnexion entre zones urbaines

- liaison centre / Les Rosaires
- liaison centre / Saint-Laurent (par le cimetière et par la rue du Stade)
- liaison Saint-Laurent / Légué

Passage de la RN12

- interruption liaison cyclable entre Roger Ollivier et centre-ville
- zone entre rond-point de l'Europe et rond-point de la Prunelle



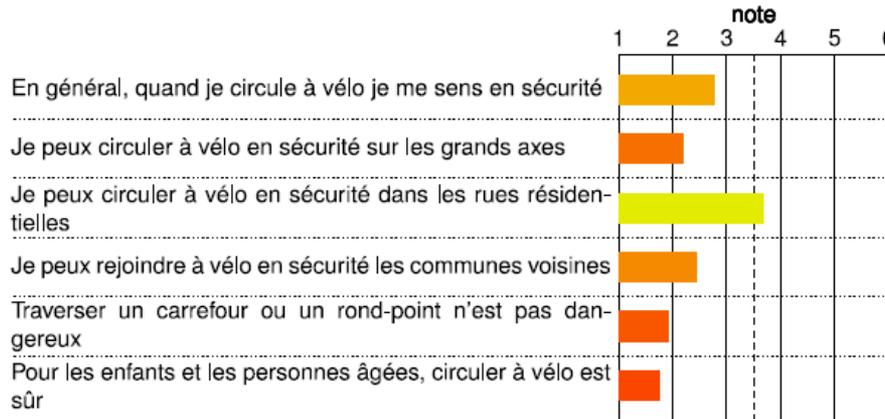
Les routes départementales

- le Sépulcre + D6
- RD786

La consultation

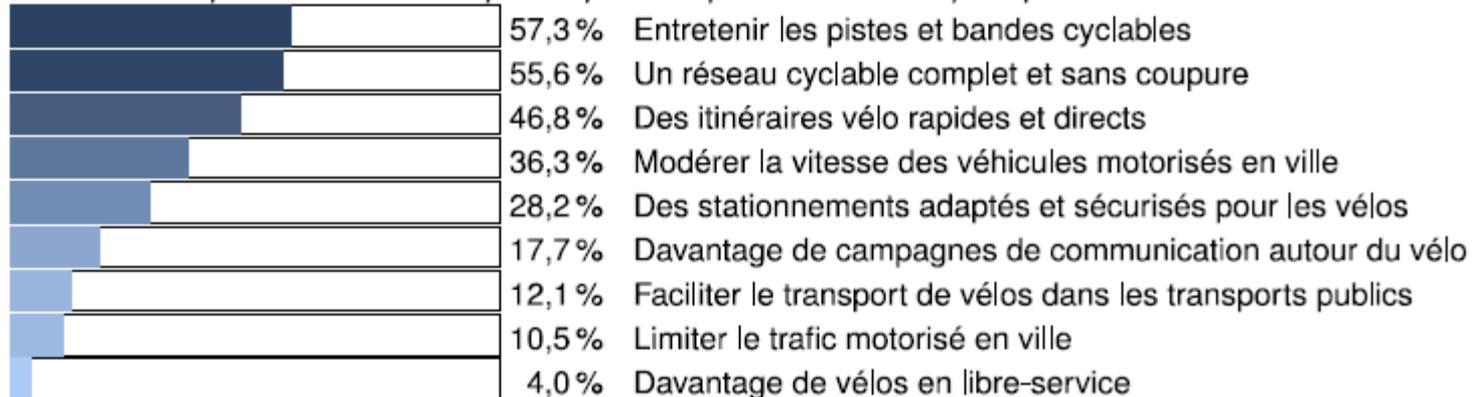
Baromètre des villes cyclables : 124 retours

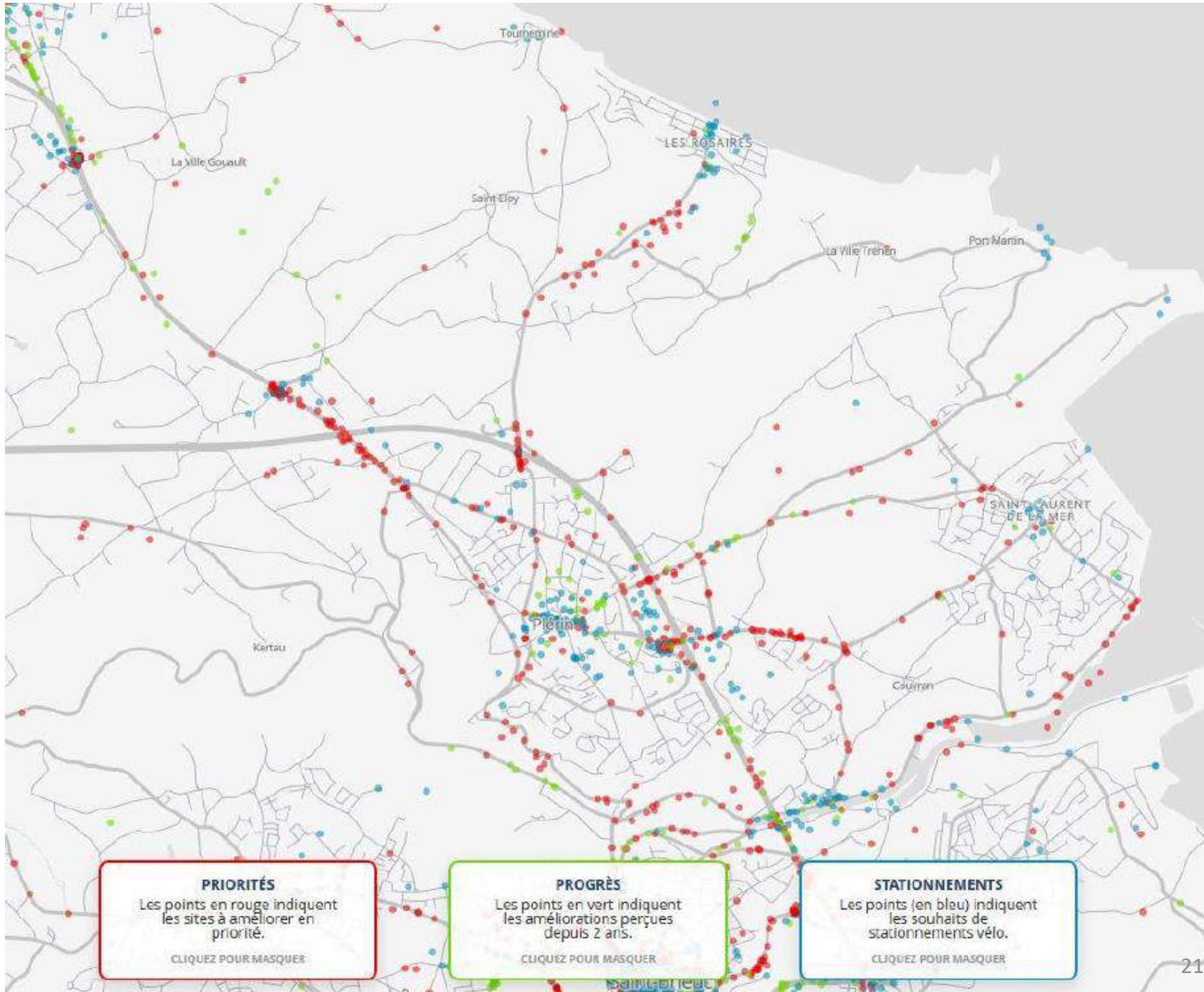
Sécurité



Exemple de la batterie de questions

Les 3 critères qui me semblent les plus importants pour améliorer la pratique du vélo sont...





PRIORITÉS
Les points en rouge indiquent les sites à améliorer en priorité.
CLIQUEZ POUR MASQUER

PROGRÈS
Les points en vert indiquent les améliorations perçues depuis 2 ans.
CLIQUEZ POUR MASQUER

STATIONNEMENTS
Les points (en bleu) indiquent les souhaits de stationnements vélo.
CLIQUEZ POUR MASQUER

La consultation

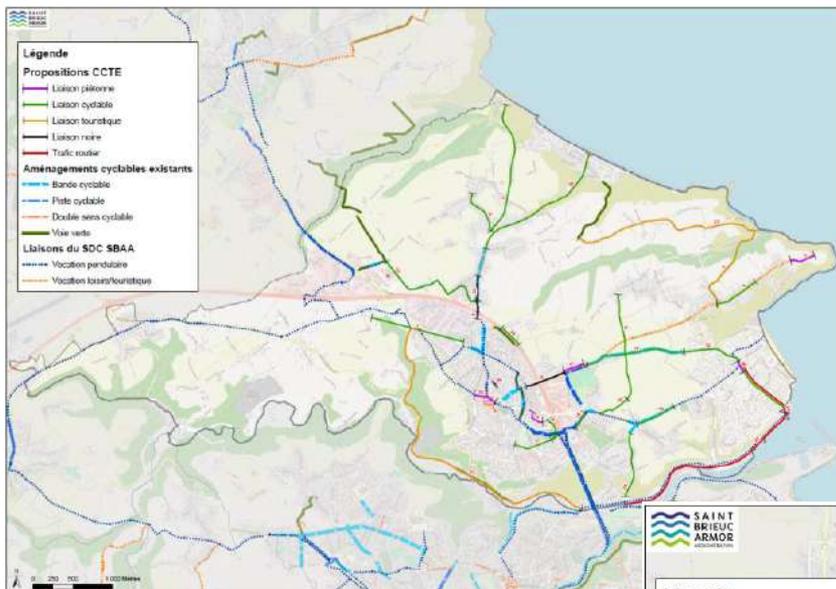
Groupe de travail « déplacements »

- Travail sur carte
 - animé par les techniciens de SBAA
 - 10 personnes environ
 - au-delà de l'association Vélo Utile
 - 3 ateliers
- prise en compte des propositions

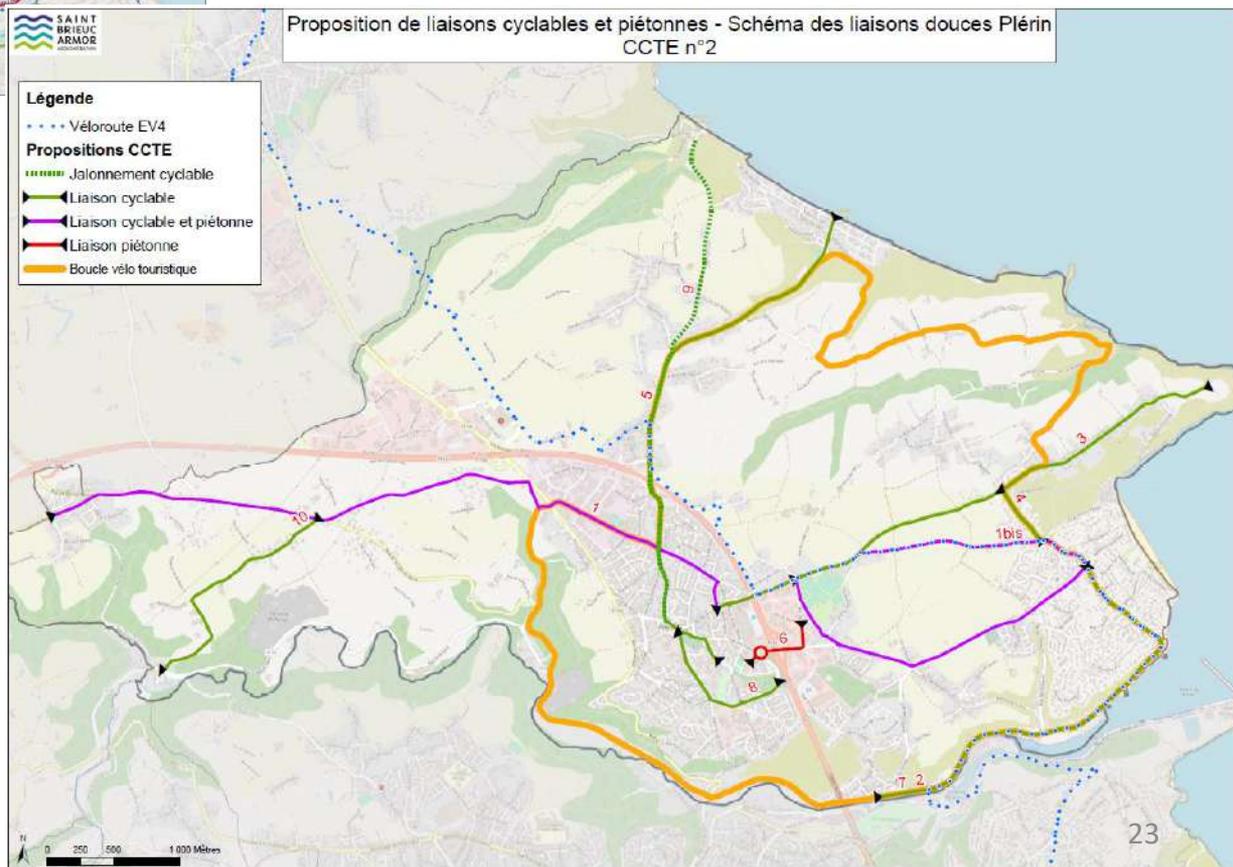


Atelier 1

Productions de cartes assorties de tableaux détaillés des aménagements souhaités



Atelier 2



Le plan d'action

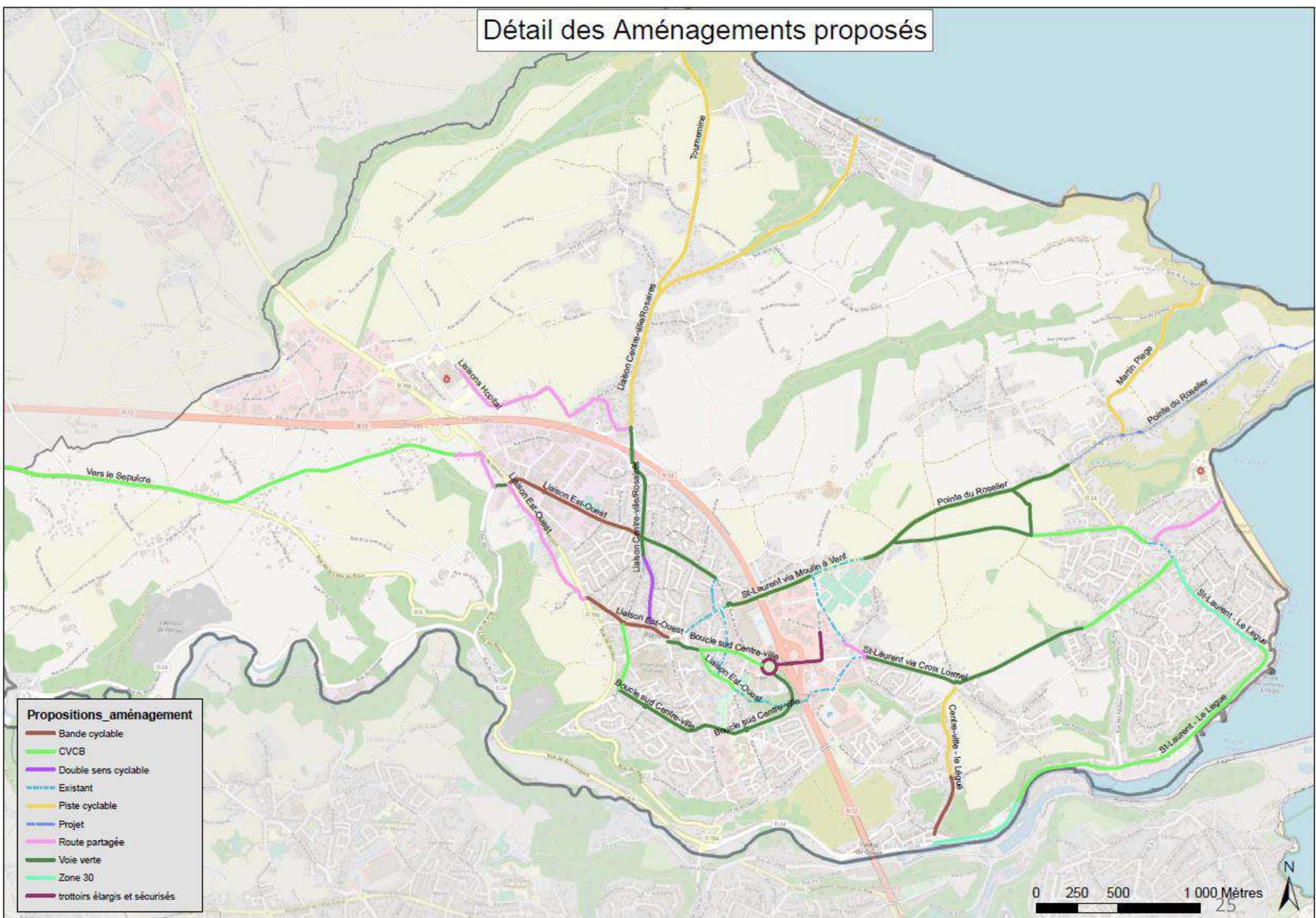
Les scénarios

- A : Les liaisons fortes
- B : Les boucles du centre - ville
- C : Circuits « loisirs »



- Scénario D
- Les liaisons fortes, la boucle essentielle du centre – ville, des accès à chaque plage

Détail des Aménagements proposés



Le plan d'action

Le rapport – 19 pages

En préambule,
les définitions de base

I. Typologie des Aménagements Cyclables

Voie verte

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
Largeur minimale recommandée = 3m



Piste Cyclable

Chaussée exclusivement réservée aux cycles et aux engins de déplacements motorisés (EDPM)
A sens unique ou à double sens
Peut être à hauteur de trottoir
Largeur recommandée
- piste unidirectionnelle = 2,5m(2 m mini)
- piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3m mini).



Bande Cyclable

Voie exclusivement réservée aux cycles/EDPM sur une chaussée à plusieurs voies
Largeur recommandée = 1,20m ycia
bande de peinture
Espace de sécurité recommandé à 50 cm pour ouverture des portières VL



Double Sens Cyclable

Rue autorisée dans les deux sens pour les cyclistes.
Dans les zones 30 et zones de rencontre, toutes les chaussées sont par défaut à double sens pour les cyclistes et EDPM, sauf dispositions différentes prises par l'autorité de police.
Panneau mentionnant l'exception pour les vélos et un marquage au sol.



Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

Chaussée sans marquage axial, avec possibilité d'utiliser les doubles-chevrons en rives de chaussée.
Les cyclistes en aggro peuvent rouler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.
Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle



Le plan d'action

V. Liaison Est-Ouest

Demande forte de la part du Comité Consultatif de la Transition Ecologique (CCTE), cette liaison permet de relier la rue de Verdun (giratoire des îlots) au rond point de la Ville Tourault via la desserte du collège Léquier et du centre ville. Cette liaison permet également de se raccrocher aux liaisons vers Saint-Laurent via la Croix Lormel.

Des aménagements existants sont partiellement repris dans le cadre des propositions réalisées, s'appuyant sur un réseau de bandes cyclables principalement.

Propositions synthétiques d'aménagements concrets

- | | | |
|--|--|---|
| <p>11</p> <p>Rue
Linéaire
Aménagements
cyclables proposés*</p> | <p>Rue Jules Lequier
928 ml
Bande Cyclable
Poursuite de l'aménagement sous forme de bandes cyclables entre le giratoire des îlots et le carrefour à feux Lequier/ 8 Mai 45. L'aménagement de chicanes et bypass pour diminuer la vitesse de circulation est intégré. Prévoir l'aménagement de plusieurs sas vélo en amont du carrefour permettant de rejoindre la voie verte sur la rue du 8 Mai 45.</p> |  |
| <p>12</p> <p>Rue
Linéaire
Aménagements
cyclables proposés*</p> | <p>Rue du 8 Mai 45
688ml
Voie verte
Pour permettre de relier les aménagements existants, il est proposé l'affectation d'un des 2 espaces trottoirs pour réaliser une voie verte. En option, le passage par la rue Mozart a été intégrée.</p> |  |
| <p>13</p> <p>Rue
Linéaire
Aménagements
cyclables proposés</p> | <p>Rue de la Ville Crohen
869ml
Jalonement
Pas d'aménagement dédié sur cet axe compte tenu du faible trafic. Aménagement d'une traversée sécurisée entre la rue de la Ville Crohen et la rue de Paimpol + traversée sur la rue de Paimpol</p> |  |

L'échéancier prévisionnel de mise en œuvre de cette liaison est le suivant :

2023	2024	2025	2026	2027	2027 et +

Maîtrise d'Œuvre
 Etude & travaux
 Travaux

Le plan d'action

Le programme jusqu'à 2026

Nom de la liaison	Commentaire	coût section €HT	Réalisé d'ici 2026	Mandat suivant
Liaison Centre-ville/Rosaires	Non compris la section entre l'esplanade et la rue de la Ville <u>Hellio</u>	510 600 €		
Boucle sud Centre-ville		426 460 €		
Centre-ville - le Légué		118 760 €		
Liaison Est-Ouest		332 972 €		
St-Laurent via Croix Lormel		325 272 €		
St-Laurent via Moulin à Vent		635 720 €		
Pointe du Roselier	Non compris la section comprise entre la pointe et la rue <u>Magellan</u>	457 520 €		
St-Laurent - Le Lègue		192 220 €		
Vers le Sépulcre		320 439 €		
<u>Tournemine</u>		264 000 €		
Plage des <u>Nouvelles</u>		4 440 €		
Martin Plage		16 020 €		
Liaisons Hôpital	Via trace <u>Velomaritime</u>	14 090 €		
Liaison <u>arrêt</u> bus "Prunelle"/collège Saint-Pierre		64 350 €		
TOTAL		3 682 863 €	1 929 112 €	1 753 751 €

Le plan d'action

Les financements possibles



- Région – DSIL : 20 % chaque, pour aménagements cyclables
- FMA – Fonds de mobilité active
50 % des aménagements cyclables - exigence de continuité
- AELB – Agence de l'eau – 70 % des aménagements GIEP (Gestion intégrée des eaux pluviales)
- SBAA – 40 % du reste à charge des aménagements cyclables, pour itinéraires du Schéma directeur cyclable

Le schéma des liaisons douces

1. Introduction
2. La genèse
3. L'accompagnement
4. L'étude
5. **La mise en œuvre**

Les réalisations

Avenue des Rosaies – réalisation en 3 tranches

AMO de SBAA

- Etude de faisabilité GIEP
- Accompagnement à la
- consultation citoyenne
- DCE
- Suivi de chantier

Coûts

- T1 : 1 200 000 € dont 700 000 pour mobilités actives
- T2 : 1 500 000 € dont 590 000 pour mobilités actives

Avant



Les réalisations

Avenue des Rosaies – Les financements prévisionnels HT

	Tranche 1 calculs définitif en cours	Tranche 2
Commune	465 k€	454 k€
AELB	498 k€	669 k€
DSIL	100 k€	100 k€
Région		120 k€
SBAA > SDC*	120 k€	40 k€
SBAA > quais bus	17 k€	17 k€
TOTAL	1 200 k€	1 500 k€

* Schéma directeur cyclable



Les réalisations

Rue de la Croix Lormel

660 000 € dont 360 000 € pour la voie verte

Avant



La gestion intégrée des eaux pluviales

- Appliquée à tous les nouveaux projets infrastructures et bâtiments
- Principes de la ville éponge
- Infiltration des eaux pluviales à la source
- Noues, espaces verts creux
- Revêtements perméables
- Graves stockantes



La consultation

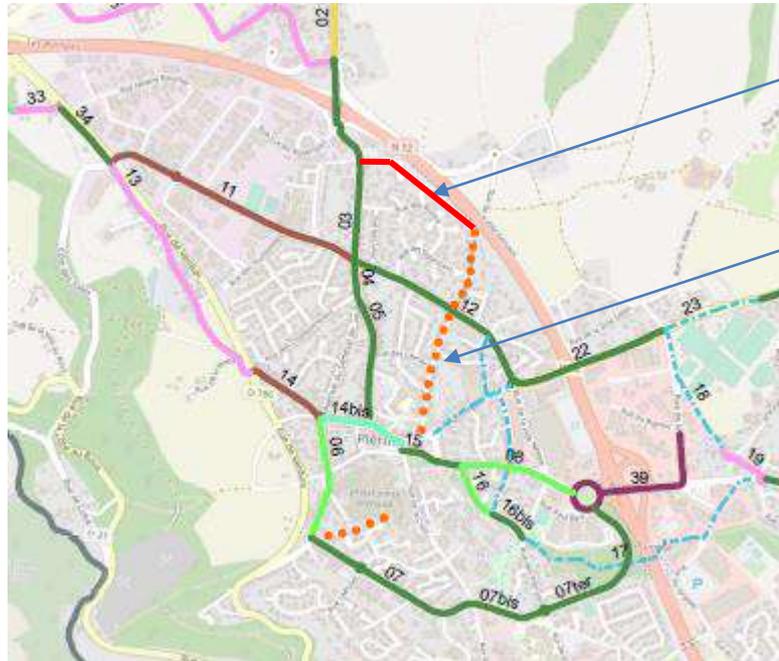
La descente des Rosaires

- Porte à porte des techniciens SBAA et élus, avec le plan du projet, sur tout le linéaire de l'avenue
- Groupes de travail avec les riverains du bas des Rosaires
- Exposition du projet final sur panneaux en mairie
- Evite de faire émerger à nouveau les mêmes doléances qu'au démarrage
- Trancher même si on ne satisfait pas chacun et chacune



Les ajustements

- Document d'intention à compléter, nuancer au fil des avancées
- Exemple d'une liaison vers le centre – ville simple à mettre en place (marquage) et pratique pour les cyclistes ajoutée pour le dernier trimestre 2024
- Exemple des signalements des manques de jalonnement (Vélo Utile)



Liaison existante « oubliée »

Liaison qui sera ajoutée par simple marquage

Les points de vigilance

- Les franchissements de la N12 – étude des ouvrages en cours
 - Qui paiera les travaux des ponts ?
- Le diagnostic piéton, PMR
 - À prendre en compte lors des projets de voirie
- La consultation : impossible de passer outre aujourd’hui
 - Trouver la bonne dose et la bonne approche
 - Adapter la méthode au projet



Contact à la mairie

Isabelle HELLEU

Chargée d'opération environnement

02 96 79 82 05

06 37 45 55 65

ihelleu@ville-plerin.fr