

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE

# Schéma Directeur Cyclable

*Synthèse de diagnostic  
octobre 2023*

Centre  
**MORBIHAN**  
C o m m u n a u t é



22 Avenue de la Gare – 35600 REDON  
Tél. : 02 99 726 705  
Fax : 02 30 966 499  
[www.mobhilis.fr](http://www.mobhilis.fr)

# Sommaire



## 1 Propos introductifs

Calendrier et objectifs  
Retour de l'enquête

## 2 Portrait de territoire

Contexte territorial

## 3 Mobilité sur le territoire

Habitudes de déplacement  
intermodalité

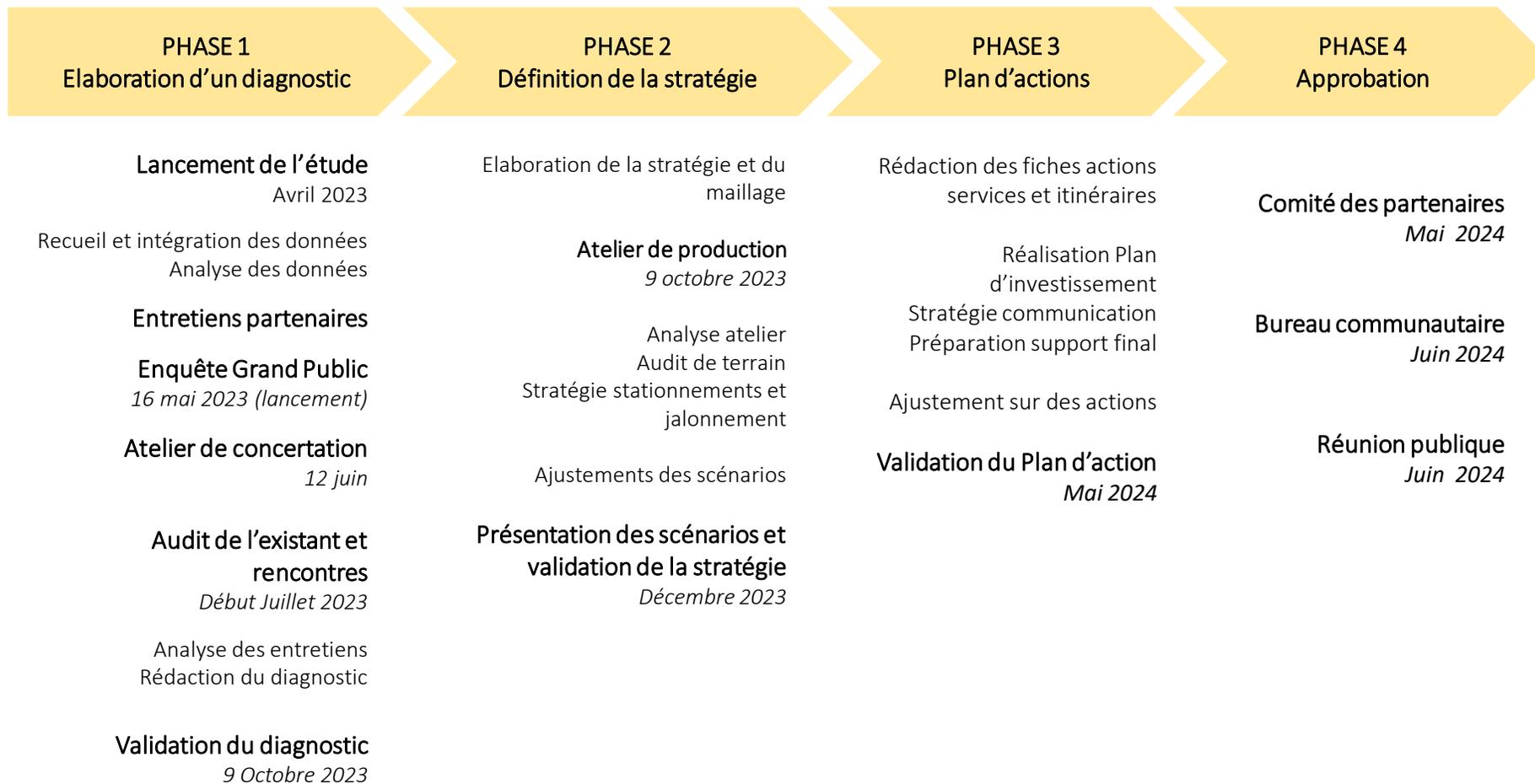
## 4 Le vélo sur le territoire

Aménagements présents sur le territoire  
Retours de la population  
Synthèse AFOM

# 1 Propos introductionnels



# Calendrier



# Objectifs de l' étude

*Les enjeux définis dans le CCTP*

- Objectifs :
  - Créer, **aménager, améliorer et sécuriser des itinéraires** pour accéder aux centres bourg et aux pôles d'activités et touristiques
    - Relier les communes par les voies cyclables
    - Assurer **une continuité avec les schémas directeurs** des EPCI voisins, le schéma régional et le schéma départemental
    - Développer le **cyclotourisme** en identifiant les itinéraires stratégiques à aménager.
  - **Impulser les modes actifs** sur le territoire comme alternative à la voiture
    - Offrir **une solution de mobilité** pour les publics les plus fragiles
    - Permettre aux **entreprises** de faire valoir ce mode de déplacement pour leur attractivité

# 1.1 Partage de vocabulaire



# Pour qui aménage-t-on l'espace ?

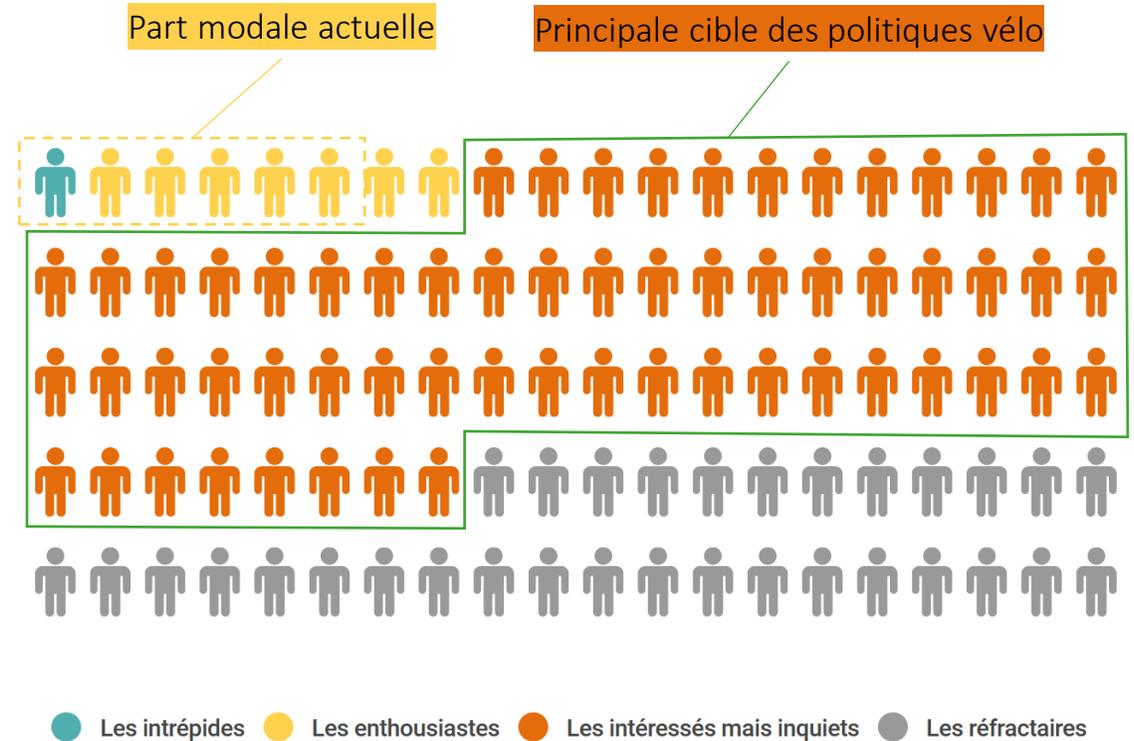
*Permettre à la majorité intéressée mais inquiète de se déplacer à vélo*

Typologie élaborée pour comprendre le public cible des aménagements :

- **Intrépides** : utilisent le vélo quels que soient les aménagements
- **Enthousiastes** : utilisent le vélo quand c'est possible
- **Intéressés mais inquiets** : pourraient utiliser le vélo mais pas dans les conditions actuelles
- **Réfractaires** : n'utiliseront pas le vélo quoi qu'il arrive

Les aménagements cyclables ne sont pas (uniquement) là pour les convaincus, mais pour **donner la possibilité** aux **personnes qui le souhaitent** de se déplacer autrement sur certains trajets.

Le **public** à conquérir est donc **vaste**, en 2022, **60%** des français\* se déclaraient **prêts à se déplacer à vélo** si des aménagements étaient mis en place.

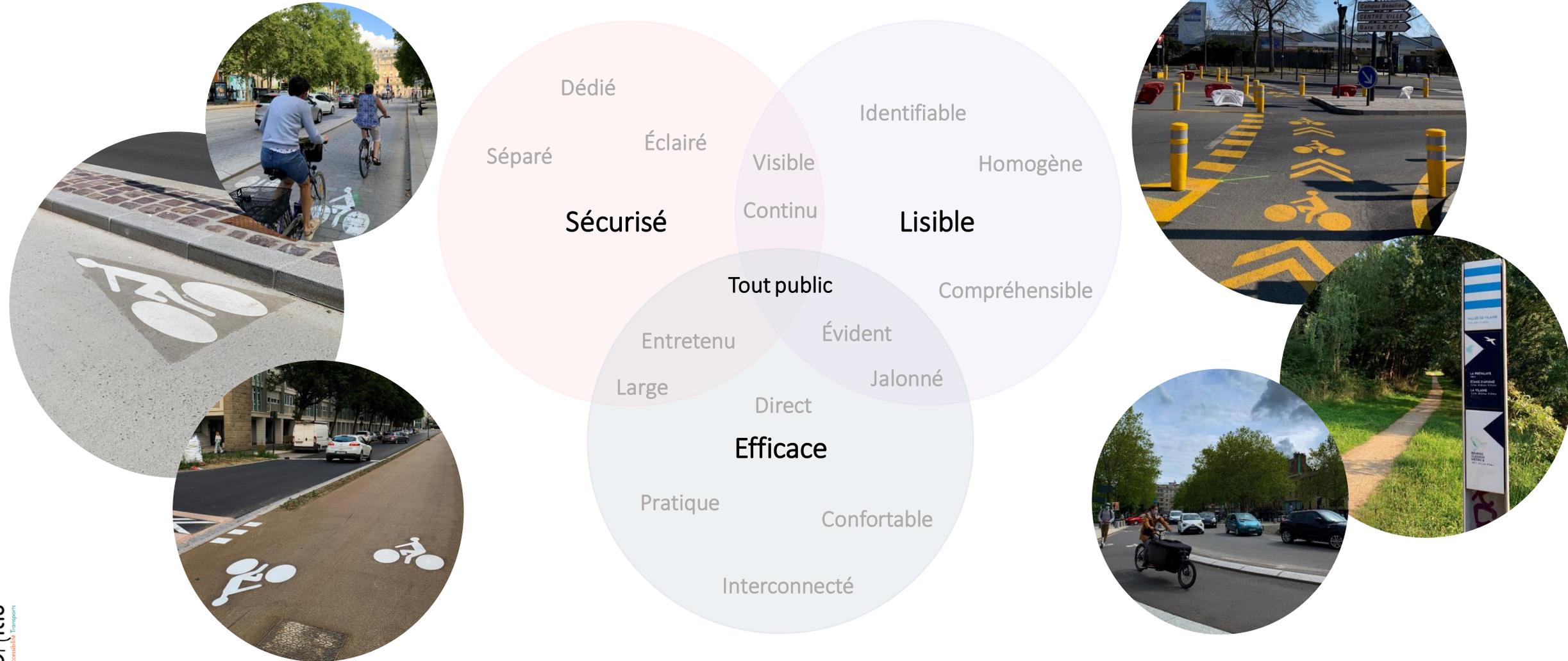


Roger Geller, coordinateur Vélo, bureau Transport, Portland

\*Source : Enquête « Les français et le vélo », FUB et Opinion Way

# Quels sont les grands principes d'aménagement ?

*Mettre en place des aménagements pour le plus grand nombre*



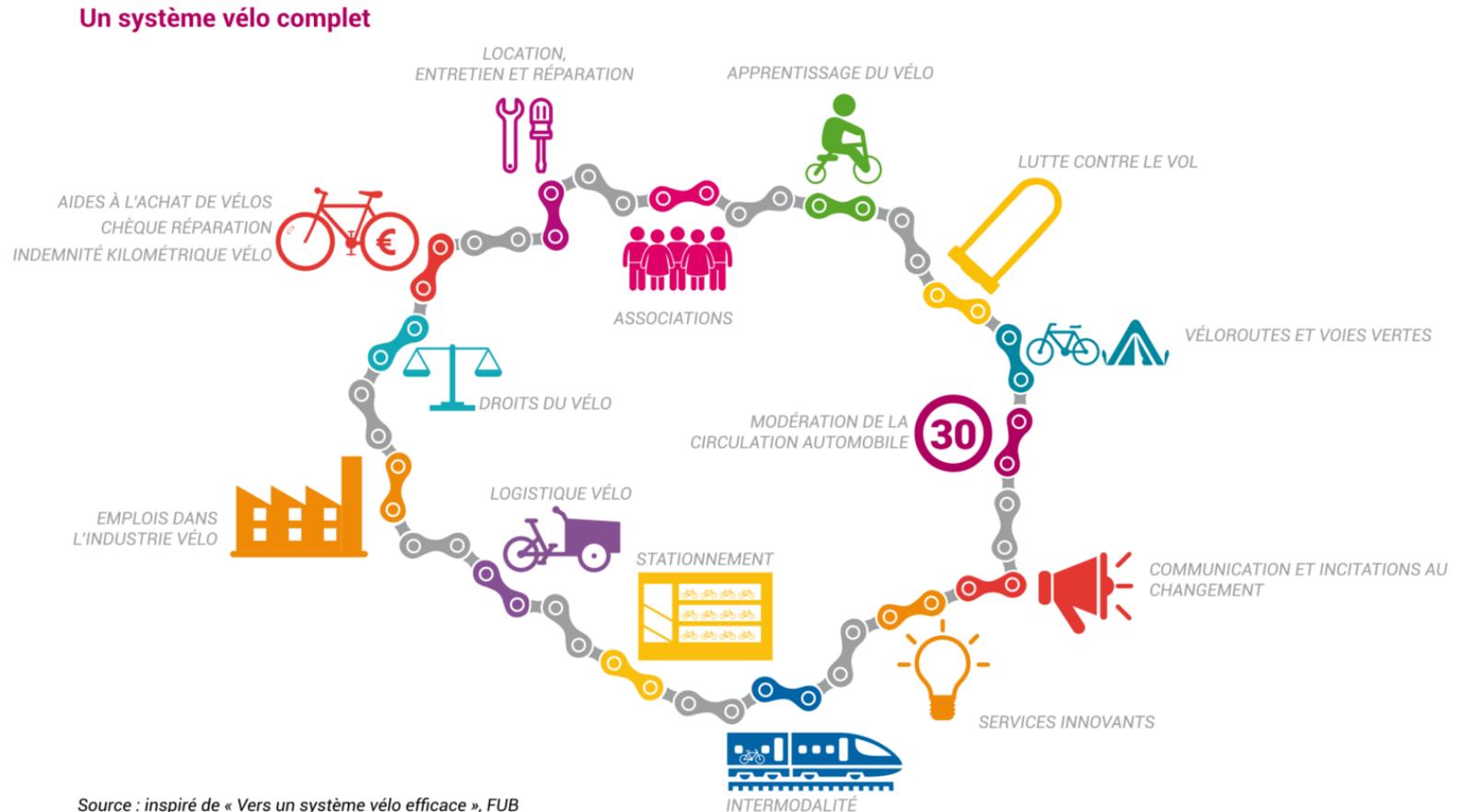
# Qu'est-ce que le "système vélo" ?

Activer l'ensemble des leviers pour développer durablement la pratique

La mise en place d'infrastructures pertinentes et qualitatives permet de lever la première crainte des usagers qui est l'insécurité. Pour autant, afin d'activer l'ensemble des leviers propices à la généralisation de la pratique du vélo, il est nécessaire de développer un véritable « écosystème ».

Celui-ci se compose :

- D'un **réseau bien maillé** relié aux autres modes et de **qualité** ;
- De **services dédiés** (stationnement, atelier de réparation, vélocistes, ...)
- De **formations** de (re)mise en selle, vélo école ;
- D'**incitations** diverses à la pratique (communication, ambassadeurs, associations, aide à l'achat, ...)



Source : inspiré de « Vers un système vélo efficace », FUB

Sources : ©ADEUPa, « aménagements cyclables : quelques bonnes pratiques », Janvier 2021

# Panorama des aménagements possibles

## Picto vélo



Picto trop à droite de la voirie, les vélos ne prennent pas leur place et risque de chute / emportiage en ville



Pictogrammes vélo et chevrons dans un quartier résidentiel à Nort sur Erdre (44)

## Chaucidou



CVCB bien visible avec résine colorée, pictos vélo inadaptés risque de confusion avec bande cyclable – Melesse (35)



CVCB avec résine colorée et chevrons - Pornic (44)

## Bande cyclable



Réduction ponctuelle largeur risque accrochage – Rennes (35)



Bande cyclable avec éloignement du stationnement – Rennes (35)

## Piste cyclable



Bidir colorée dans une zone commerciale avec espaces piétons confortables et traversées – Rennes (35)



Marquage piste insuffisant, potentiels conflits avec piétons



Double-sens cyclable avec éloignement du stationnement et chicanes motorisés – Rennes (35)

## Voie Verte



Dispositif anti-intrusion inadapté, excluant les vélos cargo, les carioles et décourage de façon générale les cyclistes



Voie verte contiguë à la chaussée avec séparateur d'un mètre – Sevron-sur-Vilaine (35)

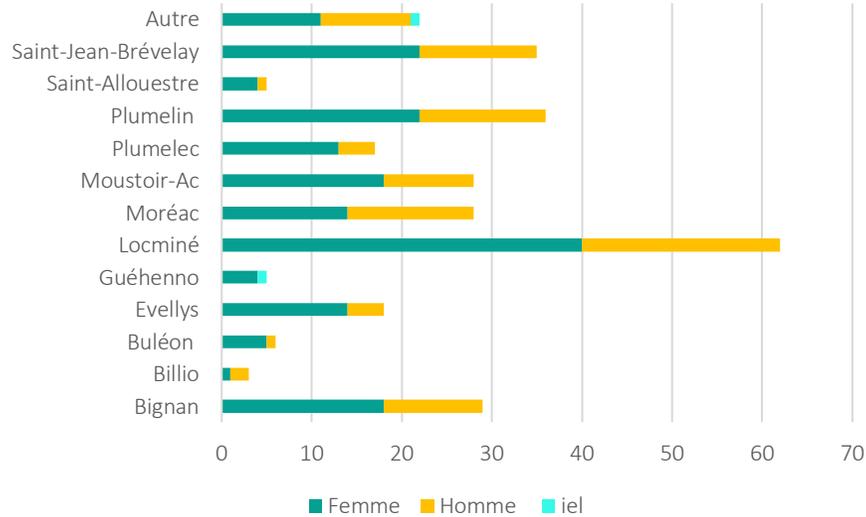
## Double sens cyclable



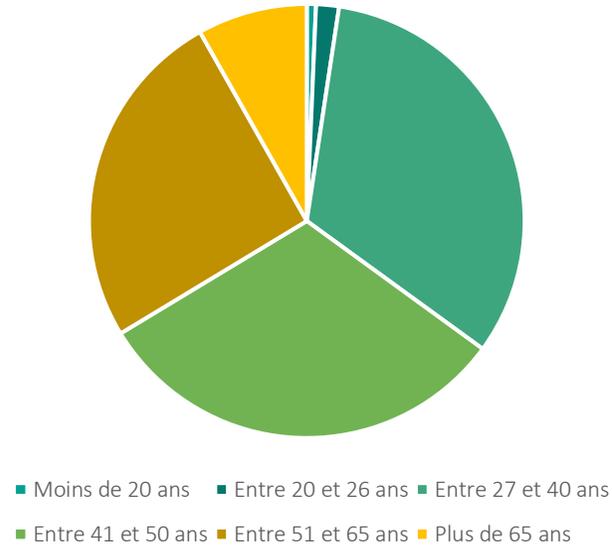
# Profil des répondants

## Profil général

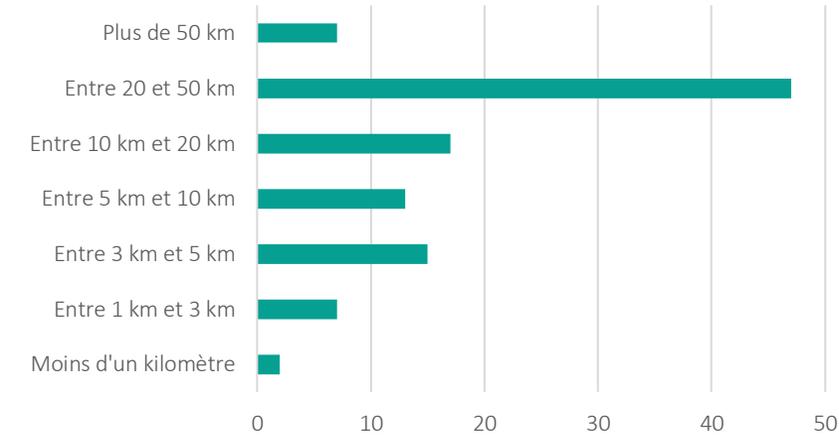
Profil des répondants  
(domicile et genre)



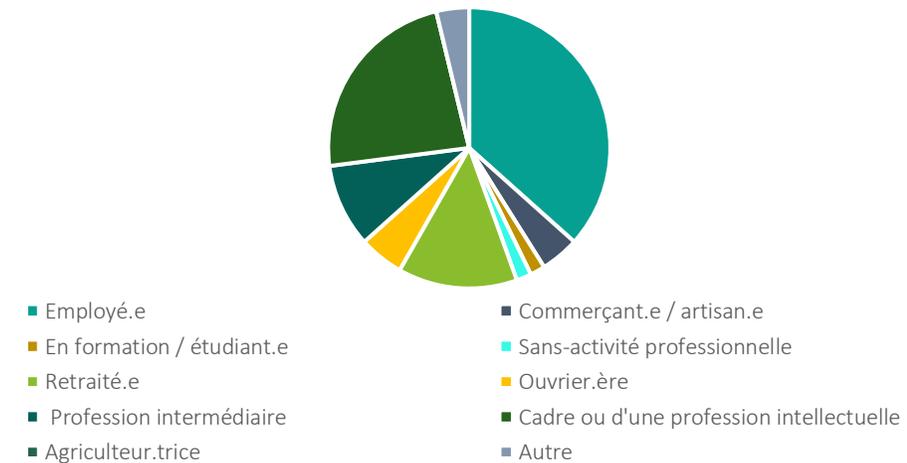
Profil des répondants  
(tranche d'âge)



Distance domicile travail



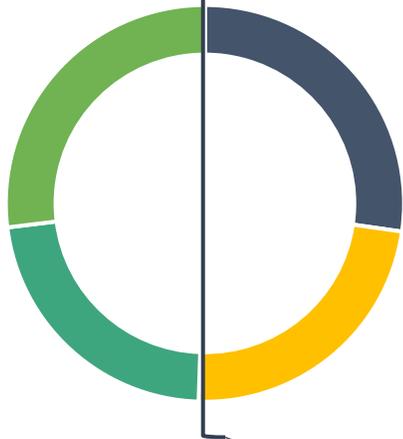
Profil des répondants  
(activité professionnelle)



# Profil des répondants

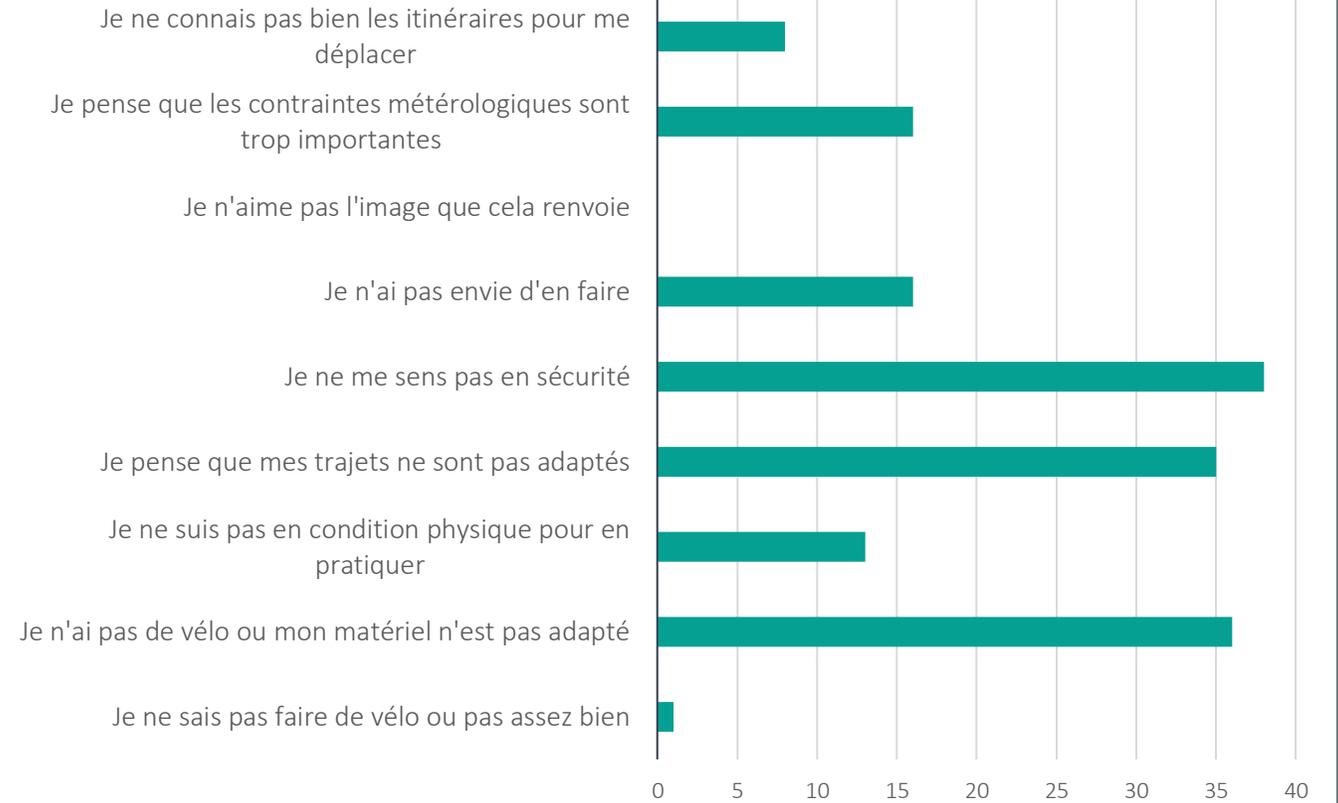
## Profil cycliste

Avez-vous pratiqué le vélo cette année ?



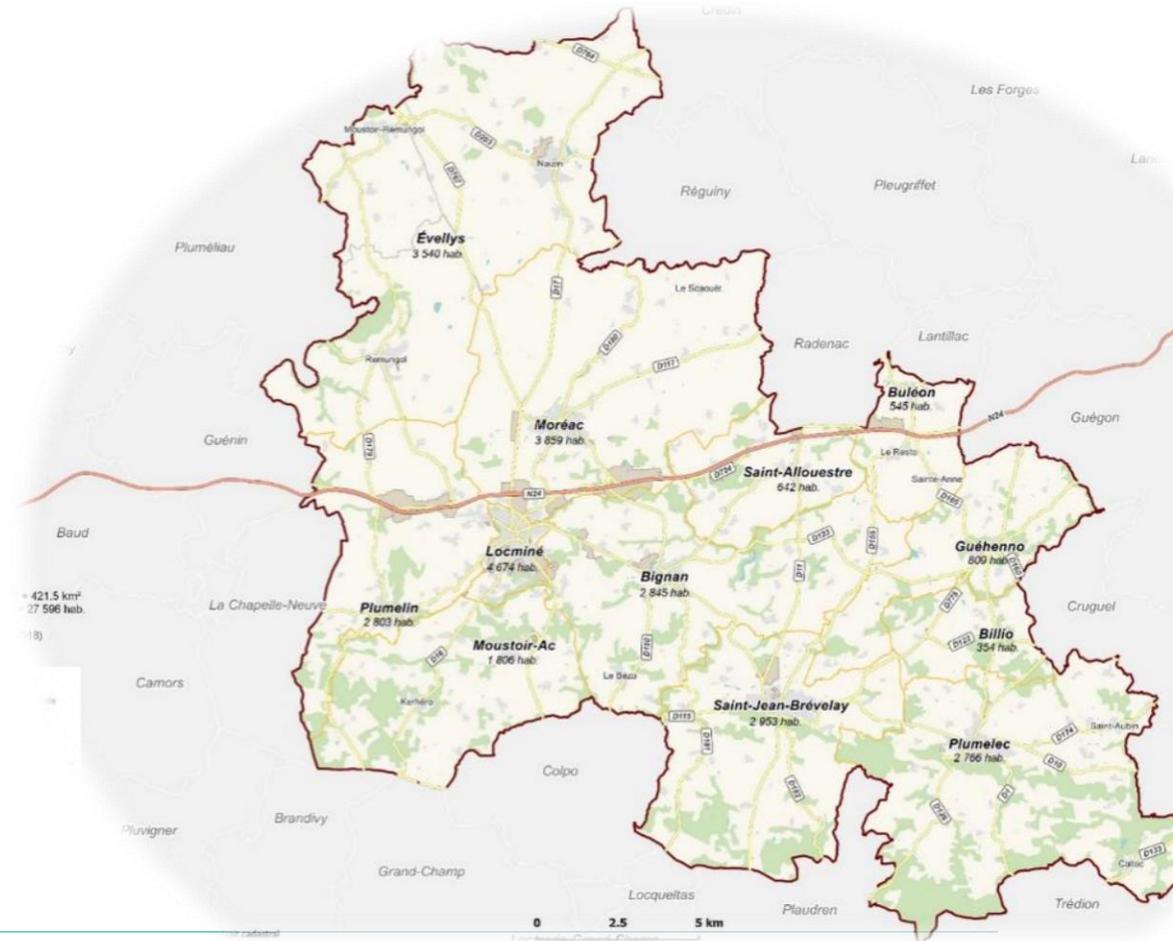
- Non
- Rarement (plusieurs fois dans l'année)
- Oui, de façon régulière (plusieurs fois par semaine)
- Oui, de façon occasionnelle (plusieurs fois par mois)

Je n'ai pas pratiqué de vélo parce que



## 2 Portrait de territoire

*Contexte géographique, socio-démographique, politique, économique, social...*

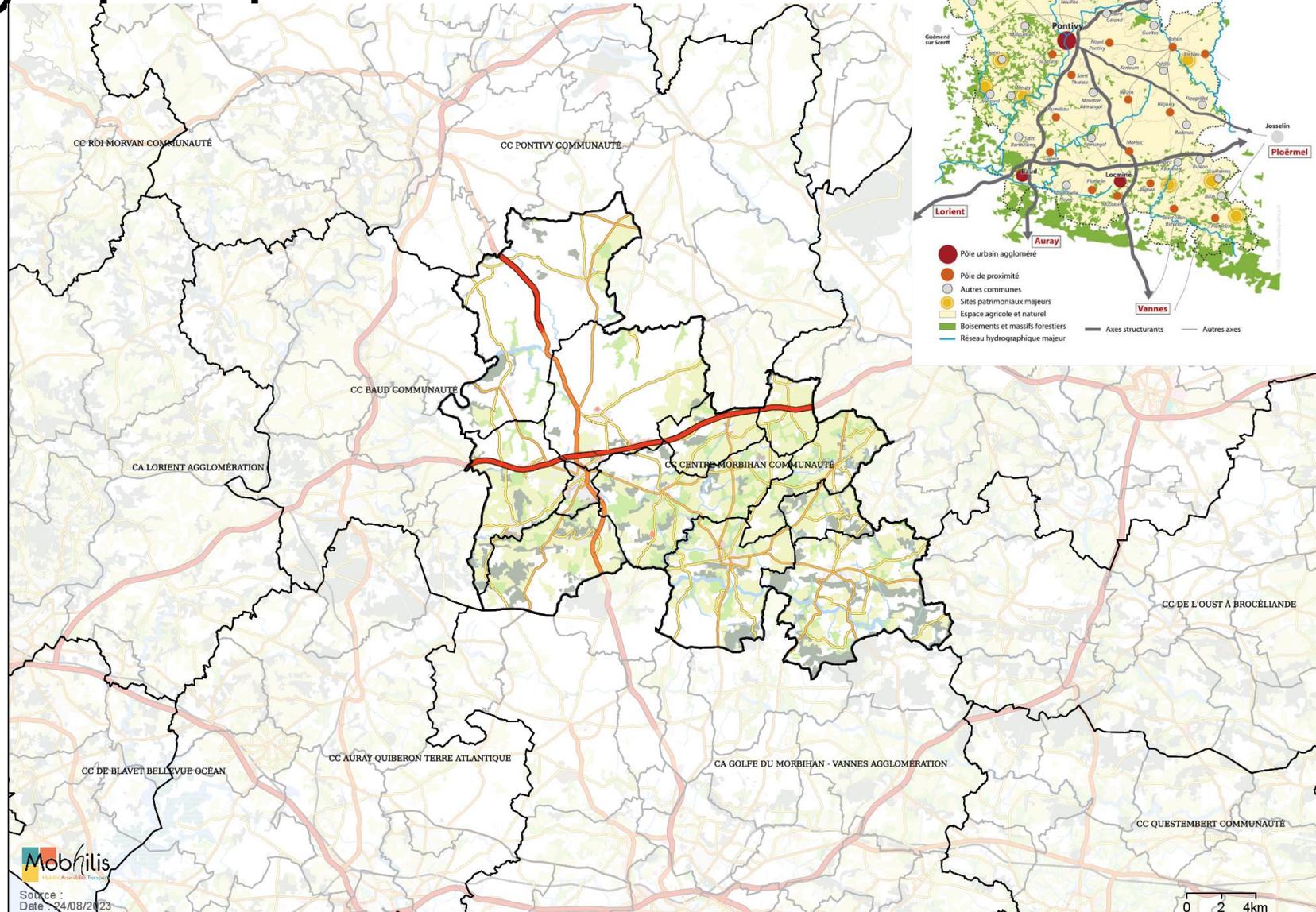


# Contexte géographique

## Localisation

### Situation :

- Au Nord de l'agglomération Vannetaise qui fait évoluer son schéma cyclable avec une volonté de créer des liaisons plutôt vers Vannes,
- Baud Communauté qui est en cours de réalisation de son schéma cyclable (phase de diagnostic)
- Pontivy communauté dont le schéma cyclable est en cours de validation
- Oust à Brocéliande communauté dont le schéma cyclable a été validé
- Plœrmel Communauté qui est également en cours de réalisation de son schéma cyclable
- Centre Morbihan communauté s'insère au cœur du Morbihan.



# Contexte géographique

## Structuration

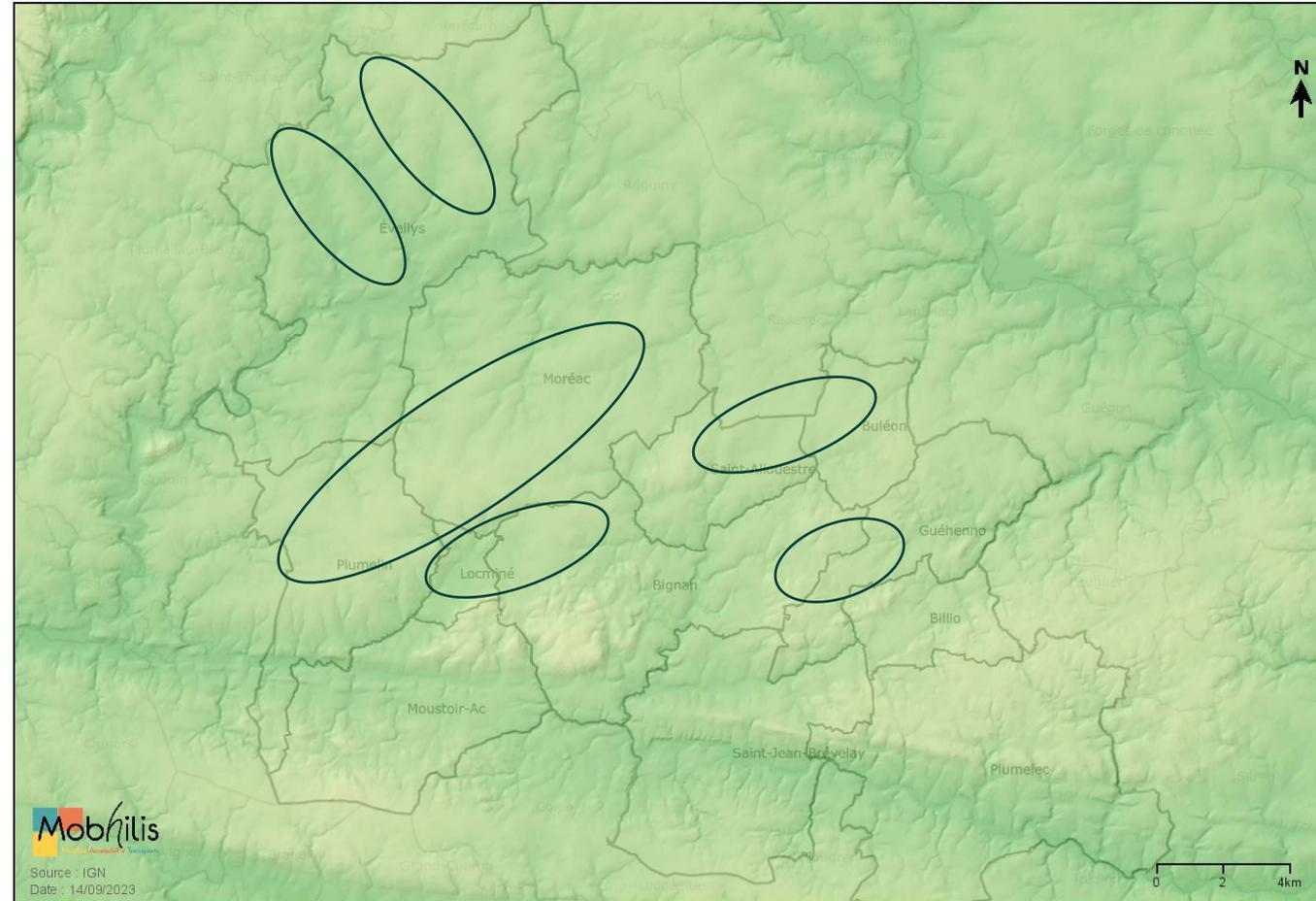
### Structuration :

Territoire très vallonné, connaît de forts dénivelés suivant le réseau hydrologique. Un plateau entre Plumelin et Moréac permet des déplacements cyclables facilités de même pour un arc Saint-Allouestre, Buléon, Guéhenno.



Fortes pentes relevées lors de la concertation

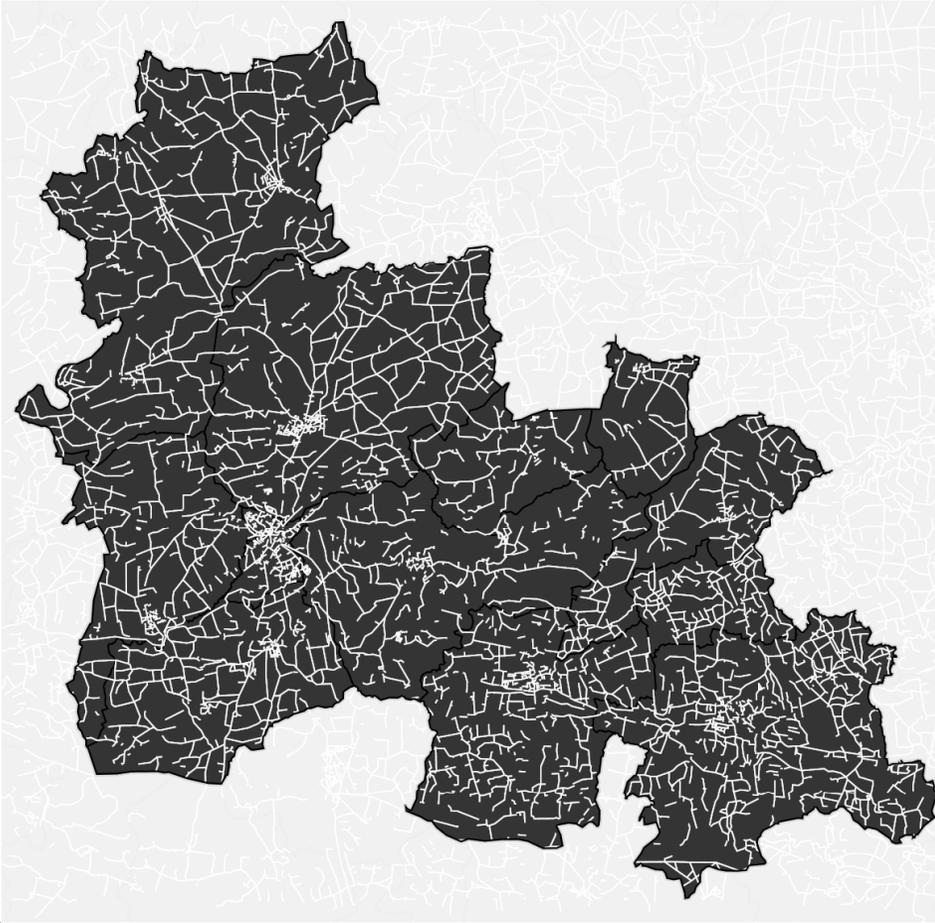
○ Zone de faible variation altimétrique





# Contexte routier

*Réseau de routes communales ou de desserte*



CMC dispose d'un large réseau de route communale ou de petites départementales. Celui-ci est particulièrement dense aux abords de Plumelec, Saint-Jean-Brévelay et Billio ainsi qu'aux abords de Locminé. Une fracture existe toutefois entre l'est et l'ouest.

Peu fréquentées, elles peuvent offrir des liaisons entre les communes plus sécurisées que les grands axes pour les cyclistes.

## Perspective vélo :

Une réflexion sur les sens de circulation, la limitation de la vitesse et la signalétique peuvent amener des cyclistes expérimentés sur ces routes.

La mise en valeur de ces routes pour les cyclistes serait donc limitée à moins d'être accompagnée d'une politique de sensibilisation et de formations (balade à vélo en groupe, vélo école).

# Contexte ferroviaire

Ancienne voies ferrées, archéoferroviaire, <http://archoferroviaire.free.fr/v31/spip.php?article116>

CMC ne dispose pas de gare et de desserte ferroviaire.

Néanmoins, d'anciennes lignes parcouraient le territoire et sont aujourd'hui à l'abandon.

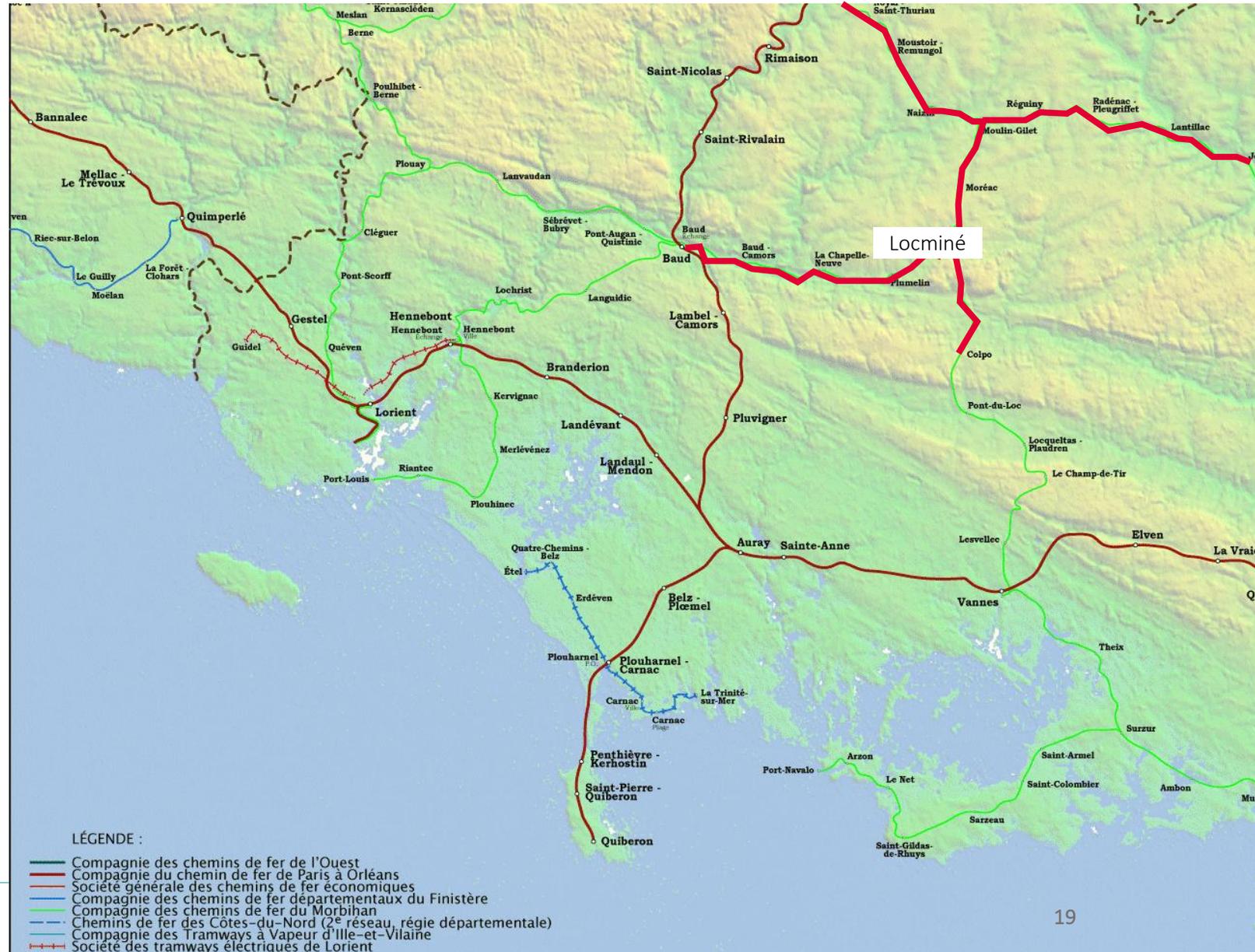
Plusieurs lignes passaient par Locminé et rejoignaient notamment

- Baud en passant par Plumelin,
- Colpo en passant par Moustoir-Ac,
- Pontivy en passant par Moréac et Naizin.

La ligne vers Josselin passe au nord de CMC en traversant majoritairement des communes en-dehors du territoire.

## Perspective vélo :

Les anciennes voies de chemin de fer constituent souvent des tronçons faciles à aménager (disponibilité du foncier) et idéal pour les cyclistes (itinéraires avec peu de dénivelé, largeur confortable)



# Contexte Urbain

## Partage de l'espace

« Pour les piétons [...] non respect des véhicules, trottoirs encombrés (véhicules, branches), ou ils ne sont pas adaptés »

L'importance de prendre en compte le piéton.

1<sup>er</sup> mode de déplacement, le plus universel, il est souvent oublié et relégué au marge de la mobilité. La prise en compte du piéton est pourtant essentielle. L'élargissement des trottoirs ou leur création diminue la place disponible pour la voiture (visuellement ou matériellement) et indique à l'automobiliste qu'il n'est pas le seul usager. Aménager pour les piétons c'est aussi aménager pour réduire la vitesse. En donnant un aspect plus urbain à une voie, on indique à l'automobiliste un changement d'environnement et donc de comportement à adopter.

### La marche c'est ...

- ⇒ Le mode de déplacement le plus flexible
- ⇒ Le plus universel et le plus naturel
- ⇒ Le mode qui fait le lien entre tous les autres modes
- ⇒ Le mode qui favorise le plus le vivre ensemble, l'interaction, le lien avec son territoire et ses autres habitants

⇒ Le mode le plus utilisé dans l'Histoire mais relégué aux franges de l'espace public avec l'arrivée de l'automobile



« Je travaille sur St-Jean-Brévelay et sur Locminé . Je ne me sens pas en sécurité quand je me rends à st jean B à pieds »

*Se poser la question de l'amélioration de la marche aujourd'hui c'est se poser la question de l'usage de la rue.*

« Mère de deux enfants , non véhiculé , je ne me déplace que à pieds ! pensez au piétons !!!! »

# Contexte urbain

*Structure de la mobilité dans les bourgs et zones agglomérée*

## Les entrées de bourgs.

Dans la grande majorité, un soin particulier est apporté aux entrées de bourg et l'effet de porte y est travaillé



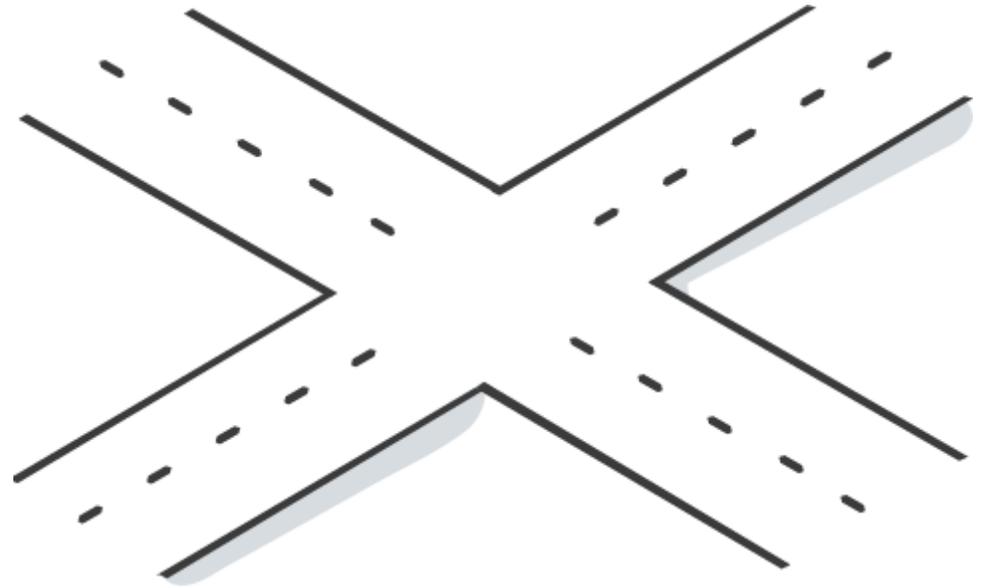
## Le partage de l'espace

La place qu'occupe la voiture dans les zones agglomérées est parfois spatialement très importante : de grands carrefours et des voies larges laissent peu de place aux modes actifs. Les piétons bénéficient de trottoirs souvent peu larges et les cyclistes sont invisibilisés de l'espace public.



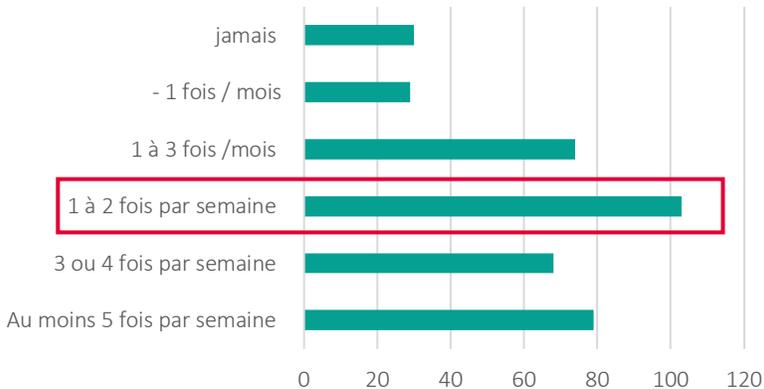


# La mobilité sur le territoire

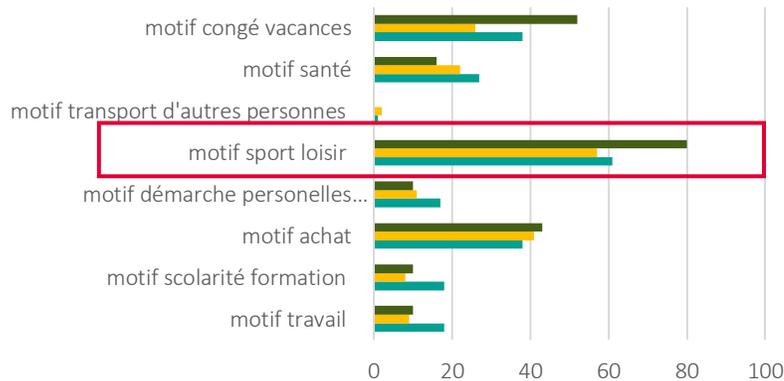


# Les déplacements actifs

Fréquence de la marche

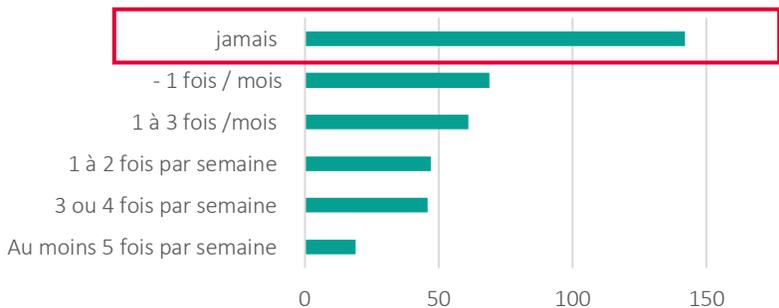


Motif de la marche

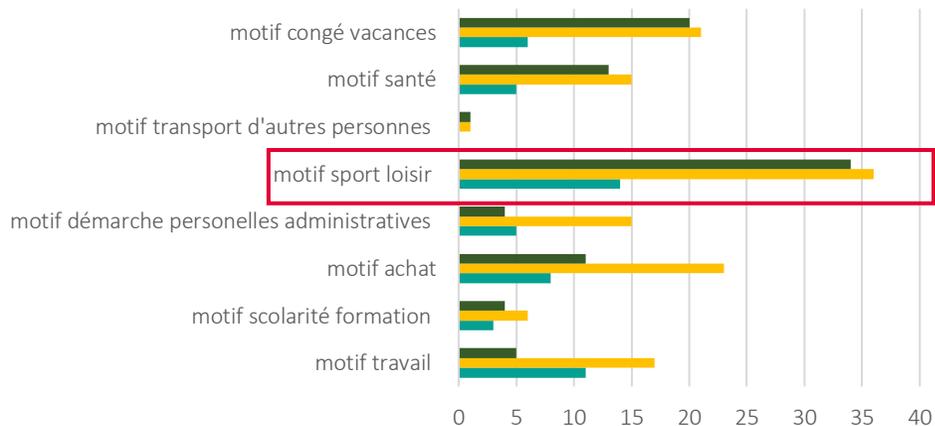


La part d'usage du vélo par rapport aux autres modes est particulièrement faible. L'usage principal est un usage de loisir ou de vacances. Des motifs utilitaires viennent ensuite.

Fréquence d'utilisation du vélo



Motif de déplacement à vélo



**Perspective vélo :**  
Permettre et encourager un usage utilitaire du vélo

■ 1 à 2 fois par semaine ■ 3 ou 4 fois par semaine ■ Au moins 5 fois par semaine

# Déplacements des travailleurs

*Flux domicile-travail des habitants de Locminé*

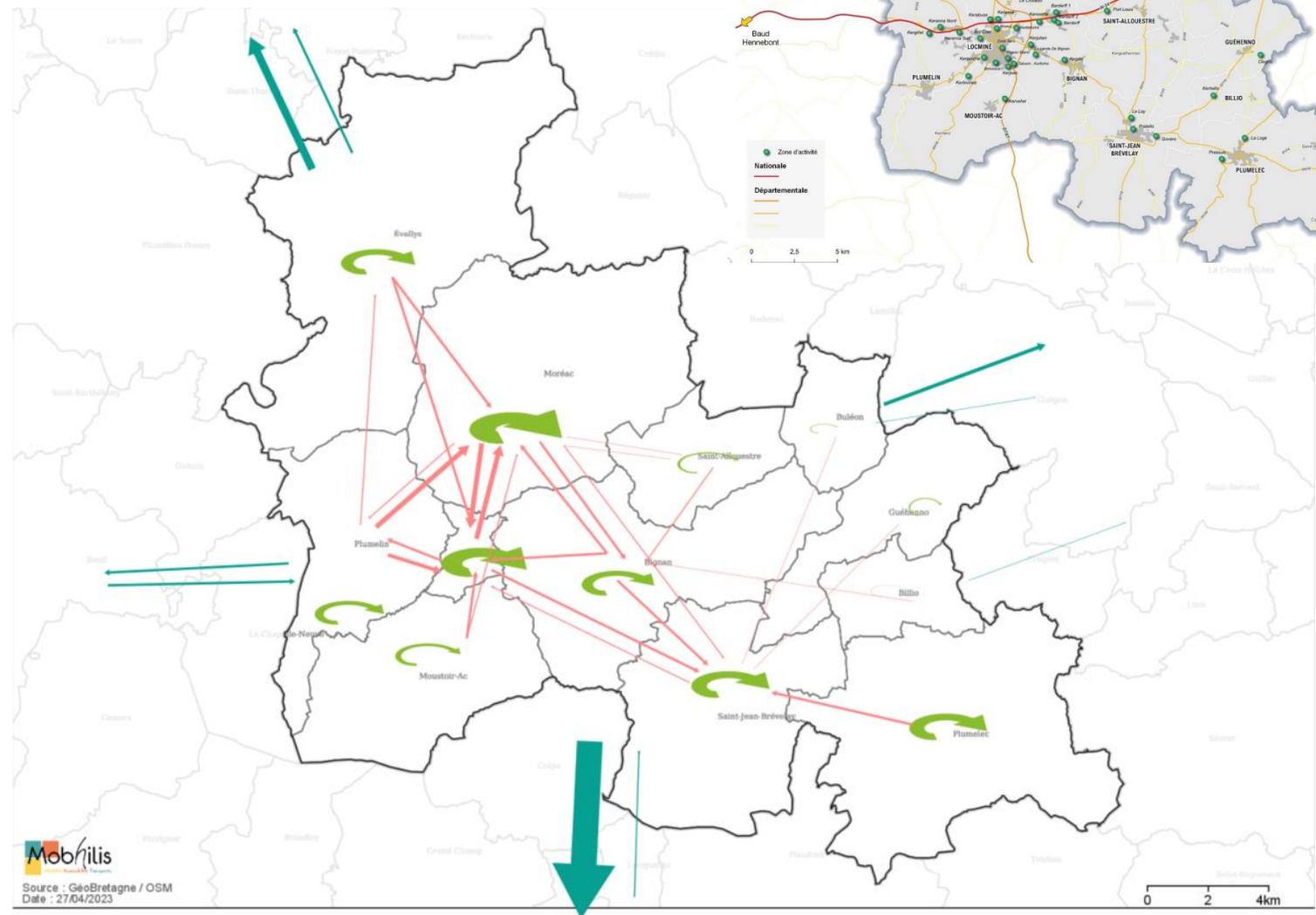
Des déplacements domicile/travail ressortent plusieurs axes intéressants pour le vélo :

Des **destinations relativement courtes** qui pourraient être utilisées au quotidien, notamment **autour de Locminé**.

Des liaisons **autour de Saint-Jean-Brévelay** sont également envisageables vers Bignan et Plumelec.

Des **liaisons plus longues** pour des trajets plus ponctuels peuvent également être envisagés : Saint-Jean-Brévelay / Locminé par exemple ou encore des liaisons de Locminé/Moréac vers les bourgs d'Evellys ou reliant Saint-Allouestre, Guéhenno, Buléon et Billio aux principales polarités.

Ces trajets étant plus longs ils sont à **envisager périodiquement**. Ils peuvent faire l'objet d'animation plutôt que d'aménagement : par exemple un vélobus une fois de temps en temps à la belle saison.



# L'intermodalité

## Les aires de covoiturage

### Existant

Les aires de covoiturage sont peu accessibles pour les modes actifs.

- Celle se trouvant à Locminé ne dispose pas d'aménagement cyclable à proximité et aucun stationnement sécurisé n'y a été relevé.
- L'aire de Moustoir-Ac est en dehors de l'agglomération. Le rond point à proximité est en partie aménagé pour les vélos avec la présence d'une voie verte mais il manque une continuité avec les lieux d'habitation et jusqu'à l'aire. Des arceaux non sécurisés et non couverts ont été relevés à proximité.
- L'aire de Plumelec est en limite de zone urbaine. Elle n'est reliée par aucun aménagement cyclable et ne présente aucun stationnement.
- L'aire de Saint-Allouestre se situe dans une zone très routière à proximité de la nationale et aucun aménagement cyclable ni stationnement ne permet son intermodalité avec le vélo.

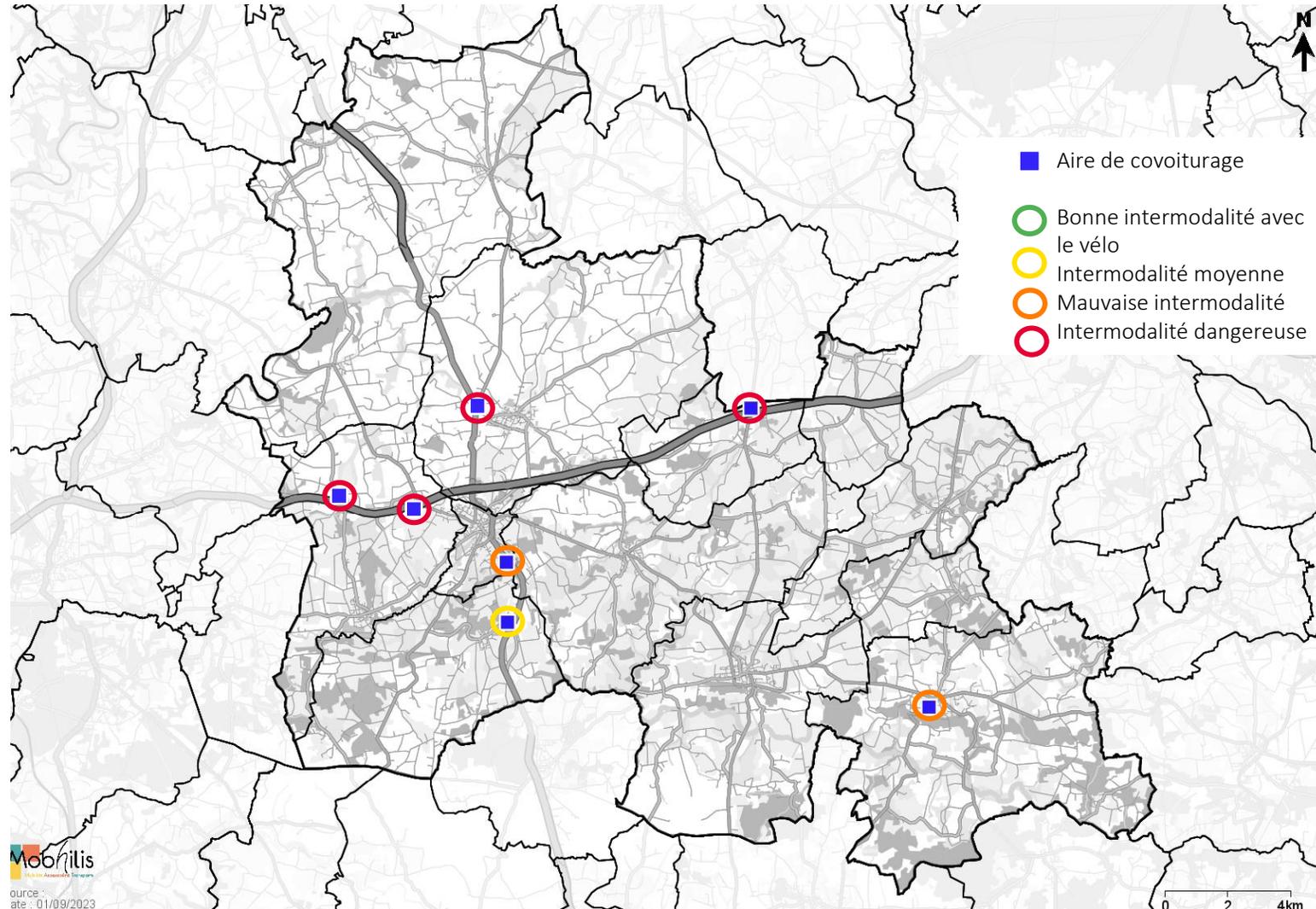
### En projet

Demande d'aire de covoiturage entre Rémungol et Naizin de la part de Pontivy Communauté. Trois aires sauvages à Plumelin (2) et à Moréac (1).

### Perspective vélo :

Il pourra être intéressant de les relier aux zones agglomérées et de les équiper de stationnements sécurisés type box vélo.

Nota : elles ne sont pas référencées sur OSM, ni sur Ouest Go.



# L'intermodalité

## Les arrêts de car

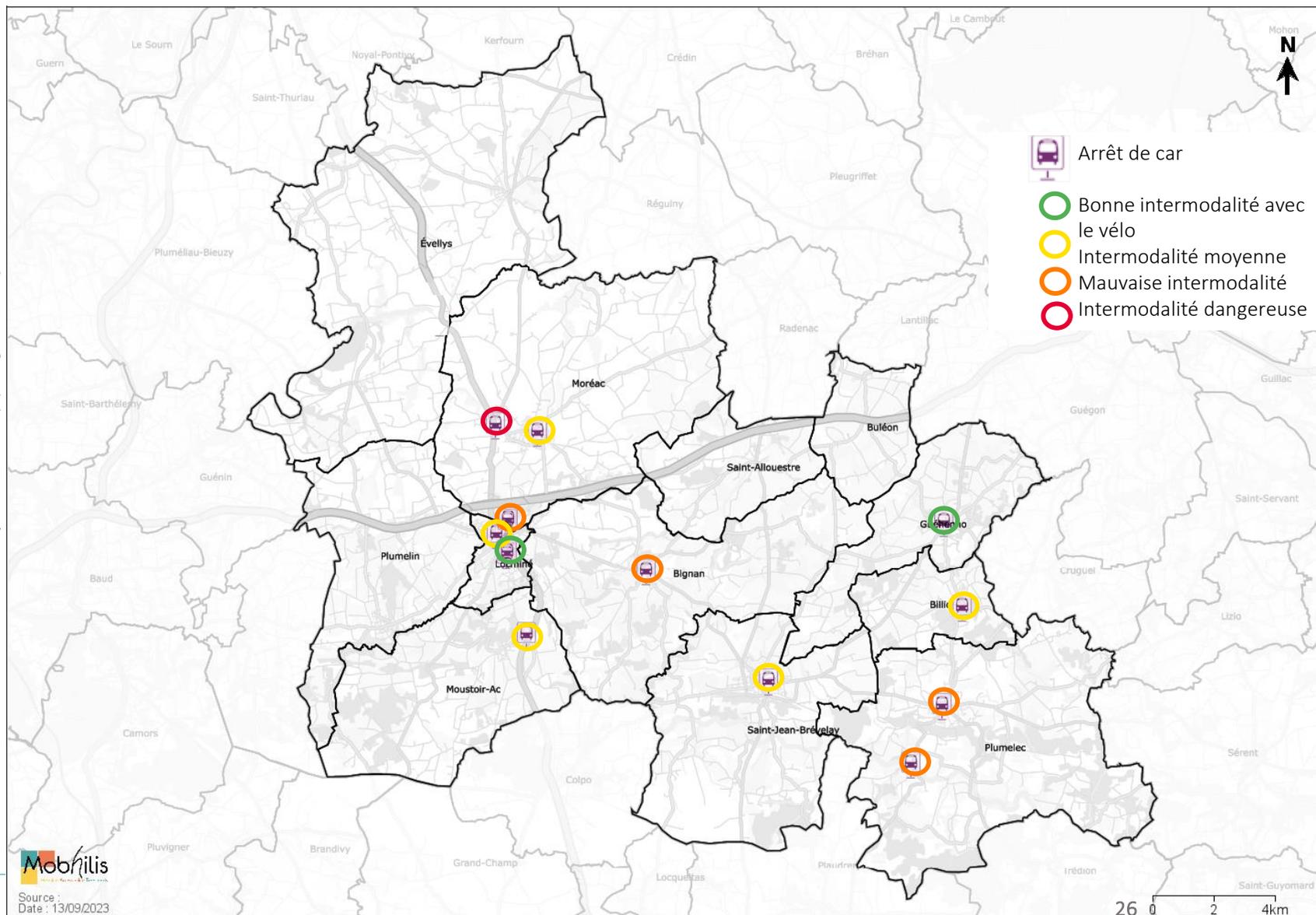
Les arrêts de car ont une intermodalité très variable avec le vélo.

Si certains comme à Locminé et à Guéhenno se situent à proximité de stationnements, reliés par des aménagements ou se situant dans une zone 30, d'autres sont au contraire dangereux à rejoindre à vélo comme c'est le cas de l'arrêt de Moréac.

D'autres ne disposent pas d'aménagements suffisants pour favoriser l'intermodalité.

### Perspective vélo :

Il pourra être intéressant de les relier aux zones agglomérées et de les équiper de stationnements sécurisés type box vélo.



# Le vélo sur le territoire



# Temps d'accès



## En 5 min :

- ✓ Toute destination intra bourg

## En 10 min :

- ✓ Billio – Guéhenno



## En 15 min :

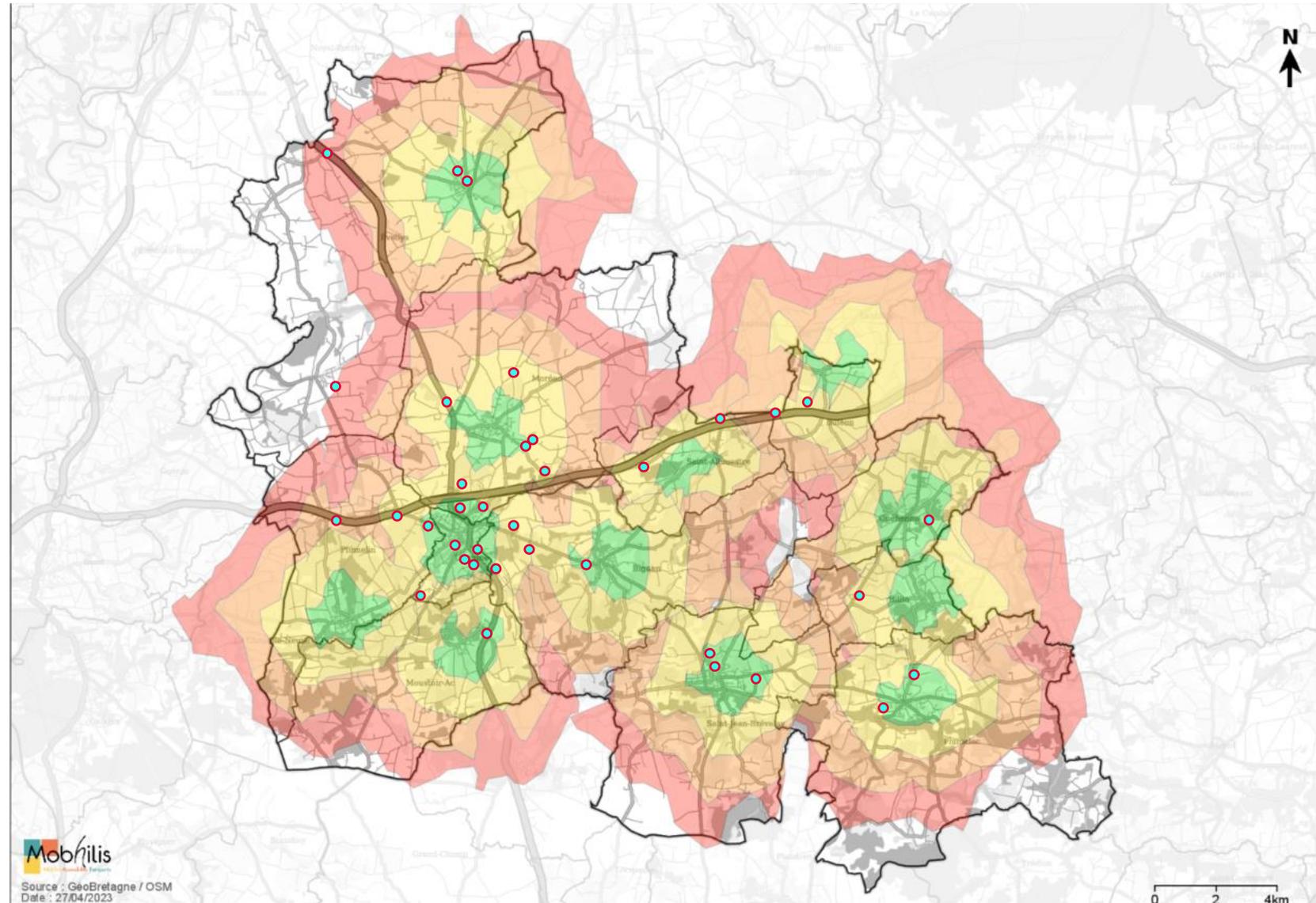
- ✓ Locminé - Moréac
- ✓ Plumelin - Locminé
- ✓ Locminé - Moustoir-Ac
- ✓ Bignan - Locminé
- ✓ Plumelec – Billio
- ✓ Saint-Allouestre – Bignan



## En 20 min :

- ✓ Saint-Jean-Brévelay –Bignan
- ✓ Saint-Jean-Brévelay –Billio
- ✓ Saint-Jean-Brévelay -Plumelec
- ✓ Guéhenno – Buléon
- ✓ Buléon - Saint-Allouestre

 Zones d'activité



# Les aménagements cyclables, en chiffres

Tout type de voie confondu : **un linéaire estimé à 18 km**

| relevé 2023          |                  |                |                            |                                      |                   |             |            |                  |
|----------------------|------------------|----------------|----------------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------|------------|------------------|
| Commune              | Total (en mètre) | Bande cyclable | Double sens cyclable bande | Double sens cyclable non matérialisé | Mixte piéton vélo | Voie verte  | Autre      | CVCB (Chaucidou) |
| Bignan               | 3 370            | 0              | 0                          | 0                                    | 1099              | 0           | 856        | 1415             |
| Billio               | 0                | 0              | 0                          | 0                                    | 0                 | 0           | 0          | 0                |
| Buléon               | 0                | 0              | 0                          | 0                                    | 0                 | 0           | 0          | 0                |
| Evellys              | 93               | 0              | 0                          | 0                                    | 93                | 0           | 0          | 0                |
| Guéhenno             | 0                | 0              | 0                          | 0                                    | 0                 | 0           | 0          | 0                |
| Locminé              | 10 924           | 4903           | 373                        | 686                                  | 4008              | 955         | 0          | 0                |
| Moréac               | 2 171            | 0              | 0                          | 0                                    | 138               | 1905        | 129        | 0                |
| Moustoir-Ac          | 113              | 0              | 0                          | 0                                    | 113               | 0           | 0          | 0                |
| Plumelec             | 0                | 0              | 0                          | 0                                    | 0                 | 0           | 0          | 0                |
| Plumelin             | 1 454            | 0              | 0                          | 0                                    | 320               | 1134        | 0          | 0                |
| Saint-Allouestre     | 0                | 0              | 0                          | 0                                    | 0                 | 0           | 0          | 0                |
| Saint-Jean-Brévelay  | 0                | 0              | 0                          | 0                                    | 0                 | 0           | 0          | 0                |
| <b>Total général</b> | <b>18125</b>     | <b>4903</b>    | <b>373</b>                 | <b>686</b>                           | <b>5771</b>       | <b>3993</b> | <b>984</b> | <b>1415</b>      |

# Les aménagements cyclables, en chiffres

Les **stationnements** cyclables : 77 places recensées

| relevé 2023          |                   |                      |                       |
|----------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|
| Commune              | total nb de place | Arceaux nb de places | Ratelier nb de places |
| Bignan               | 4                 | 4                    | 0                     |
| Billio               | 0                 | 0                    | 0                     |
| Buléon               | 0                 | 0                    | 0                     |
| Evellys              | 8                 | 8                    | 0                     |
| Guéhenno             | 6                 | 6                    | 0                     |
| Locminé              | 15                | 10                   | 5                     |
| Moréac               | 8                 | 8                    | 0                     |
| Moustoir-Ac          | 6                 | 6                    | 0                     |
| Plumelec             | 18                | 0                    | 18                    |
| Plumelin             | 0                 | 0                    | 0                     |
| Saint-Allouestre     | 0                 | 0                    | 0                     |
| Saint-Jean-Brévelay  | 12                | 12                   | 0                     |
| <b>Total général</b> | <b>77</b>         | <b>54</b>            | <b>23</b>             |



Saint-Jean-Brévelay



Guéhenno



Plumelec



Moustoir-Ac

# Illustrations des types de liaisons douces existants

## Voies vertes



Locminé



Moréac



Plumelin

Des voies vertes à améliorer

## Double sens cyclable

*Contre sens cyclable*



Locminé

## Bandes cyclables



Locminé

# Illustrations des types de liaisons douces existants

## Pistes cyclables

Piste cyclable : aménagement ouvert uniquement aux vélos.

Aucune piste cyclable n'a été relevé sur le territoire

Pistes cyclables sur trottoir ?

Voies vertes ?

## CVCB (Chaucidou)



*Bignan*

*Locminé*



*Moréac*



# Illustrations des types de liaisons douces existants

## Marquage au sol / balisage



Bignan

Moréac

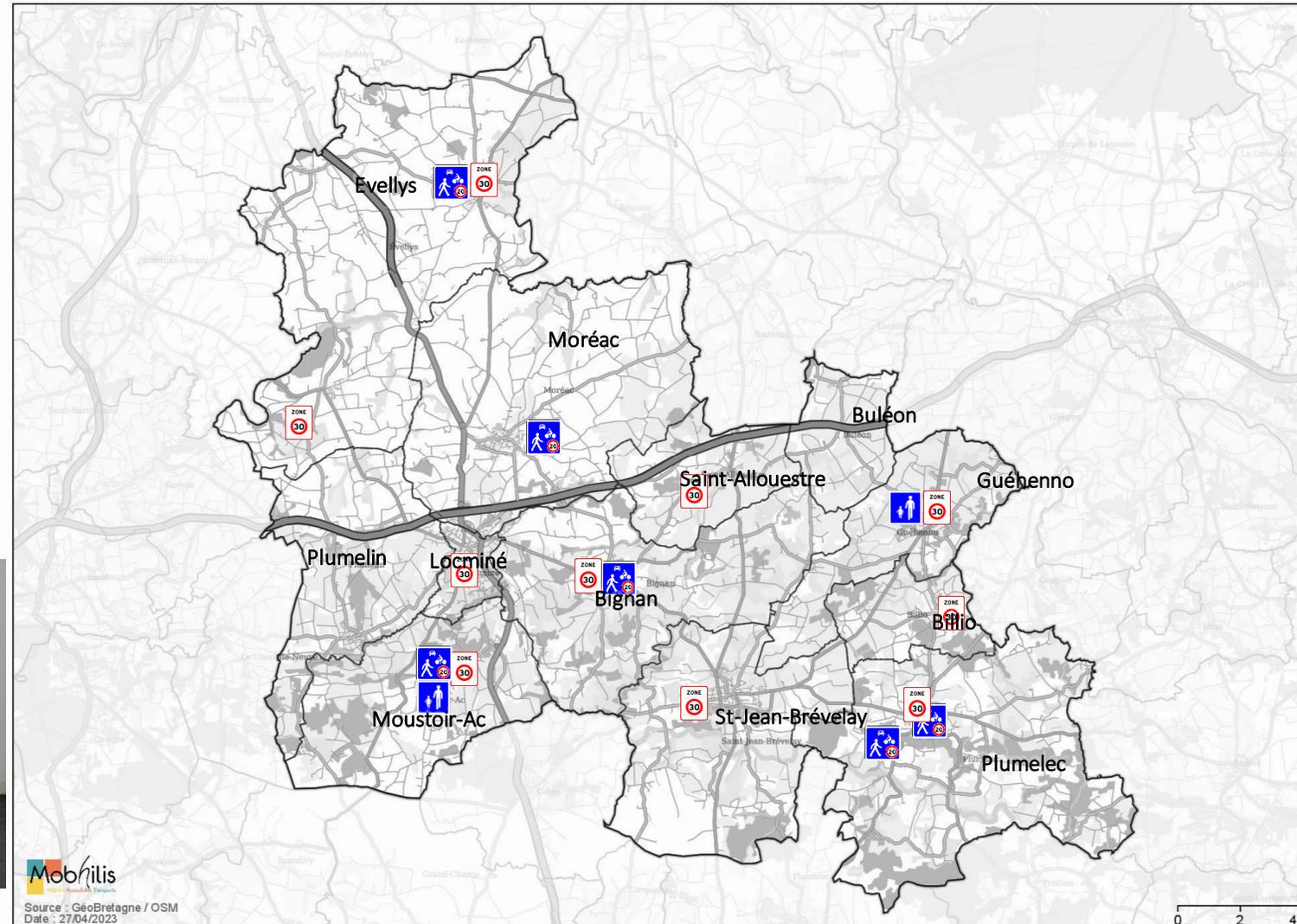
Une **harmonisation** à prévoir, en cohérence avec les itinéraires concernés.

Plumelec



# Zones 30 et zones de rencontre

- De nombreuses zones 30 sur le territoire. Elles sont souvent limitées aux centres bourg ou aux abords d'aménagement de ralentissement de la vitesse. Aucune zone agglomérée n'est entièrement à 30 km/h
- 5 zones de rencontres de qualité variable mais dont certaines ont un traitement particulièrement qualitatif viennent apaiser les vitesses dans certains centres bourg.
- De nombreuses « limitations à 30 »



Zone de rencontre à Evellys



Zone 30 Bignan

# Les aménagements

*Des aménagements mal adaptés*

Si des aménagements existent sur CMC, ils sont souvent qualifiés de mal-adaptés : marquage effacés, largeurs trop étroites, manque de clarté quant à l'utilisateur visé : autant de défaut qui peuvent décourager les potentiels utilisateurs.



*Bande cyclable à Locminé*



## PERCEPTION DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

■ Pas du tout d'accord ■ Pas d'accord ■ Ni pas d'accord ni d'accord ■ D'accord ■ Tout à fait d'accord

LES REVÊTEMENTS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SONT AGRÉABLES

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SONT TRÈS BIEN INDIQUÉS

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SONT SUFFISAMMENT ENTRETENUS

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SONT SUFFISAMMENT LARGES

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SONT SUFFISAMMENT SÉPARÉS DE LA CIRCULATION MOTORISÉE

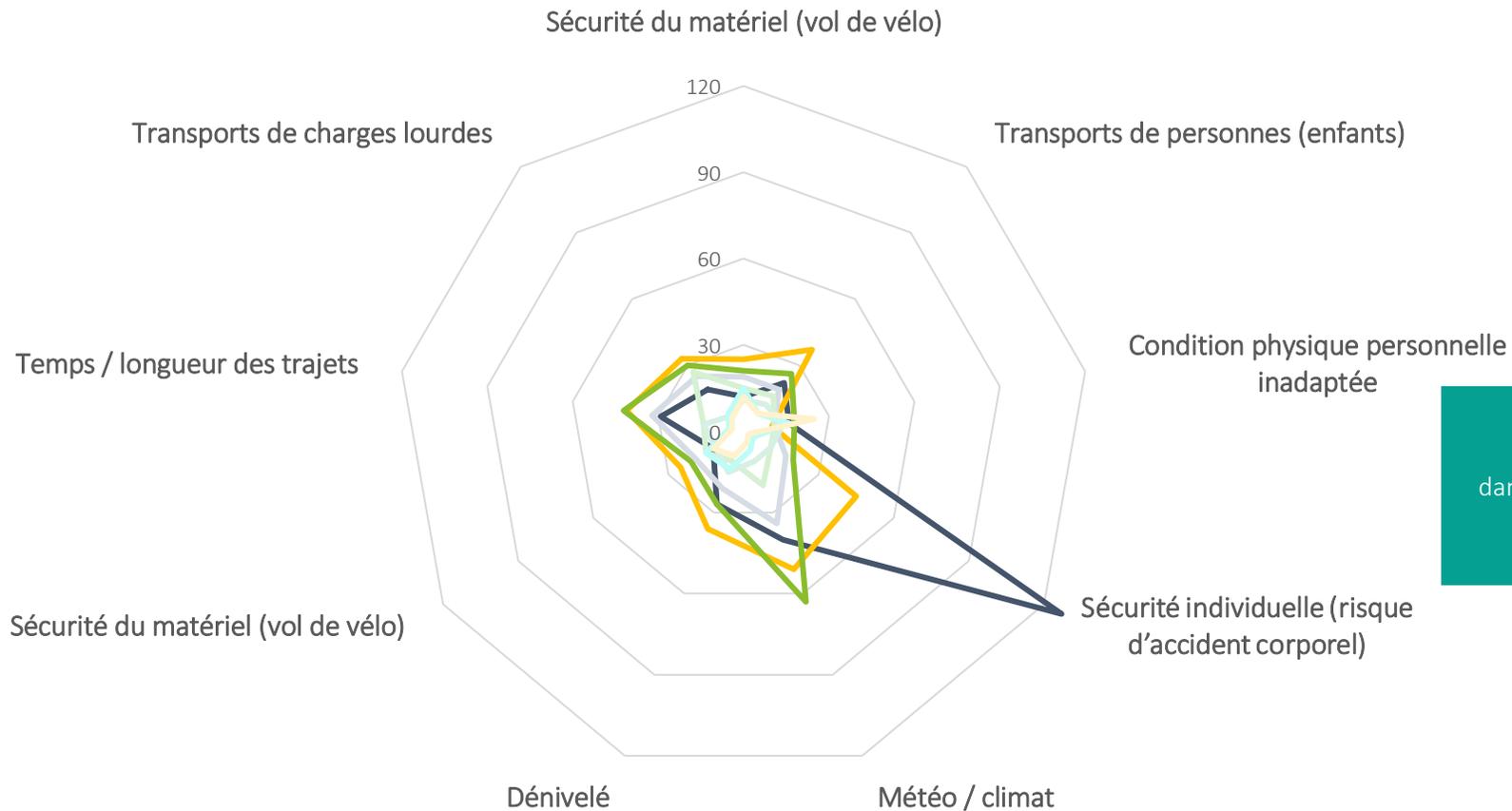


# Un sentiment d'insécurité fort

*Globalement, de la plus importante à la moins importante, quels éléments considérez-vous comme des contraintes dans la pratique du vélo ?*

— Contrainte n°1 — Contrainte n°2 — Contrainte n°3 — Contrainte n°4  
— Contrainte n°5 — Contrainte n°6 — Contrainte n°7 — Contrainte n°8

« Il serait intéressant d'avoir des voies réservées, et une vraie voie verte pour se promener en sécurité et rejoindre les différentes communes en vélo. [...] (pour que nous soyons serein de laisser nos enfants partir en vélo en toute sécurité). Pour aller au sport ou au collège également, le trajet n'est pas sécurisé.»



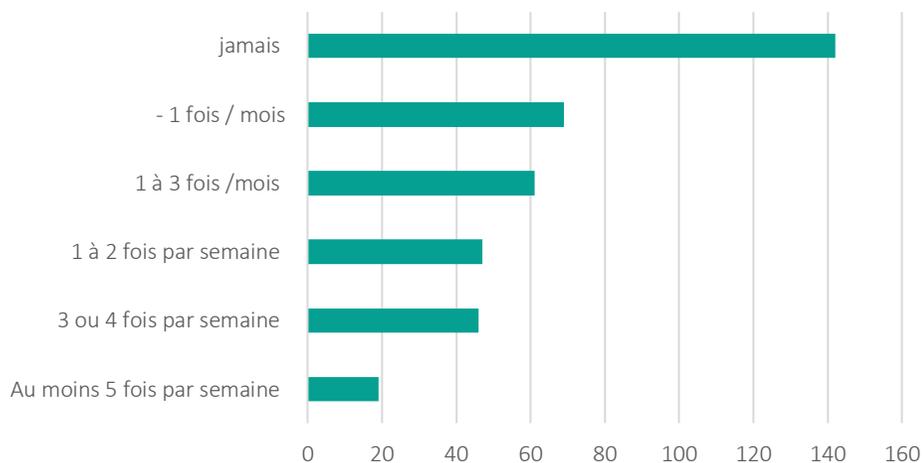
« La circulation des voitures de plus en plus grosses et de nombreux camions sur des routes sinueuses et pas très larges compliquent le déplacement à vélo même pour des pratiquants experts. On ne peut clairement pas les utiliser avec nos enfants. Les collégiens ne peuvent pas aller à l'école à vélo dans de telles conditions.»

« La pratique du vélo reste dangereuses et pas sécurisée dans nos campagnes»

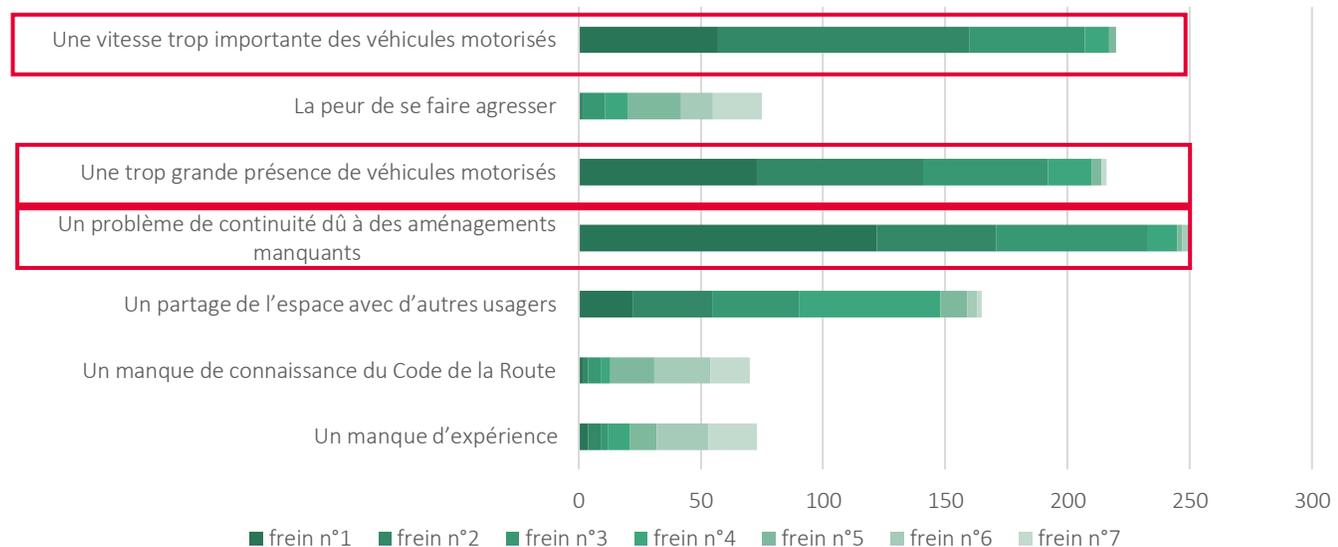
# Une population aujourd'hui éloignée du vélo

*Et qui pratique peu*

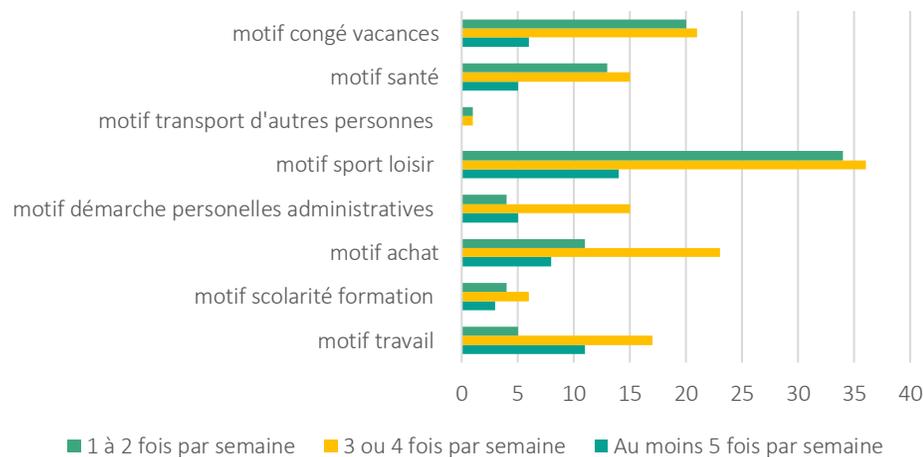
Fréquence d'utilisation du vélo



Freins à la pratique du vélo



Motif de déplacement à vélo



Considérant les réponses au questionnaire ainsi que la part modal des déplacements domicile/travail, on peut avancer qu'une forte majorité de la population n'utilise que très rarement le vélo en particulier pour des motifs utilitaires.

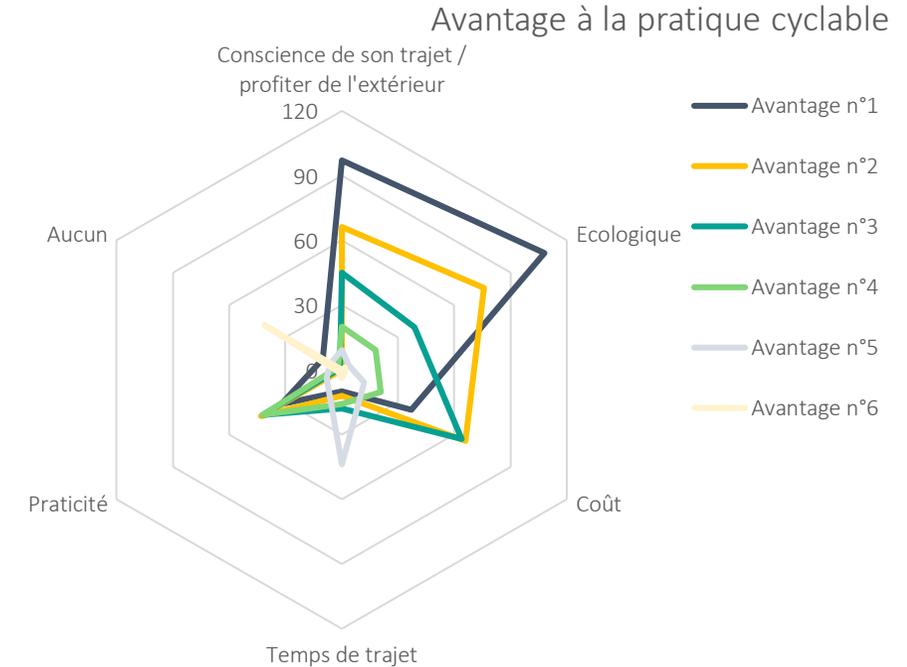
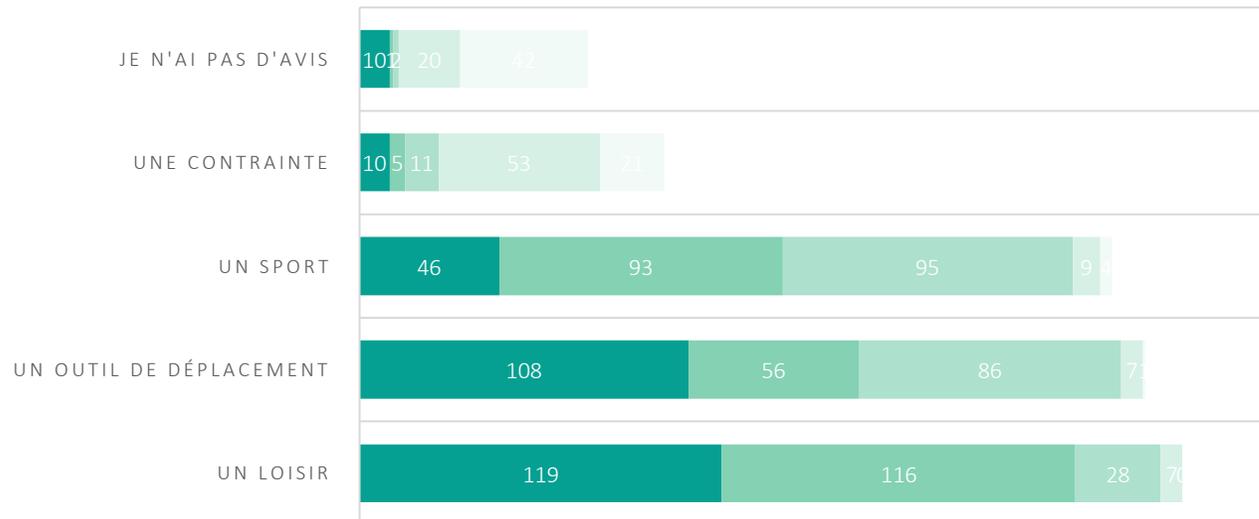
Le vélo n'est pas perçu ou pas adapté aujourd'hui pour les déplacements quotidiens des habitants de CMC.

Les principaux freins relevés par la population sont pour partie liés à la place qu'occupent les véhicules motorisés mais également à un manque d'infrastructure.

# Une population en attente de solutions

Le principal avantage que perçoit la population à faire du vélo est l'aspect **écologique**. Il est suivi de près par « la conscience de son trajet/ **profiter de l'extérieur** ». Critère est à mettre en lien avec la perception du vélo qui est principalement perçu aujourd'hui comme un loisir. Il sera à prendre en compte dans la création des aménagements : la perception du territoire est importante pour les habitants. Le **coût** est le troisième élément le plus important pour les personnes qui font du vélo.

## PERCEPTION DU VÉLO



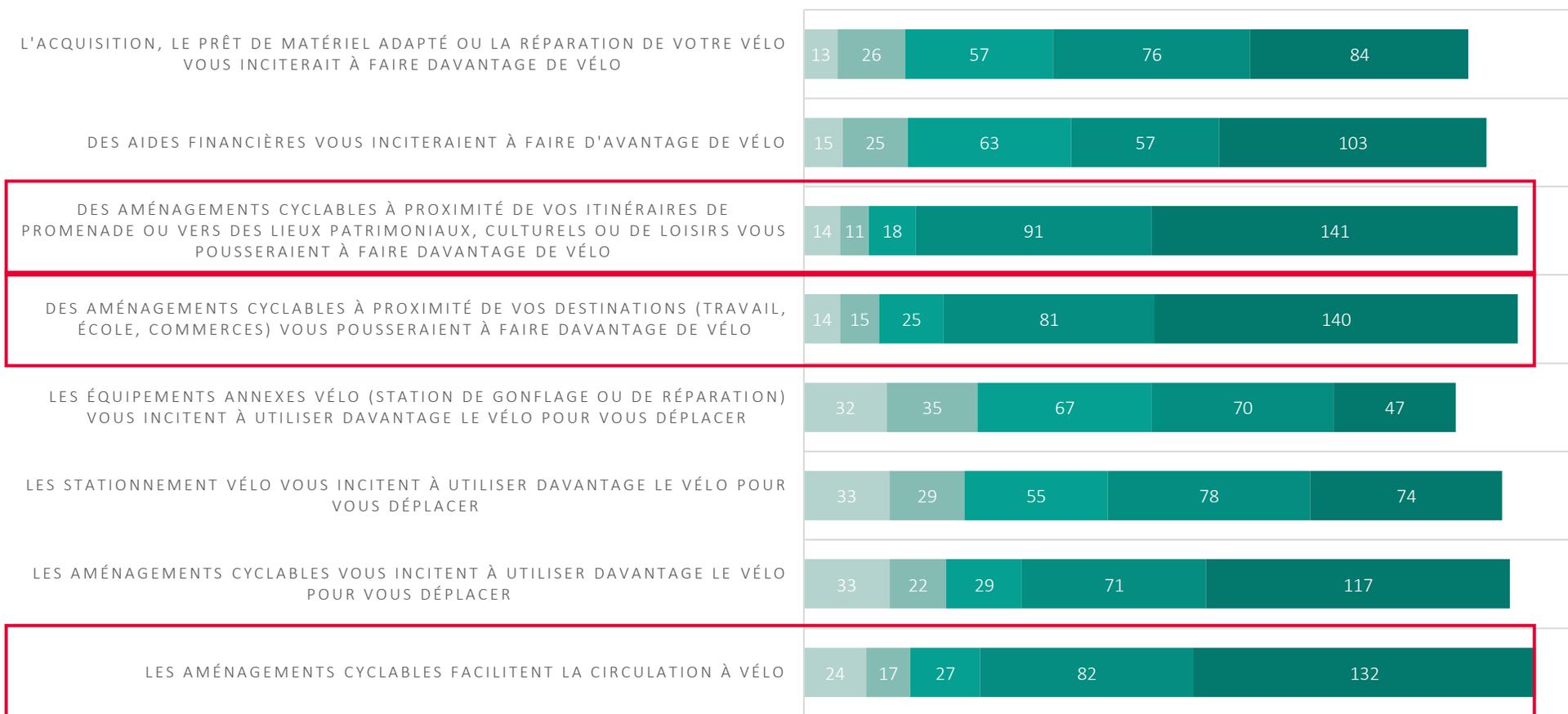
### Perspective vélo :

Garder des trajet agréable, mettre en valeur le territoire de CMC à travers des itinéraires entre commune pourra encourager les personnes qui souhaitent profiter de l'extérieur dans leur domicile quotidien et joindront l'utile à l'agréable.

# Besoins identifiés dans le questionnaire

## LEVIERS À LA PRATIQUE

■ Pas du tout d'accord ■ Pas d'accord ■ Ni pas d'accord ni d'accord ■ D'accord ■ Tout à fait d'accord



# Synthèses AFOM

## ATOUPS

- Des centres bourgs pour la plupart assez apaisés
- Un patrimoine paysager incitant à la balade
- Des distances abordables entre pôles générateurs de mobilité/population aux abords de Locminé
- Une proximité de la Vélodyssée et de la V8
- Une dynamique territoriale intéressante avec des EPCI voisins engagés sur leur schéma directeur

## FAIBLESSES

- Une (quasi)absence d'aménagement cyclable de qualité
- Un territoire vallonné
- Des habitudes de déplacements automobiles bien enracinées

## OPPORTUNITES

- Une population intéressée par la thématique et prête à changer ses habitudes
- Une dynamique départementale, régionale et nationale forte
- Un réseau de petites routes peu fréquentées
- Un territoire intéressant pour le cyclotourisme

## MENACES

- Un découragement de la population motivée si rien n'est fait
- Un éparpillement des ressources de temps et d'argent possible du fait de la hauteur du pas à franchir