



## SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS À VÉLO

Janvier 2018



# ► SOMMAIRE

## INTRODUCTION

## CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC DES LIAISONS DOUCES SUR LA COMMUNE

### 1. Les liaisons douces intégrées aux échelles intercommunales

- A. Les vélos routes, des itinéraires à vocation de loisirs
- B. Les sentiers de randonnées

### 2. Etat des lieux des espaces de circulations sur la commune

- A. La régulation des vitesses de circulation des voies communales
- B. L'état des routes : une opportunité pour réaménager les chaussées en faveur des modes doux à l'avenir
- C. Les liaisons douces existantes sur la commune : vélos, piétons, l'interconnexion n'est pas assurée en toute sécurité

### Conclusion

## CHAPITRE 2 : PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS À METTRE EN OEUVRE DANS LE CADRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

### 1. Cadrage et objectifs du schéma directeur

### 2. Proposition de schéma directeur cyclable

- A. Un réseau déservant tous les secteurs de la commune
- A. Développement des parcs de stationnements
- B. Signalisation et jalonnement des itinéraires

### 3. Mise en oeuvre du schéma





## ► INTRODUCTION

En France, le secteur le plus émetteur des émissions de gaz à effet de serre est celui des transports (29%). Alors qu'aujourd'hui, près de 50 % des déplacements en voiture font moins de trois kilomètres et que 6 personnes sur 10 habitants à moins d'1 kilomètre de leur travail y vont en voiture, il apparaît que la modification des modes de déplacements est un axe de travail important pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En Bretagne, la voiture est n°1 des trajets quotidiens (72% des trajets contre 64,8% en France métropolitaine). Avec la mobilité quotidienne la plus élevée de France, la question de l'autosolisme et la transition vers des modes de déplacements doux et durables sont au cœur des enjeux de la mobilité.

À l'heure de la diminution des stocks de combustibles fossiles, il convient donc de développer d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement. Pour que ceux-ci se révèlent efficaces, il faut à la fois sensibiliser la population et les acteurs à ces nouveaux modes, et mettre en place un réseau performant et efficace qui privilégie les déplacements autres que ceux en automobile.

En parallèle d'une mission d'état des lieux de la mobilité et d'élaboration d'un plan d'actions pour une mobilité plus durable dans le Pays de Brest, la commune de Landéda a choisi de travailler la question des déplacements doux sur son territoire.

Les déplacements doux sont caractérisés comme des modes de transport sans moteur qui ne génèrent pas de pollution ou de gaz à effet de serre (marche, vélo, ...). Ce sont des déplacements qui s'avèrent intéressants sur les distances courtes. Il est important de souligner qu'il existe différents types de déplacements : les trajets « domicile-travail », les déplacements de loisirs, touristiques ou encore les déplacements usuels tels que la conduite des enfants à l'école.

Landéda a plusieurs atouts laissant présumer qu'il est pertinent de relier les différents secteurs de la commune par un réseau de cheminements doux. En effet, son bourg est situé au centre du territoire communal et est doté de nombreux commerces de proximité (supermarché, boucherie, boulangeries, bureau de tabac, pharmacie), de nombreux services (coiffeurs, esthéticienne, restaurants, dentiste, kinésithérapeute, médecin, cabinets infirmiers, médiathèque, écoles, salles de sport...) et bientôt d'un espace de co-working et d'une agence postale. Les distances à parcourir depuis les points les plus éloignés de la commune jusqu'au bourg sont de l'ordre de 3,9 kilomètres.

Dans le souci de relier les habitants à l'année aux commerces et services situés dans l'agglomération du bourg et du port, la réflexion pour établir les itinéraires s'est attachée principalement aux déplacements dits « fonctionnels », regroupant les trajets « domicile-travail » et les trajets usuels. Cependant, ces itinéraires pourront aussi être empruntés pour des déplacements de loisirs ou touristiques. L'objectif de la réflexion étant bien d'aboutir à l'élaboration d'un schéma directeur cyclable.

La première partie du document est consacrée à la présentation des continuités douces existantes, inscrites ou non dans des schémas plus larges tels que le schéma vélo départemental, et à l'état des lieux des espaces de circulations sur la commune.

A partir de cet état des lieux, la seconde partie du document développe les perspectives d'évolutions en termes de liaisons douces, à ce titre un schéma directeur sera proposé, et des préconisations d'aménagements sur certains tronçons de manière à sécuriser les déplacements doux par rapport aux véhicules motorisés.



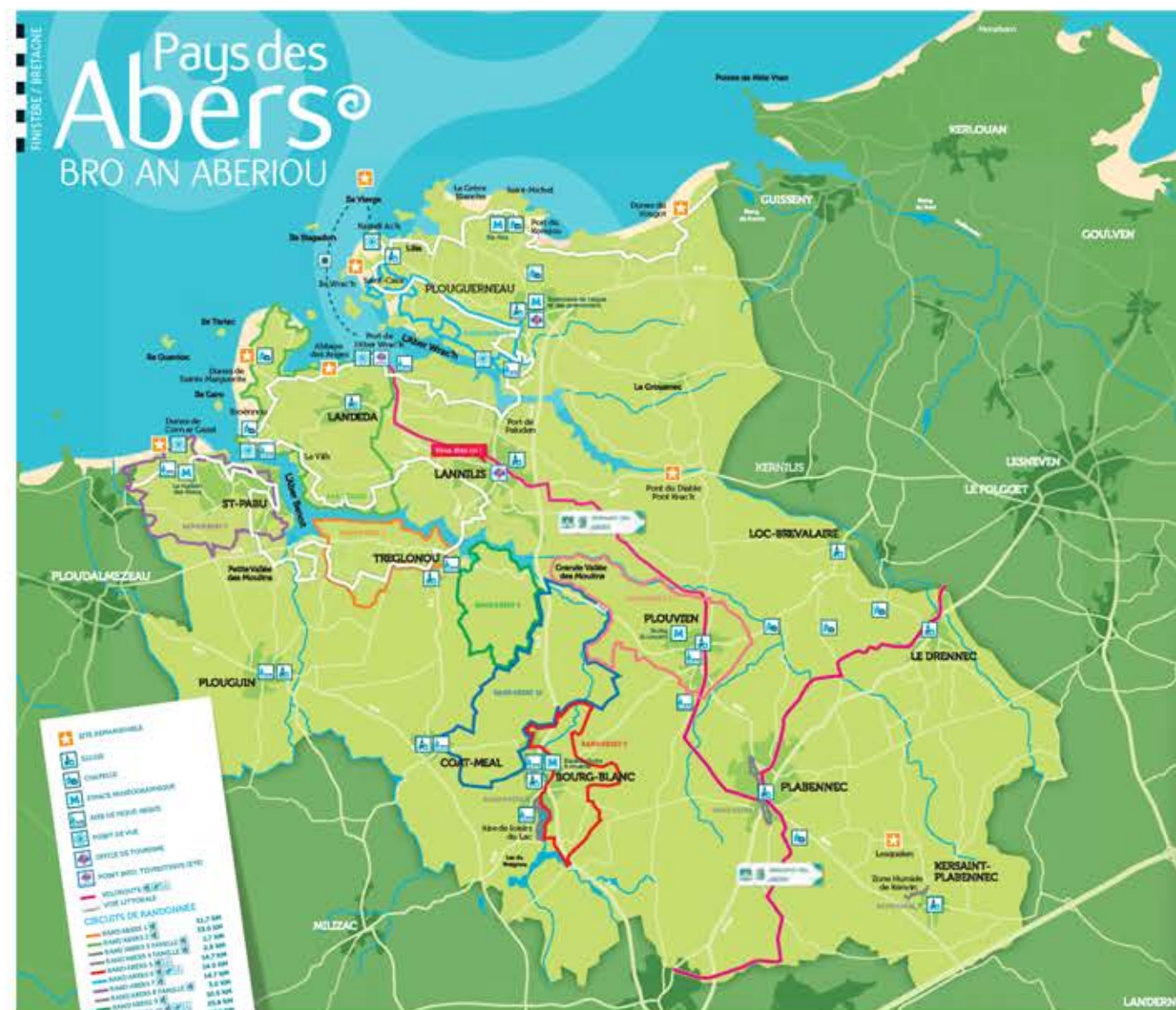
# CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC DES LIAISONS DOUCES SUR LA COMMUNE

## 1. Les liaisons douces intégrées aux échelles intercommunales

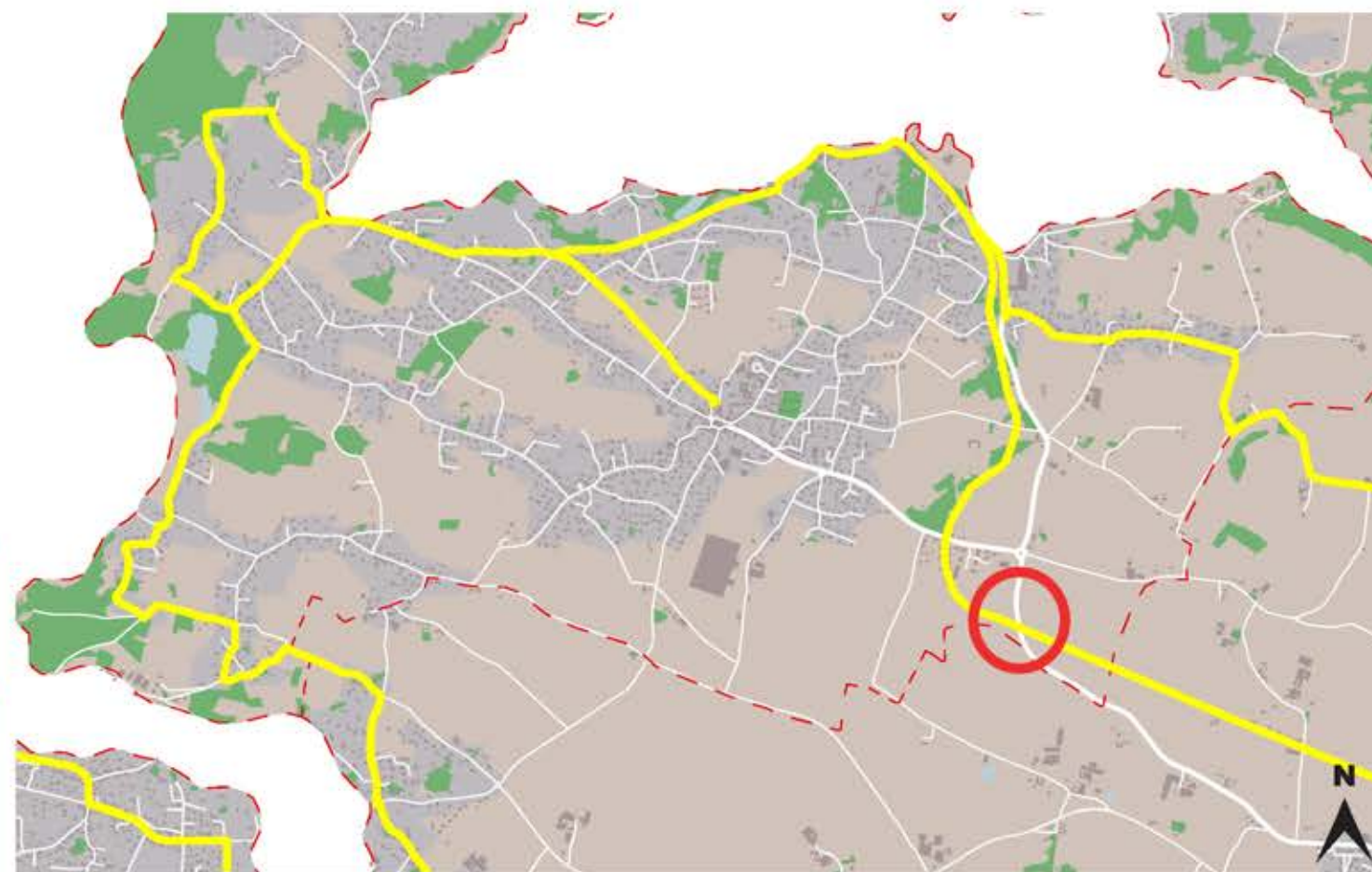
### A. Vélo route et voie verte : des itinéraires à vocation de loisirs

Une vélo route est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance sécurisé, continu et jalonné. Elle emprunte un itinéraire agréable, sécurisé et attractif en évitant les dénivellés excessifs, elle partage la route avec des véhicules motorisés mais emprunte globalement des routes peu circulées. Sur Landéda, la vélo route littorale traverse la commune et continue vers les communes limitrophes. Ils s'intègrent dans un schéma régional de valorisation touristique.

La voie verte est établie sur l'ancienne voie ferrée, c'est un aménagement en site propre, c'est-à-dire à l'écart de la circulation motorisée.



Itinéraires touristiques dans le Pays des Abers - carte de l'Office de tourisme



Tracé de la vélo route et de la voie verte balisée sur la commune de Landéda. Entouré en rouge, une traversée particulièrement dangereuse. Un projet d'aménagement porté par la CCPA est en cours de réflexion

La carte ci-contre présente : l'itinéraire de la vélo route littorale et de la voie verte mis en place par le Conseil Départemental du Finistère et la Communauté de Communes du Pays des Abers ainsi que des boucles de randonnées créés par l'Office de Tourisme. Elle contribue à relier Landéda à Lannilis et Plouguerneau. Le balisage récent, très jalonné, permet de suivre facilement l'itinéraire de la vélo route mais ne donne pas d'indication directionnelle, pour, par exemple, rejoindre une zone de services et de commerces.

Le point particulièrement dangereux noté sur l'itinéraire de la vélo route est la traversée de la D128 reliant Lannilis à Landéda. Cet endroit est délicat car il se trouve à la sortie d'un virage où la vitesse est autorisée à 80 km/h. Des aménagements vont être réalisés en concertation avec le Conseil départemental pour davantage alerter les automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes et sécuriser les cyclistes en traversant en deux temps.



## B. Les sentiers de randonnées

Le sentier littoral, GR34, est un cheminement doux de balade à pied. Il relie les communes littorales entre elles, la continuité piétonne avec Lannilis est assurée par ce chemin. En revanche, ce sentier de balade ne permet pas de rejoindre le bourg de Landéda, ni celui de Lannilis.

A l'échelle communautaire, l'office de tourisme a créé des boucles de randonnées balisées (voir carte page de gauche). Ces 11 boucles de randonnées permettent de découvrir le territoire dans un cadre touristique. Elles ne peuvent pas être considérées comme des itinéraires de cheminements doux à usage quotidien.

## 2. Etat des lieux des espaces de circulations sur la commune

La majeure partie du réseau de voirie est communal. Deux routes départementales desservent la commune jusqu'au cœur des agglomérations de l'Aber Wrac'h et du bourg. Selon les moyennes journalières annuelles de 2017 entre 5000 et 7500 véhicules transitent vers Landéda (soit en direction du bourg ou du port). Le trafic est en hausse de 2 à 5 % depuis 2012.

L'urbanisation a été rapide sur la commune et n'a pas été accompagnée d'une réflexion concernant la desserte des quartiers avec des voies d'accès adaptées à la hausse du trafic. Aujourd'hui la commune est confrontée à plusieurs problématiques :

- Le gabarit de voies, parfois très étroits, ne permet pas d'assurer la sécurité de tous les usagers selon qu'ils utilisent des modes de déplacements doux ou à moteur,
- Il est constaté des vitesses élevées sur certaines portions de routes, notamment dû au manque d'aménagements adaptés pour réduire les vitesses et à une signalisation routière de limitation de vitesse incomplète,
- Plusieurs intersections manquent de visibilité,
- Enfin, on constate un manque de cohérence global de la régulation des vitesses sur la commune.

Les liaisons pour les cheminements doux destinés à des déplacements « quotidiens » sont pas encore optimales : peu de bandes et pistes cyclables et de nombreuses discontinuités dans les cheminements pour les piétons ne favorisant pas leur sécurité.

Les cartes suivantes permettent d'avoir une vision globale des circulations sur la commune et serviront de base de réflexions à un plan de circulation général.



## A. La vitesse de circulation des voies sur la commune

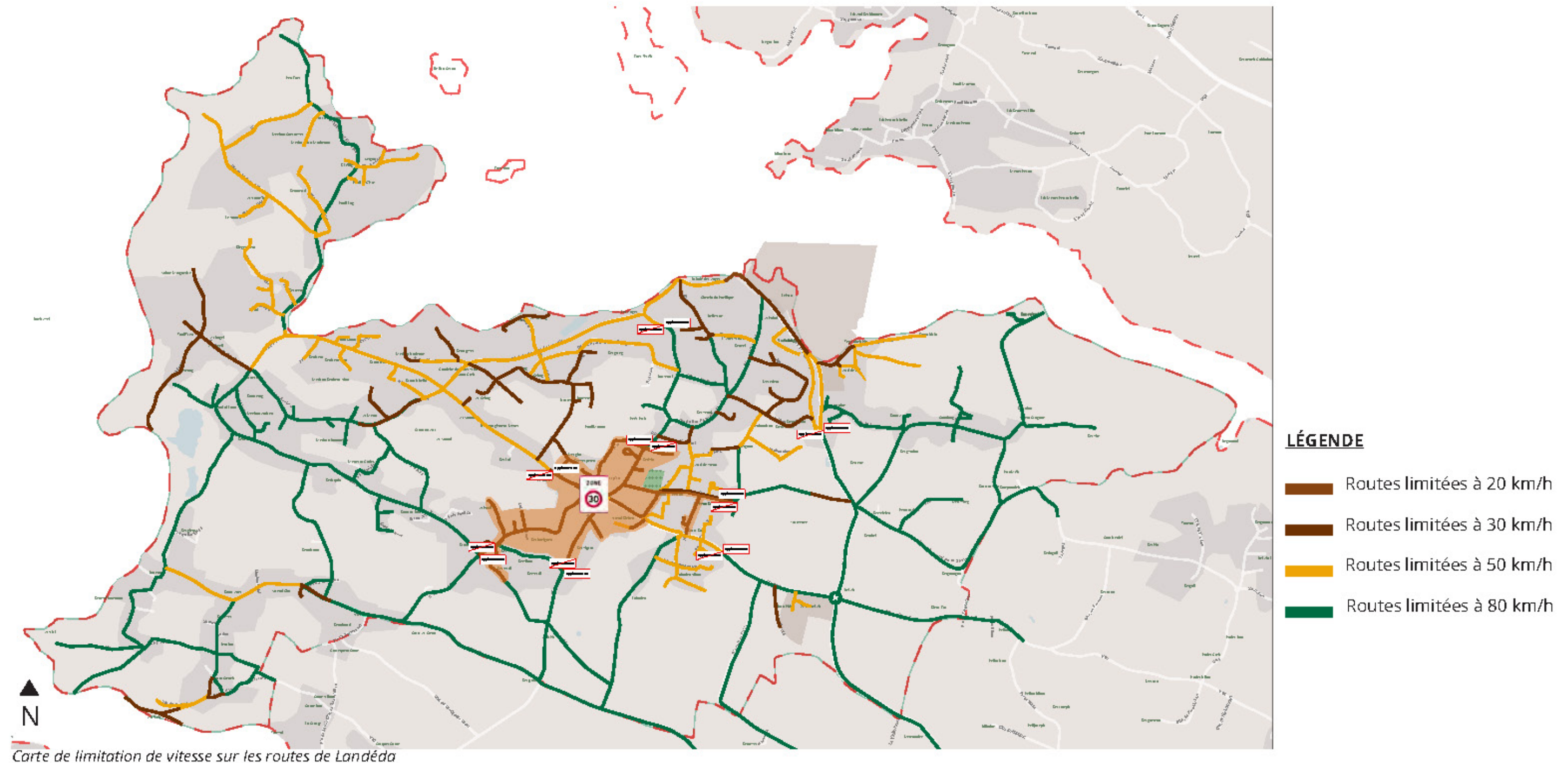
Le champ des limitations de vitesses constaté sur la commune s'étend de 80km/h sur les routes départementales et les routes en zone rurale à 20km/h sur une portion de voie très étroite au port de l'Aber Wrac'h.

L'agglomération autour du bourg est globalement intégrée dans une zone 30 coïncidant avec les entrées et sorties de l'agglomération sauf depuis l'entrée de la RD128 limitée à 50 km/h, la route de Kervigorn limitée à 30km/h (différent de la zone 30) et depuis la route de Ploudiner où le régime est incohérent : en direction du bourg, la vitesse est limitée à 50 km/h alors qu'en direction de Penn Ar Stank, la vitesse est réduite à 30km/h.

En zone 30, les usagers cyclistes et les véhicules motorisés se partagent la même chaussée

sans nécessité de séparation avec des voies dédiées. En zone 30 il y a peu d'aménagements cyclables puisque la mixité répond aux besoins des cyclistes. Il apparaît donc important de conforter la zone 30 dans le bourg. Ainsi, sur chaque route en direction du bourg doit se trouver un panneau d'entrée et de sortie zone 30.

L'implantation de l'entrée d'agglomération depuis Kerhuelgwenn pose question. Elle est située à 280 m après le début de la zone urbanisée. L'arrêt de car le plus proche se trouve à l'intersection de Kerhuelgwenn et Kroaz Ar Barz, des jeunes marchent donc potentiellement des maisons au sud de la zone urbanisée vers l'arrêt de car sans cheminement dédié en bordure d'une route limitée à 80 km/h.



Carte de limitation de vitesse sur les routes de Landéda

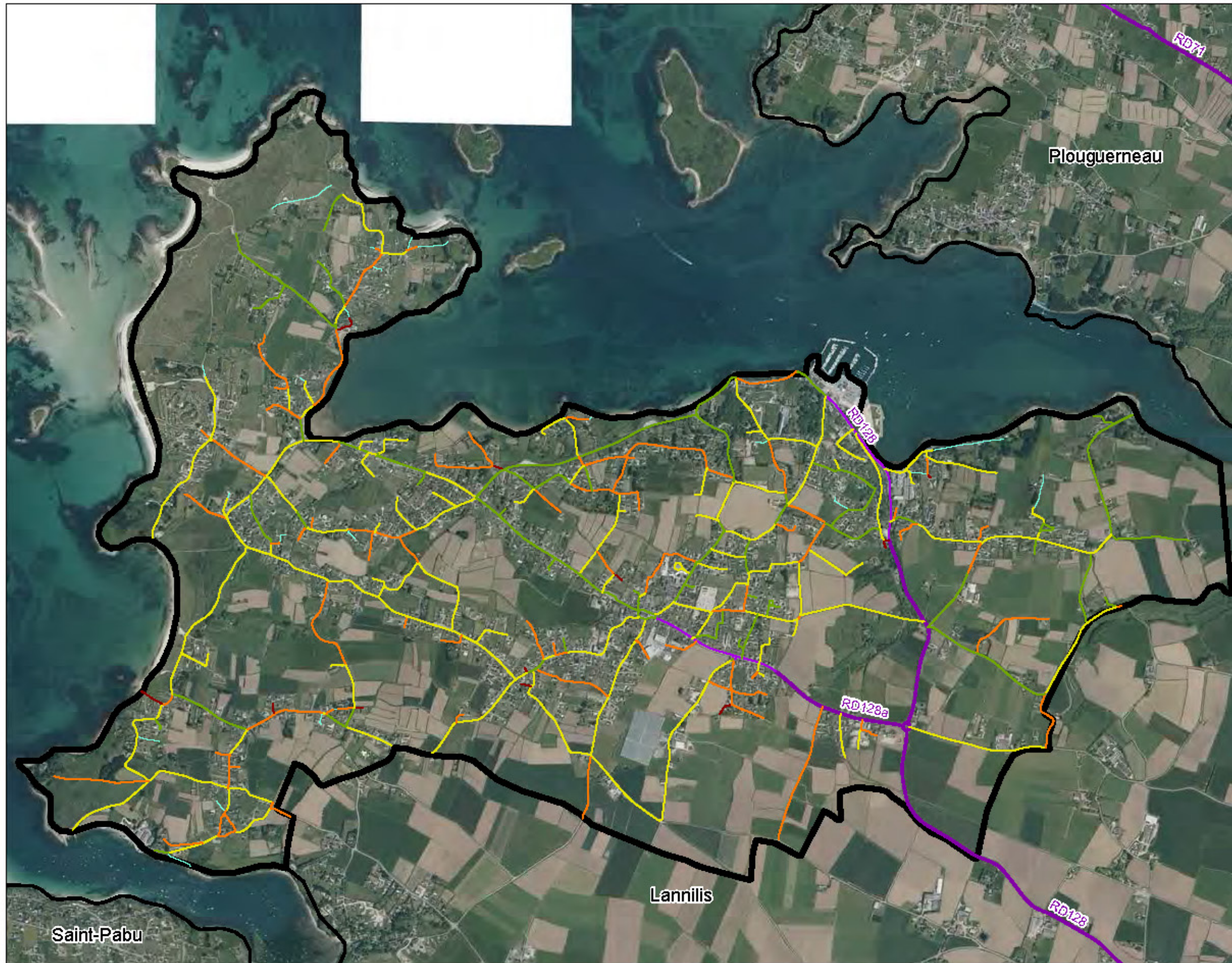


B. L'état des routes : une opportunité pour réaménager les chaussées en faveur des modes doux à l'avenir



Hierarchisation des routes de Landéda selon leurs fonctions - extrait du diagnostic voirie réalisé par la CCPA en 2017



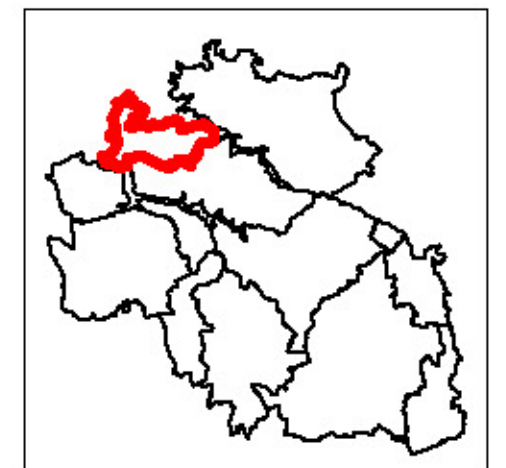
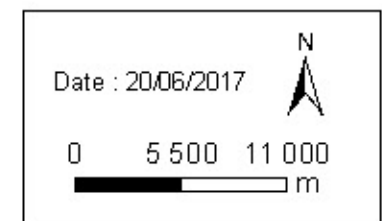


### Diagnostic

- Bon
- Moyen
- Mauvais
- Très mauvais
- Non revetu

### Autres

- RD en aggro
- RD hors aggro
- Limites communales



Etat de la voirie par tronçon - extrait du diagnostic voirie réalisé par la CCPA en 2017



- Les circuits de randonnées balisées

La commune a créé 5 boucles de randonnées balisées pour faire découvrir le territoire. Ces circuits empruntent le GR34, des chemins ruraux et des routes de dessertes de quartier. Réservés aux marcheurs, ils ont une vocation touristique et ne sont pas connectés entre eux. En l'état ils ne sont donc pas considérés comme des liaisons douces adaptés aux déplacements du quotidien.

## Les 5 circuits sur la commune

- 3 BALADE DES DUNES**  
4,9 KM - FACILE
- 4 BALADE DES ANGES**  
8,7 KM - MOYEN
- 5 BALADE DE L'ENFER**  
6,9 KM - MOYEN
- 1 BALADE DE TROMÈNEC**  
4,5 KM - FACILE
- 2 BALADE DE BROËNNOU**  
5,7 KM - FACILE



- Le maillage de chemins ruraux

La commune a conservé un maillage de chemins ruraux dont l'inventaire a été réalisé en 2015. Ce maillage est relativement dense et offre des perspectives de développement des mobilités douces pour connecter les espaces d'activités.

La carte ci-dessous recense ces chemins.



Recensement des chemins ruraux - source commune de Landéda, carte extraite de Géo Pays de Brest

LEGENDE

- Chemins pédestres
- Chemins adaptés aux chevaux
- Chemins adaptés aux vélos





Etat des voies dédiées aux déplacements à vélo et situation des équipements de stationnements vélo à Landéda.



Les types de supports à vélo de la commune ne sont généralement pas situés sous abris.

La commune de Landéda est globalement peu doté d'aménagements incitant à la pratique du vélo, comme des bandes cyclables sur les routes très fréquentées ou un balisage pour emprunter des itinéraires parallèles aux axes structurants. Le second constat est le manque de continuité dans les tronçons aménagés et une signalétique routière incomplète pour protéger certaines voies dédiées aux cycles. Enfin en terme d'équipements pour le confort des cyclistes, on dénombre 11 supports vélo. Ces supports ne sont pour la plupart pas protégés.



- Focus sur les cheminements piétons dans le bourg



Légende

- Equipements et services publics
- Commerces
- Professionnels de santé
- P Zone de stationnement pour véhicules à moteur
- Cheminements piétons sur une voie dédiée (chemins ou trottoirs)
- Cheminements piétons sur la chaussée, voie partagée avec les autres modes de transports



## CONCLUSION

La presqu'île de Landéda, à la géographie complexe, n'est pas sans effet sur les conditions de circulation des modes de déplacements doux. Même si la distance entre les pôles générateurs de déplacements (équipements/services publics, activités commerciales, zones touristiques...) est faible, les déplacements s'effectuent la plupart du temps en voiture. La géographie de la commune en est la principale raison : il existe sur la commune plusieurs espaces distinctifs que sont le port, le bourg, la presqu'île Sainte-Marguerite et le port du Vill. Par ailleurs, on remarque un manque de continuité entre les quelques cheminements doux recensés à l'échelle de la commune, et la plupart sont peu signalés. Les aménagements et équipements actuels dédiés aux cheminements doux ne sont donc pas suffisants pour inciter une grande partie de la population à délaisser sa voiture et préférer le vélo ou la marche pour effectuer des déplacements de proximité.

De ce fait, la desserte maillée de la commune par des cheminements piétons et cyclables sécurisés constitue un enjeu majeur pour assurer les relations avec les nombreux équipements, services, commerces et sites touristiques. Il s'agit en effet, de répondre aux besoins de déplacements, pour des usages à la fois quotidiens (domicile-travail), récréatifs, et touristiques, ces deux derniers n'étant pas les moindres.

L'habitat relativement dispersé à Landéda rendra difficile la création de cheminements sécurisés passant devant chaque habitation. Toutefois, il est possible de réfléchir et d'aménager les centralités pour garantir la sécurité piétonne et de relier ces centralités par des liaisons elles aussi sécurisées.

Il apparaît nécessaire de mener une réflexion sur la continuité et la sécurité des voies ; de renforcer le balisage et le jalonnement pour inciter à l'emprunt des chemins ruraux existants, enfin d'étoffer les espaces de stationnements des vélos.

L'élaboration d'un schéma directeur permettra, à terme, de proposer un réseau sécurisé et dirigé. Ce réseau constituera un véritable atout pour la valorisation touristique de la commune.

Les objectifs sont les suivants :

- Inciter la population locale à marcher ou emprunter son vélo au lieu de sa voiture si elle effectue un déplacement sur la commune.
- Inciter les actifs à emprunter leur vélo pour se rendre à leur lieu de travail situé sur la commune, à un point de rencontre de covoiturage ou aux arrêts de car de la ligne 20.
- Inciter les visiteurs à se déplacer à vélo ou à pied une fois arrivé sur la commune pour un séjour.

Le schéma directeur élaboré par un groupe de travail composé d'élus, d'agents et d'habitants fournira à la commune une feuille de route pour la mise en place progressive des aménagements. La réflexion s'est basée sur les forces de la commune à savoir un réseau de chemins ruraux et des polarités bien identifiées au bourg, au port, à l'Ouest et à l'Est de la commune.







## CHAPITRE 2 : PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION ET PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS À METTRE EN OEUVRE DANS LE CADRE DU SCHEMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

### 1. Cadrage et objectifs du schéma directeur

Les objectifs suivants ont été fixés dès le début des réunions du groupe de travail :

1- Favoriser les liaisons entre les pôles de la commune et desservir les équipements publics majeurs : du bourg au port, du bourg à Bel-Air/Troméneq, du bourg vers le Vilh, du bourg vers la presqu'île.

*En termes de planification des aménagements, la priorité est donnée à la desserte des écoles et des salles de sports et associatives ainsi que la médiathèque.*

2- Valoriser le réseau de chemins ruraux existants pour limiter les investissements onéreux d'élargissement ou de sécurisation de tronçons routiers.

3- Atténuer les effets de coupures dans les voies de circulations en sécurisant certains carrefours dangereux.

4- Privilégier la continuité des itinéraires en assurant le jalonnement directionnel vers les polarités.

5- Sécuriser la circulation cycliste sur les axes structurants en aménageant des voies dédiées.

6- Identifier des espaces comme lieu de rencontre pour le covoiturage et équiper ces parkings de stationnement vélo abrités, voire sécurisés.

7- Mettre en valeur les arrêts de car, lieu d'échanges entre les modes de déplacements et envisager des espaces de stationnement vélo à proximité.

8- Inciter aux modes de déplacements doux par la signalétique indiquant une notion de temps d'éloignement et non de distance, moins parlante pour les usagers.

### 2. Proposition de schéma directeur cyclable

En tenant compte de ces objectifs, le schéma de circulation suivant a été défini (voir carte suivante). Les tronçons ayant besoin d'aménagements sont présentés plus en détail dans les fiches à venir.



A. Un réseau déservant globalement tous les secteurs de la commune



Carte du schéma de principe du futur réseau cyclable à Landéda et implantation des dispositifs de stationnement vélo sur la commune

**LÉGENDE**

- Tracé des cheminements ouverts et adaptés pour les vélos
- Parcs à vélo



## A. Développement des parcs de stationnements

De nouveaux dispositifs capacitifs pour le stationnement des vélos vont être installés près de tous les bâtiments et lieux publics, près des chapelles et près des plages. En tout ce sont 21 nouveaux rack à vélo qui vont être installés, portant à 34 le nombre de supports de stationnement vélo sur la commune.

En terme de mobilier pour les parcs de stationnement vélo, le groupe de travail a choisi de suivre les conseils de la Fédération française des Usagers de la bicyclette qui préconise d'abriter et sécuriser les parcs en fonction de la durée du stationnement du vélo. Ainsi pour une durée courte (moins de 2 heures), de simples arceaux extérieurs suffisent. Ce type de mobilier sera privilégié près des commerces et près des plages. Pour les stationnements plus longs, près de la médiathèque, près des lieux d'activités sportives, près des écoles et de la maison de retraite, entre autre, des arceaux protégés des intempéries par un abri ou situé sous un toit seront préférés. Il n'est pas envisagé l'installation d'espaces fermés à clef.



▶ SIMPLÉS ARCEAUX  
EN MÉTAL OU EN BOIS SELON LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE  
INSTALLATION PRÉVUE PRÈS DES COMMERCES ET DES PLAGES



▶ ARCEAUX PROTÉGÉS PAR UN ABRIS  
INSTALLATION PRÉVUE PRÈS  
DES LIEUX D'ACTIVITÉS SPORTIVES,  
DES SALLES ASSOCIATIVES, DES ÉCOLES, ETC.

Numéro	Lieu	Type de dispositifs	Existant	Nb de dispositifs à prévoir	Capacité d'accueil vélo
1	Chapelle de Broennou	Arceaux extérieurs bois	0	1	6
2	Parking de Toul An Dour	Arceaux extérieurs bois	0	1	6
3	Parking de Sainte-Marguerite	Arceaux protégés	0	2	16
4	Parking plage de Sainte-Marguerite - terrain du conservatoire	Arceaux extérieurs bois	1	3	18
5	Chapelle de Sainte-Marguerite	Arceaux extérieurs bois	0	1	6
6	Parking plage de Kloukoun	Arceaux extérieurs bois	0	1	8
7	Parking plage de Fort Cézon	Arceaux extérieurs bois	0	2	16
8	Jardin du Souvenir - aire de jeux Kerdréaz	Arceaux extérieurs bois	0	1	8
9	Aire de pique-nique Kerdréaz	Arceaux extérieurs bois	0	2	16
10	Parking ouest route touristique	Arceaux extérieurs bois	0	1	6
11	Parking est route touristique	Arceaux extérieurs bois	0	1	6
12	Parking plage du Vrennig - accès est	Arceaux extérieurs bois	0	1	6
13	Parking plage des Anges	Arceaux extérieurs bois	0	2	16
14	Sémaphore	Supports roue métallique	2	2	12
15	Accueil UCFA	Arceaux métalliques protégés	0	1	10
16	Futur office de tourisme	Arceaux métalliques protégés	0	1	10
17	CVL / centre de plongée	Arceaux métalliques protégés		1	10
18	Kaori / aire de jeux existant	Arceaux extérieurs bois	1	1	2
19	stade de foot Rosvenni	Arceaux métalliques protégés	0	2	16
20	Accès école publique arrière	Arceaux métalliques protégés	0	2	16
21	Accès garderie école publique	Arceaux extérieurs bois (sous le porche abris de bus ?)	0	1	4
22	EH PAD	Arceaux métalliques protégés	0	1	6
23	Cimetière - ancien patronage laïque	Arceaux métalliques protégés	0	1	10
24	Parking Utile - devant Relais d'entreprise et maison des services	Arceaux métalliques protégés	3 (appartenant à Utile)	1 ou 2	15
25	Parking de Mez Glaz	Arceaux métalliques protégés existant	1	1 (actuellement (à mieux indiquer))	8
26	Mairie	Arceaux métalliques protégés	2	2	8
27	Ecole privée ou futur arrêt de car sur la VC3	Arceaux métalliques protégés	0	1	8
28	Médiathèque	Arceaux métalliques protégés	2	2	20
29	Salles omnisports / skate park	Arceaux métalliques protégés	1	3	30
30	Parking Troméneq	Arceaux extérieurs bois	0	2	12
31	zone de Be l'Air	Arceaux métalliques protégés	0	1	10
32	Place de l'Europe - emplacement ancienne toilettes publiques	Arceaux métalliques protégés	0	1	6
33	Maison de l'enfance	Arceaux métalliques (sous l'abris de l'entrée)	0	1	6
34	Plage de Broennou	Arceaux extérieurs bois	0	1	6

46

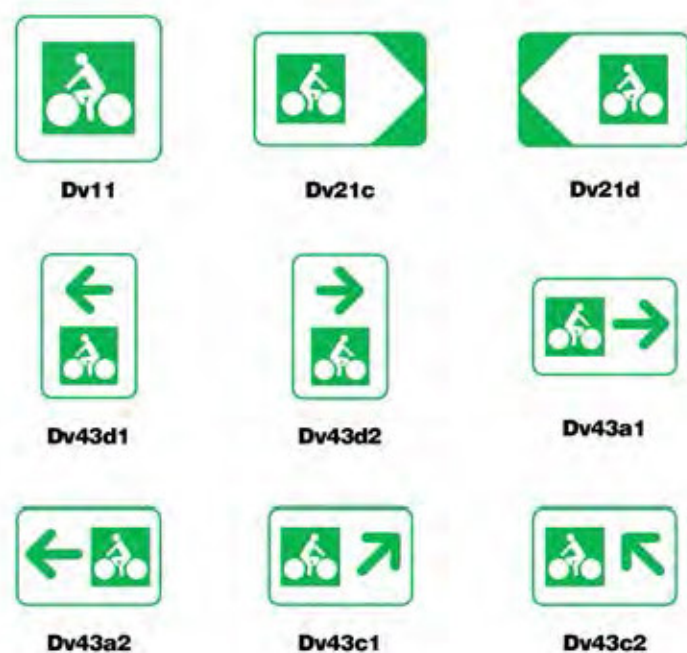
Tableau récapitulatif des besoins en mobilier de stationnements vélo



## B. Signalisation et jalonnement des itinéraires

La signalisation ne se limite pas à la signalisation routière, indiquant la réglementation routière à respecter et garantissant la sécurité de tous. La signalisation, c'est aussi le balisage, informant le cycliste de la direction à prendre. Il est important de mettre en place un balisage de jalonnement spécifique aux itinéraires cyclables. De manière à ce que le balisage soit uniforme, celui respectera l'arrêté du 31 juillet 2002. Cet arrêté a permis de standardiser en France la signalétique pour les cycles. La norme est d'utiliser les panneaux de type Dv de forme rectangulaire à fond blanc avec un listel vert. Les inscriptions sont de couleur verte, en caractères droits majuscules ou italiques et les panneaux peuvent être complétés par des idéogrammes. Les panneaux permettent un guidage à moyenne distance grâce aux indications de rabattement, de présignalisation et de confirmation. Ils sont implantés à 1 mètre du sol lorsque l'absence de masque est garantie. La hauteur d'implantation maximale est à 2,30 m du sol.

Signaux d'aménagements cyclables - Type Dv



Les principales polarités de la commune seront indiquées et les indications reprendront celles définies dans la charte de la signalétique d'intérêt local (SIL).

Un bureau d'études spécialiste de la signalisation assistera la commune pour établir le plan de jalonnement.

## 3. Orientations d'aménagement pour les tronçons identifiés

Pour mettre en oeuvre le schéma proposé précédemment, des aménagements sont nécessaires sur certains tronçons. Ces aménagements sont précisés dans les fiches développées à partir de la page suivante. Elles sont classées selon 5 types de tronçons :

- 1) les cheminements à créer
- 2) les marquages au sol à réaliser
- 3) les sens de circulations à modifier
- 4) la réorganisation et le réaménagement de l'espace de la chaussée
- 5) le revêtement du sol à renforcer et/ou l'élargissement du chemin à prévoir

Le long de certains tronçons bordant des parcelles agricoles, l'opportunité de créer de nouveaux talus va être étudiée dans le cadre du programme Breizh Bocage. Ces talus pourront être plantés d'arbres de manière à créer des haies bocagères, véritable réservoir de biodiversité et espace de stockage du carbone (CO<sub>2</sub>). Les haies permettront d'abriter du vent les tronçons passant au milieu de parcelles agricoles très dégagées.





Situation des tronçons où un cheminement est à créer

- Cheminements à créer
- Marquage au sol à réaliser pour créer des bandes cyclables
- Sens de circulation à modifier pour permettre des aménagements
- Espace suffisant pour réorganiser l'espace sur la chaussée et créer des voies dédiées
- Revêtement du sol à renforcer et élargissement du chemin à prévoir



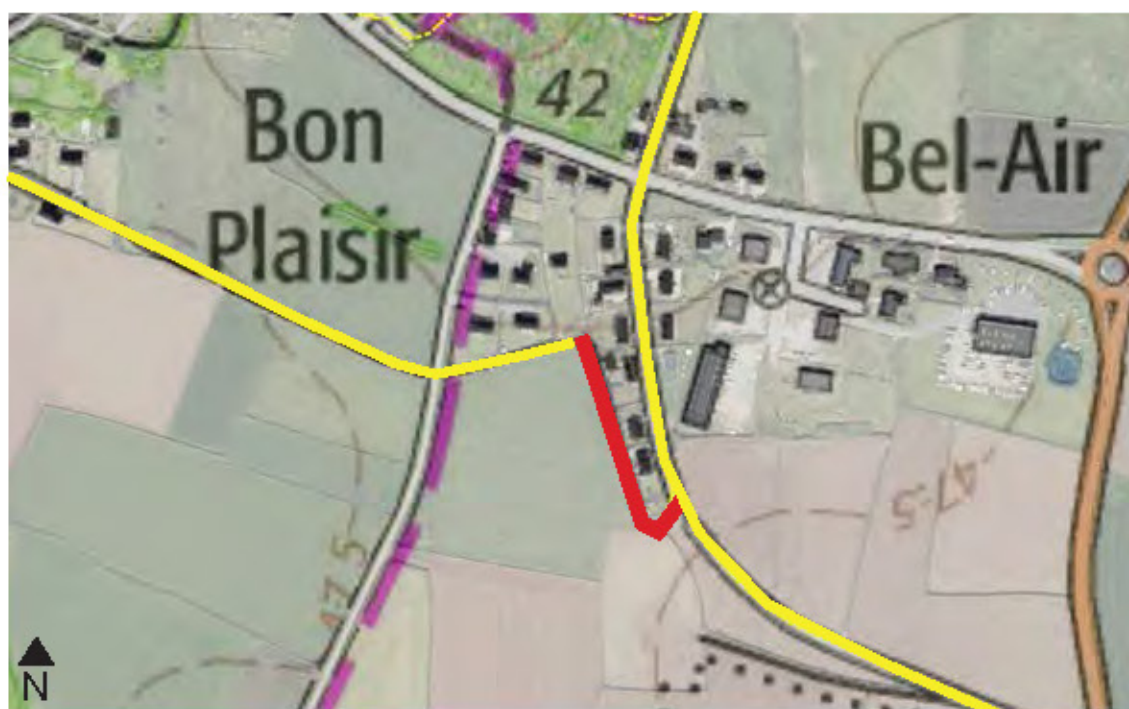
# 1 BON-PLAISIR

Ancien chemin agricole disparu (visible sur le cadastre)

Longueur : 160 m

Accessible par un chemin en herbe depuis la route de dessert du quartier

Intérêt : rejoindre la voie verte



Situation du tronçon



Chemin creux en herbe sans issue, l'ancien chemin qui le prolongeait est bouché.



Un ancien chemin passait entre la limite des propriétés des maisons et le champ. Il a disparut.



La voie verte rejoignant Lannilis passe juste à proximité derrière le champ (ligne)

## PRÉCONISATIONS

- Recréer un chemin entre le champ et les limites de parcelles des maisons.
- Emprise à réaliser sur le champ (parcelle BX80 sur une bande de 3 mètres de large minimum).
- Protéger le futur chemin par un talus implanté dans le champ (projet à mener avec Breizh Bocage)
- Créer une ouverture dans les talus existants pour rejoindre la voie verte. Emprise à prévoir (parcelle BV 65 sur une bande de 3 mètres de large minimum).
- Revoir le revêtement du sol du chemin pour le rendre plus praticable.

# 2 KERVIGORN

Etat actuel : parcelle agricole

Longueur : 195 m

Intérêt : relier le bourg et la partie Est de la commune



Situation du tronçon



Pour rejoindre les salles d'activités, un chemin pourrait être créé le long du talus

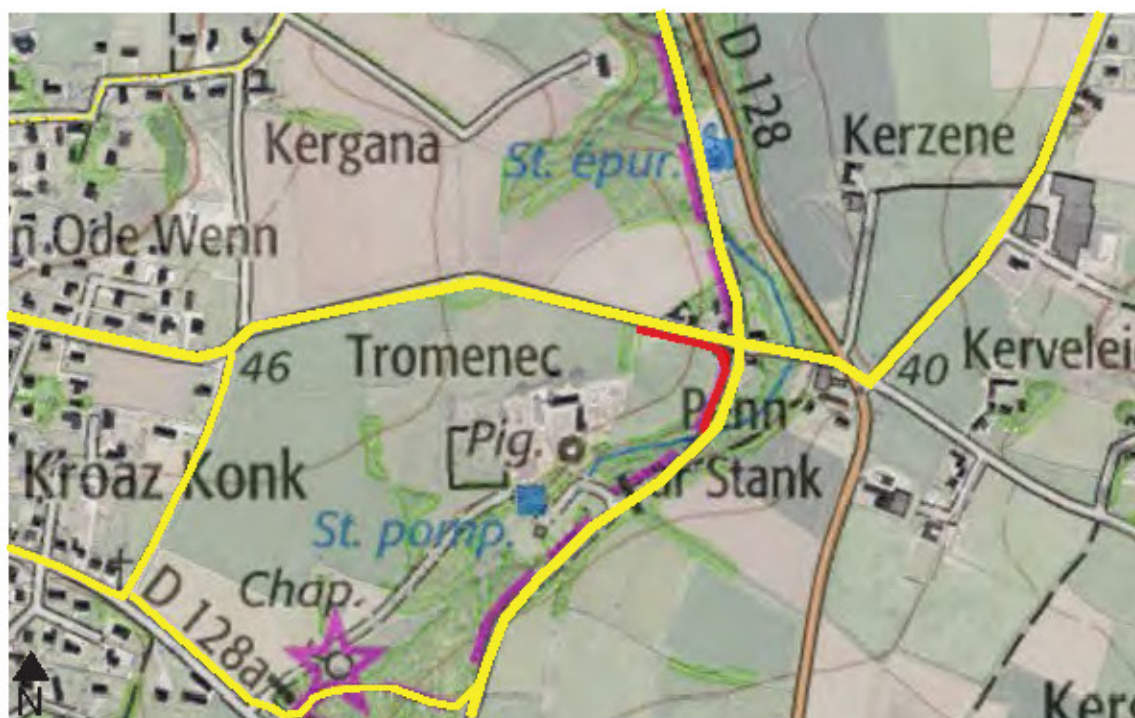
## PRÉCONISATIONS

- Réaliser un emprise sur la parcelle BW 25 (en limite avec la propriété de Monsieur et Madame Gouez) pour créer un chemin permettant de raccourcir la liaison entre le bourg et la voie verte reliant Lannilis.
- Recréer un talus pour séparer le chemin du champ.



### 3 CLOS DE TROMENEC

Parcelle agricole de propriété communale  
Périmètre B de la zone de captage  
Chemin à créer - Longueur : 170 m environ  
Intérêt : relier la voie verte à la route de Penn Ar Stank au dessus pour rejoindre pour rapidement le bourg



Situation du tronçon



La voie verte passe en contre-bas du champ.



Un dénivelé existe, il sera à prendre en compte dans un éventuel aménagement.



Le nouveau cheminement permettrait de rejoindre rapidement la route de Penn Ar Stank.

#### PRÉCONISATIONS

- Réaliser une étude de faisabilité du projet selon la topographie, la réglementation des lieux, etc. et estimer son coût.

### 4 MECHOU GUEGINOC

Parcelle agricole  
Cheminement inexistant à créer  
Longueur : 300 mètres  
Intérêt : sécuriser les piétons et cyclistes marchant habituellement le long de la route



Situation du tronçon



Etat actuel des lieux où le cheminement est projeté

#### PRÉCONISATIONS

- Réaliser des emprises sur les parcelles AX80, AX 302, AX 81, AX 82, AX 83, AX 106, AX 101 sur une bande de 3m de large minimum.
- Conserver le talus existant qui fonctionnera comme une barrière de protection entre la route et le cheminement doux.
- Réaliser une étude pré-opérationnelle par un bureau d'études compétents en VRD pour évaluer la faisabilité et le coût du projet.



5

## LIAISON VERS KERVIGORN – PRÈS DES SERRES

Chemin public d'après le cadastre

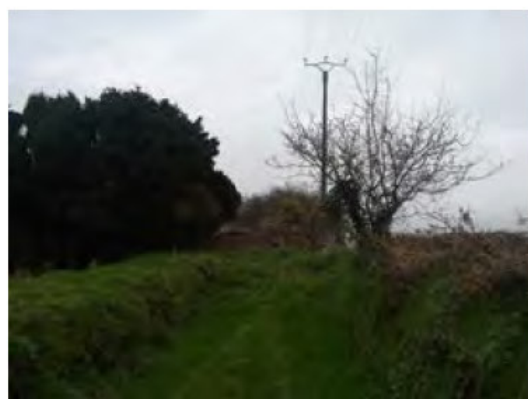
Cheminement à recréer en transperçant un talus

Longueur : 375m pour le parcours longeant les propriétés (A) ou 530 mètres pour le parcours rejoignant l'ancien chemin passant derrière la maison de l'enfance (B).

Intérêt : proposer une alternative sécurisée aux habitants de Kervihan, Kerverdi pour se rendre, avec des modes doux, sur le site d'activités de Kervigorn



Situation du tronçon



Chemin arrivant de Kervihan, bouché par un amas de terre et de végétation. Il bloque l'accès à la prairie située derrière.



Prairie située derrière l'amas de terre.



Vue du chemin depuis le haut de l'amas de terre.

### PRÉCONISATIONS

- Percer l'amas formé pour retrouver la continuité du cheminement.
- Récréer un chemin selon l'itinéraire le plus adéquat pour rejoindre le site de Kervigorn : en longeant les propriétés ou en reprenant le tracé du chemin d'antan passant à l'est du terrain de foot.

6

## CONNEXION ROUTE DE PLOUDINER – RUE DE LA MAIRIE

Parcelle communale BS157

Emprise à prévoir pour garantir un cheminement vers la rue du Docteur Griff.



Situation du tronçon



Arrière du garage Renault qui devrait être détruit pour l'aménagement de cet espace en renouvellement urbain.



Le cheminement sera à décider selon l'implantation des futurs bâtiments.

### PRÉCONISATIONS

- Inscrire dans le cahier des charges de l'aménageur la prévision d'une connexion entre la route de Ploudiner et la rue de la mairie.





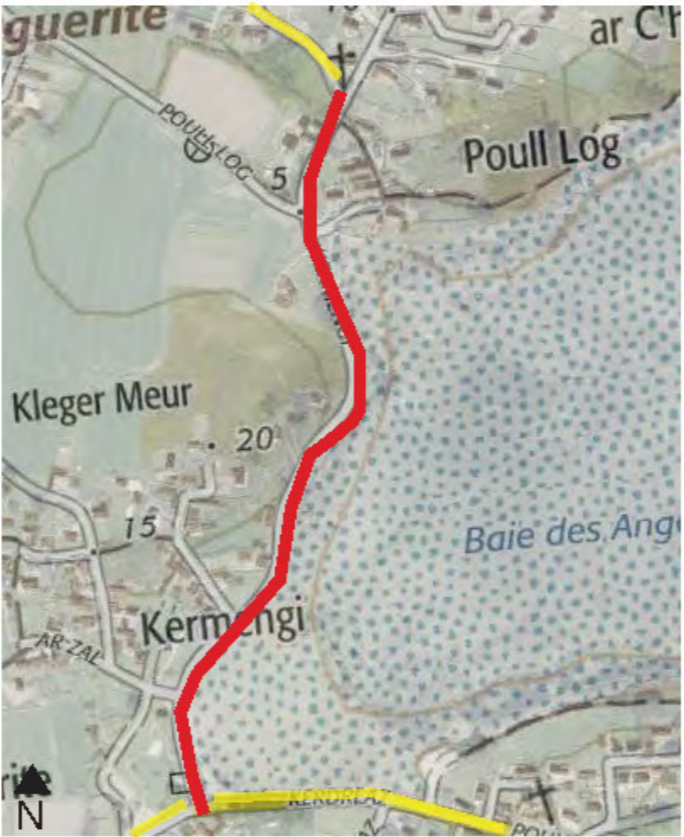
Situation des tronçons où des marquages au sol sont à prévoir

- Cheminements à créer
- Marquage au sol à réaliser pour créer des bandes cyclables
- Sens de circulation à modifier pour permettre des aménagements
- Espace suffisant pour réorganiser l'espace sur la chaussée et créer des voies dédiées
- Revêtement du sol à renforcer et élargissement du chemin à prévoir



# 1 POUILL KANSOT - POULLOG

Route de desserte hors agglomération  
Longueur : 720 mètres // Largeur moyenne 7-8 mètres  
Vitesse limitée à 80 km/h  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : mauvais



Situation du tronçon



Cette route sinueuse est très fréquentée par les automobilistes, les piétons et les vélos.  
L'élargissement ne sera pas possible car la route est bordée par la mer et par de hauts talus.

### PRÉCONISATIONS

- Faire un marquage au sol de type chaucidoux
- Limiter la vitesse à 30 km/h

# 2 BROENNOU

Route de distribution hors agglomération  
Longueur : 800 mètres // Largeur moyenne 4 mètres  
Vitesse limitée à 80 km/h  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : moyen



Situation du tronçon



La chaussée est étroite, deux véhicules se croisent au pas.  
Les fossés ne sont pas busés

### PRÉCONISATIONS

- Buser les fossés pour élargir la chaussée
- Etudier la possibilité d'un marquage au sol de type chaucidoux





Situation des tronçons où un sens unique de circulation pourrait être envisagé pour conforter les cheminements doux.

- Cheminements à créer
- Marquage au sol à réaliser pour créer des bandes cyclables
- Sens de circulation à modifier pour permettre des aménagements
- Espace suffisant pour réorganiser l'espace sur la chaussée et créer des voies dédiées
- Revêtement du sol à renforcer et élargissement du chemin à prévoir



## 1 ROUTE DES ANGES

Route de desserte hors agglomération

Longueur : 580 mètres // Largeur entre 6 et 13 mètres

Vitesse limitée à 50 km/h

Revêtement : enrobé

Etat de la route : mauvais sur la partie Poste - Hôtel et bon de l'hôtel à l'Abbaye



Situation du tronçon



Aucun espace n'est dédié aux piétons et aux cyclistes sur cette portion. Ils sont relégués derrière les voitures.



Sur la portion entre l'hôtel et l'Abbaye, une simple bande pour le cheminement des piétons.

### PRÉCONISATIONS

- Instaurer un sens unique depuis le port vers l'Abbaye.
- Réaménager la voirie avec la création d'un cheminement piéton le long de la mer.
- Prévoir la circulation cycliste dans les deux sens de circulation.
- Réaliser une étude avec des scénarios d'aménagement ne diminuant pas le nombre de stationnement.

## 2 KERZENE - GANABROG - KERZALOU

Route communale de distribution hors agglomération

Longueur : 1855 mètres // Largeur mini : 4,50 mètres

Vitesse limitée à 80 km/h

Revêtement : enrobé

Etat de la route : moyen

Passage de la vélo route sur le tronçon Kerzalou - Saint Antoine, en descendant vers le port.



Situation du tronçon



Tronçon A : la chaussée est large donnant la possibilité aux véhicules de rouler vite.



Tronçon B : la chaussée est plus étroite, la mise en place d'un cheminement sécurisé sera possible en busant les fossés.

### PRÉCONISATIONS

- Engager une réflexion sur la mise en place d'un sens unique de circulation depuis Penn Ar Stank.
- Aménagement à envisager sur Ganabrog - Kerzalou : enterrer les réseaux, buser les fossés et créer un cheminement sécurisé pour les piétons et les cyclistes.



### 3 KERIVIN - POUILL MANOU

Route de desserte en agglomération  
Longueur : 140 m. // Largeur moyenne 4,50 m.  
Vitesse limitée à 30 km/h  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : mauvais



Situation du tronçon



Etat de la route de Kerivin actuellement



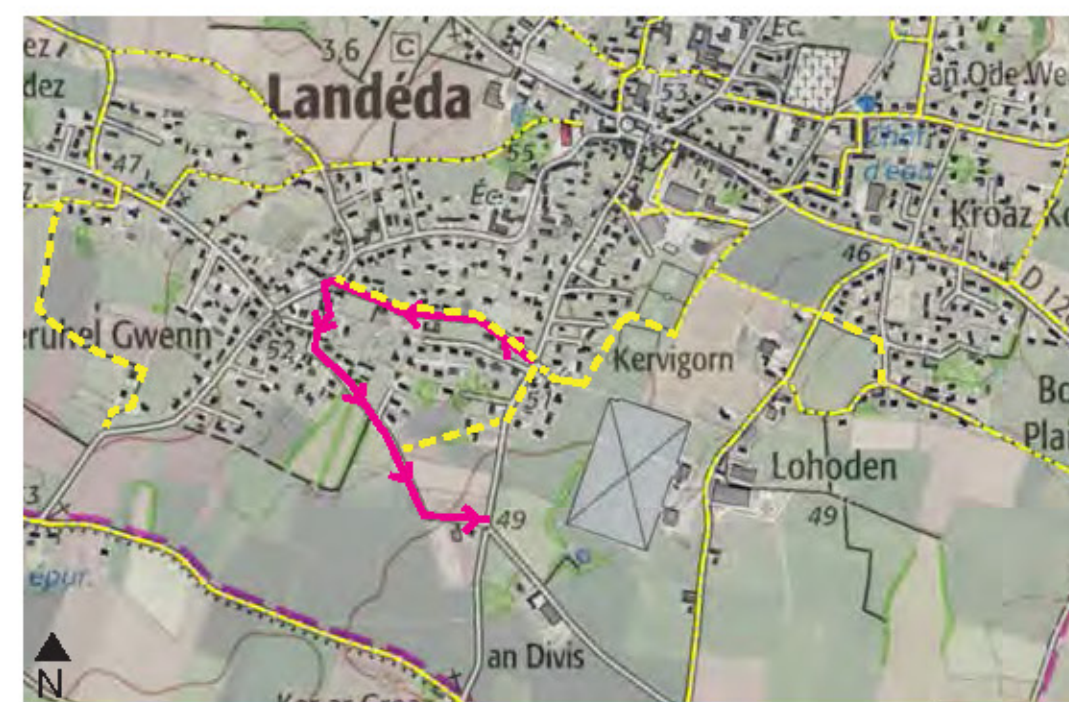
Proposition de sens unique pour donner de l'espace aux cyclistes sur la chaussée.

#### PRÉCONISATIONS

- Remettre en état le revêtement du sol de Kerivin.
- Largeur de rue très étroite : maintenir la zone 30 et le rappeler par de la signalétique. Les automobilistes et cyclistes se partagent alors la chaussée. Pas de marquage au sol.
- Envisager un sens unique sur Pouill Manou depuis la Place de l'Europe vers le rond-point de Kerivin. Conserver le double sens de circulation sur Kerivin. Les cyclistes pourront circuler en double sens de Pouill Manou à Kerivin.

### 4 KERVERDI - KERVIHAN - KERVIGORN

Route de distribution (Kerverdi / Kervigorn) et de desserte en agglomération (Kervihan)  
Longueur : 1270 m. // Largeur de 3m à 4m.  
Vitesse limitée à 50 km/h  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : mauvais pour Kervihan et Kervigorn. Moyen pour Kerverdi

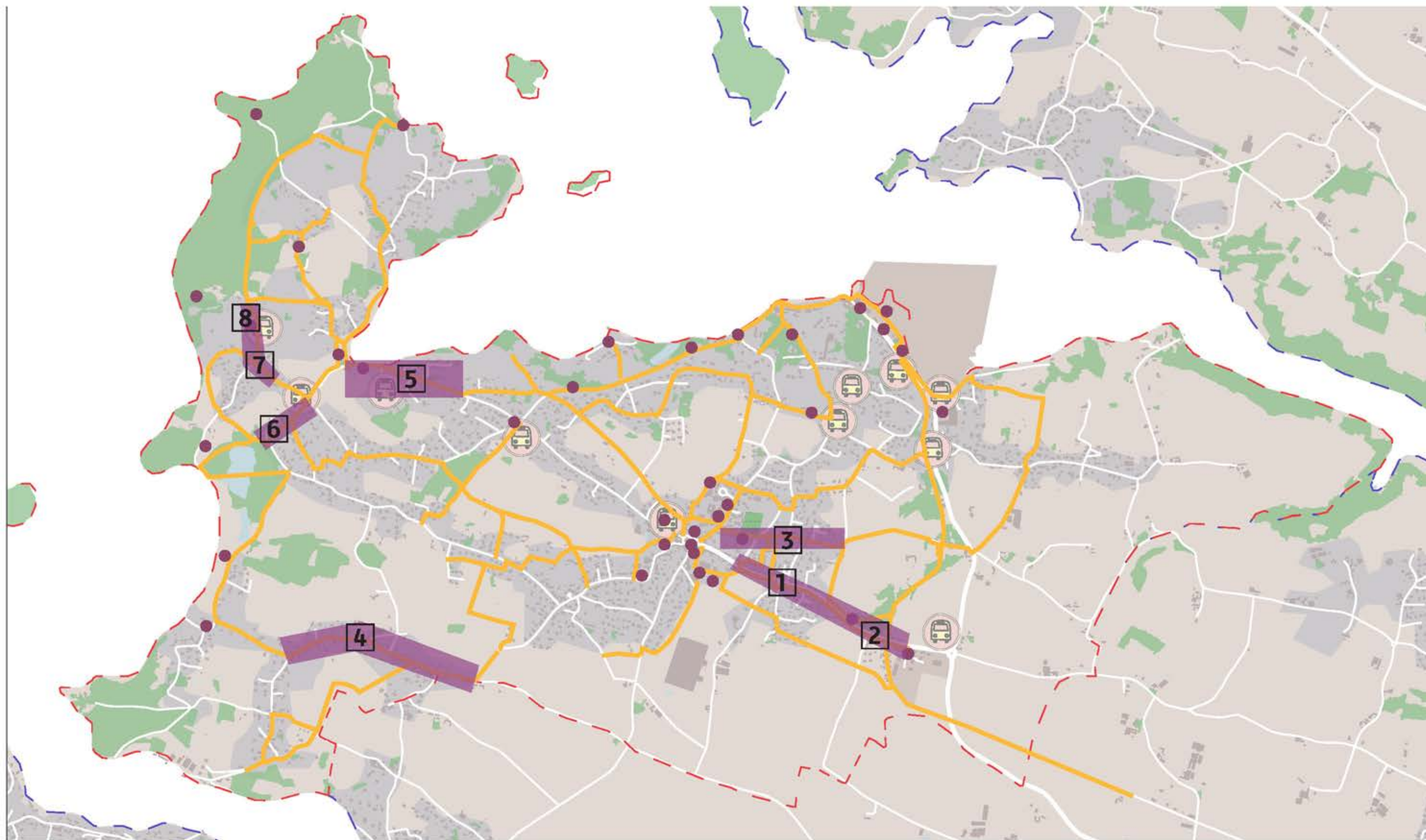


Situation du tronçon

#### PRÉCONISATIONS

- Buser les fossés de Kervigorn pour élargir la chaussée
- Aménager une continuité piétonne pour relier le chemin sortant du lotissement de Kervigorn au chemin ramenant aux salles de sport.
- Envisager un sens unique sur Kervihan et Kerverdi étant donné l'étrousse de la voie sur ces deux axes.





Situation des tronçons où la réorganisation des voies est à privilégier pour favoriser les déplacements doux

- Cheminements à créer
- Marquage au sol à réaliser pour créer des bandes cyclables
- Sens de circulation à modifier pour permettre des aménagements
- Espace suffisant pour réorganiser l'espace sur la chaussée et créer des voies dédiées
- Revêtement du sol à renforcer et élargissement du chemin à prévoir



# 1 ENTREE DE BOURG par la RD

Route départementale  
Longueur : 430 mètres // Largeur mini : 8 mètres  
Vitesse limitée à 50 km/h  
Revêtement : enrobé pour la chaussée centrale et stabilisé pour les accotements.  
Zone de stationnements sur les accotements



Situation du tronçon



L'accotement présente un fort potentiel pour aménager une voie cyclable



Le marquage actuel ne précise pas s'il s'agit d'une bande cyclable ou d'une zone de stationnement

## PRÉCONISATIONS

- réduire la largeur de la chaussée sur la partie entre le rond-point de Kroaz Konk et le carrefour vers Kervigorn pour faire ralentir les véhicules avant l'écluse.
- aménager les accotements avec, sur une des rives un cheminement piéton et une bande cyclable confortable sur l'autre rive.
- prévoir des espaces de stationnements pour les riverains sur des «terres-pierres» enherbés sur la rive nord urbanisée.
- donner un caractère simple aux aménagements en lien avec le caractère rural encore présent.
- prévoir toute la signalétique annonçant des traversées piétonnes, des bandes cyclables, etc.

# 2 ROUTE DEPARTEMENTALE DEPUIS BEL-AIR AU BOURG

Route départementale  
Longueur : 490 mètres  
Vitesse limitée à 80 km/h  
Revêtement : enrobé pour la chaussée centrale et herbe pour les accotements.  
Opportunité : le conseil départemental va refaire le revêtement de la route début 2019 - 2020.



Situation du tronçon



Les accotements de la route départementale ne sont pas aménagés pour le moment

## PRÉCONISATIONS

- Limiter la vitesse à 70 km/h du rond-point de Bel-Air à l'entrée dans l'agglomération
- Côté Nord de la route départementale :  
Privilégier l'aménagement d'un cheminement piéton du bourg jusqu'au bois de Troméneq et des espaces de stationnement le long des maisons. Le choix d'une voie cyclable de ce côté n'apparaît pas pertinent du fait des nombreuses sorties de parcelles privées.
- Côté Sud de la route départementale :  
Prévoir l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la voie pour les véhicules à moteur. La piste cyclable relierait l'espace de sport et loisirs de Kervigorn à la zone d'activité de Bel-Air en se connectant également à la vélo route « voie verte ». La piste cyclable devra traverser 4 routes, à chaque intersection un stop sur la piste cyclable sécurisera la traversée des vélos.  
Au niveau de Bel-Air sur les accotements, il serait intéressant d'aménager des stationnements pour améliorer l'accueil et la sécurité de la clientèle du restaurant l'Odyssee.



### 3 ROUTE DE PLOUDINER

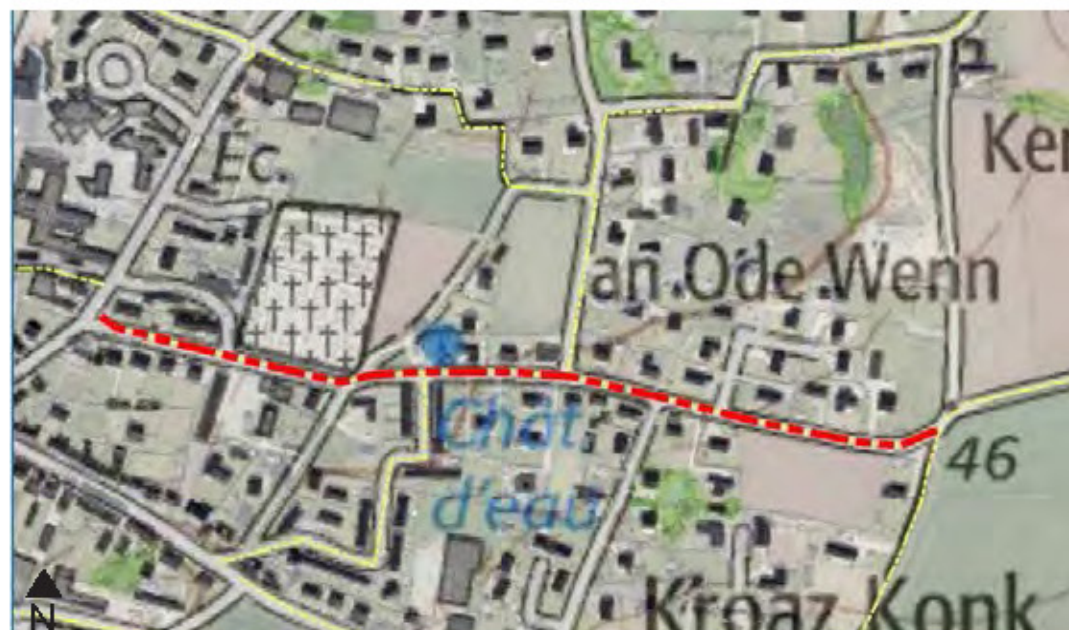
Route communale de distribution

Longueur : 600 mètres // Largeur mini : 7,50 mètres

Vitesse limitée à 50 km/h en entrant dans l'agglomération et à 30 km/h en sortant de l'agglomération

Revêtement : enrobé pour la chaussée centrale et stabilisé pour les accotements.

Etat de la voirie : moyen à mauvais



Situation du tronçon



La ligne blanche donne un caractère routier à la rue alors que la vitesse est limitée à 30km/h



La limitation à 30km/h ne fonctionne que dans le sens dans la sortie de l'agglomération



Discontinuité du cheminement piéton au niveau de sortie de la résidence

#### PRÉCONISATIONS



Illustration d'une principe possible de répartition des voies sur la chaussée

- Restaurer le revêtement de la chaussée.
- Prévoir une chaussée centrale de 4,50 mètres et réserver l'espace des accotements aux cheminements doux (piéton et vélo).
- Ne pas refaire de marquage central
- Séparer le cheminement piéton au nord de la chaussée centrale par un caniveau en pavé.
- Selon la largeur restante disponible prévoir une bande cyclable côté sud de la chaussée
- Installer un panneau entrée en zone 30 depuis la route de Penn Ar Stank

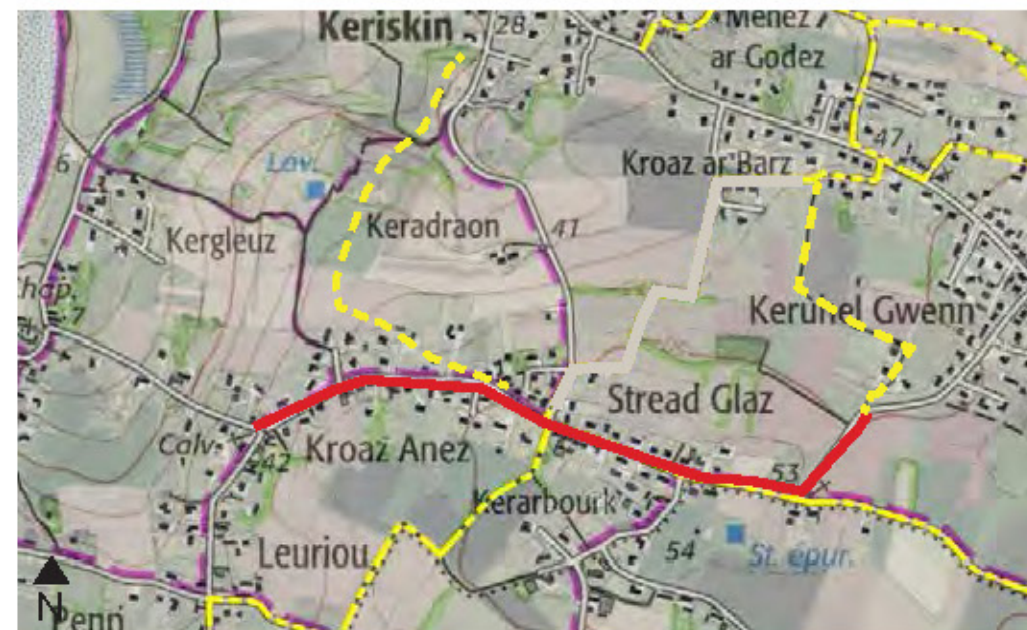
### 4 STREAD GLAZ

Route communale de distribution

Longueur : 1140 mètres // Largeur variable

Vitesse limitée à 80 km/h

Etat de la voirie : moyen à mauvais



Situation du tronçon



La largeur de cette route est variable mais permet sur certaines portions d'envisager un aménagement de type bande cyclable.



#### PRÉCONISATIONS

- Prévoir un marquage au sol une fois le revêtement de la chaussée restaurée.
- Restaurer le revêtement de la chaussée.



## 5 KERDREAZ

Route communale de type artère

Longueur : 850 mètres

Vitesse limitée à 50 km/h

Revêtement : enrobé

Etat bon à mauvais selon les portions

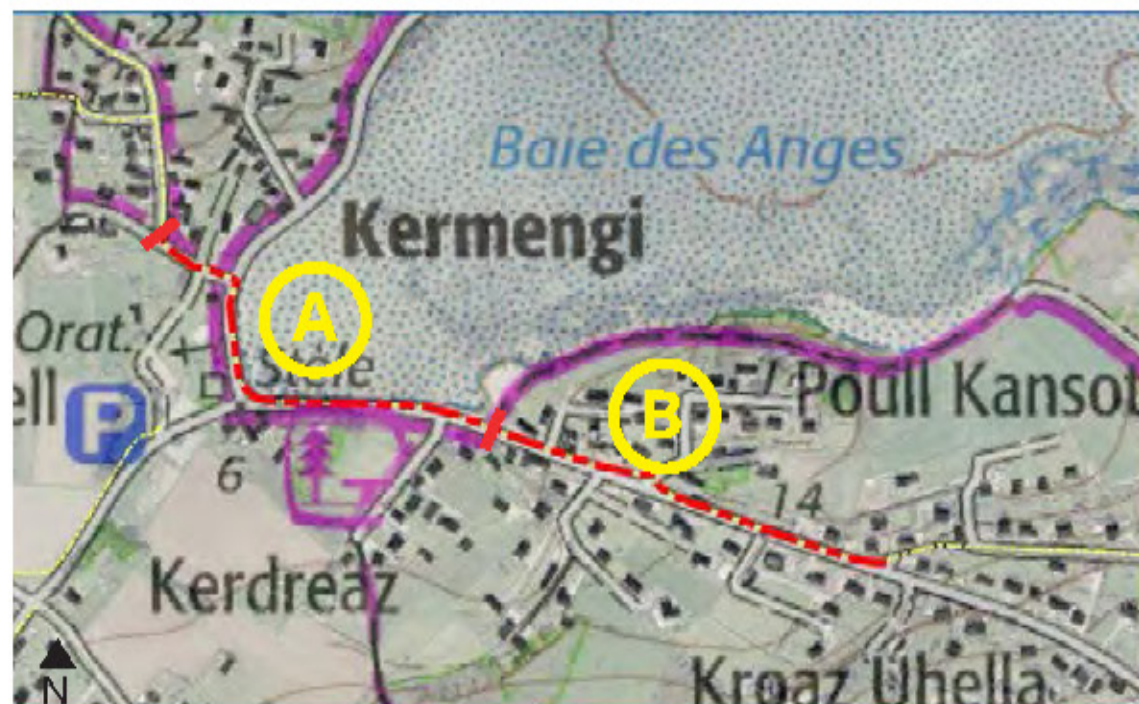
**PORTION A :**

Itinéraire de la vélo route littoral et sentier GR 34

Marquage axiale discontinu : le dépassement est autorisé

Largeur chaussée 7 m, entre marquages, 4,90 m

Indication : panneau directionnel vélo route littoral



Situation du tronçon



Vue en coupe de la route longeant le jardin de Kerdreaz et la digue - portion empruntée par les randonneurs du GR34



Continuité de la route en direction de la Presqu'île - portion empruntée par les randonneurs du GR34

### PRÉCONISATIONS

- Enterrer les réseaux côté aire de pique-nique pour permettre d'élargir la route.
- Décaler la chaussée pour bénéficier d'une largeur importante et aménager un cheminement doux mixte (piéton et vélo), large d'1,80m, le long de la digue.
- Réaliser un tapis de revêtement sur le cheminement doux différent de la chaussée centrale pour distinguer les espaces destinés à chaque usage.
- et/ou protéger le cheminement doux par un garde-corps ou une autre solution.
- Marquer au sol des figures cyclistes pour indiquer leur possible présence
- Prévoir une traversée de type passage-piéton pour rejoindre la zone de pique-nique en face.
- Effacer le marquage central de la route pour atténuer le caractère routier

## 5 POUILL KANSOT

Route communale de type artère

Longueur : 850 mètres

Vitesse limitée à 50 km/h

Revêtement : enrobé

Etat bon à mauvais selon les portions

**PORTION B :**

Itinéraire de la vélo route littoral

Marquage axiale discontinu : le dépassement est autorisé

Largeur trottoir variable - largeur chaussée entre 6,50 m et 7m, entre marquages, 4,90 m

Indication : panneau directionnel vélo route littoral



La chaussée est séparée du trottoir par un caniveau au même niveau



La largeur du trottoir est variable, parfois très large permettant d'imaginer un aménagement cyclable adapté, parfois étroite notamment à cause de la végétation



Le traversée de la route pour les cyclistes remontant et rejoignant la vélo route n'est pas assurée en toute sécurité.



L'aménagement routier et la végétation permettant le ralentissement des véhicules aux abords du rond-point réduit la largeur disponible pour les cheminements doux

### PRÉCONISATIONS

- Concentrer les flux vélo sur la partie Nord de la route en continuité avec le cheminement doux créé le long de la digue.
- Buser les fossés côté au sud de la route et décaler les marquages au sol vers le sud de la route pour libérer de l'espace côté nord de façon à aménager une bande cyclable (voir si d'éventuelles emprises sont nécessaires).
- Aux abords du rond-point, retirer la végétation situé après la bordure de trottoir pour gagner de la place et aménager une continuité cycliste sur le côté Nord du rond-point.
- Aménager une bande cyclable jusqu'à la Digue.



## 6 PRAD AL LANN

Route communale de distribution  
Longueur : 280 mètres // Largeur entre 6 et 8 mètres  
Vitesse limitée à 80 km/h  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : moyen



Situation du tronçon



La chaussée est large, elle présente des potentialités d'aménagements pour réserver une voie propre aux cycles.



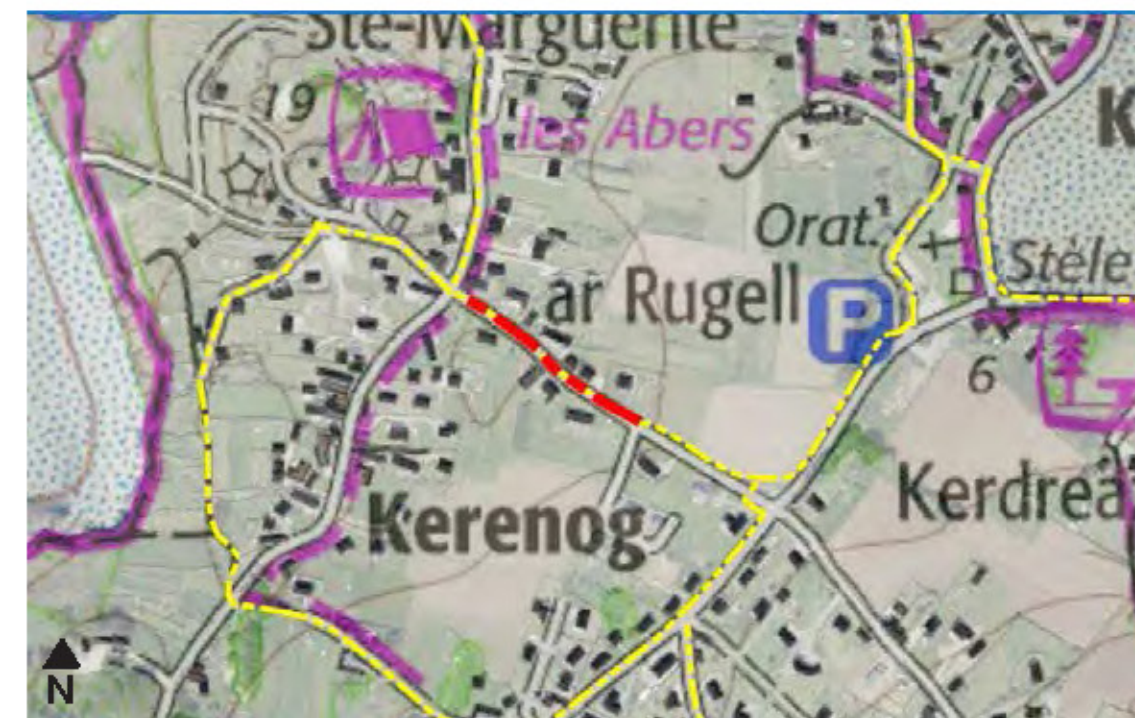
Les accotements ne sont pas aménagés pour le moment.

### PRÉCONISATIONS

- Aménager une piste cyclable double sens sur le côté ouest pour relier les cheminements sur Ar Rugell et Prad Al Lann.

## 7 AR RUGELL

Route communale de distribution  
Longueur : 190 mètres // Largeur entre 7 et 9 mètres  
Vitesse limitée à 30 km/h  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : mauvais



Situation du tronçon



Dans le prolongement du cheminement de Mechou Gueginoc, une continuité piétonne pourrait être créée sur l'accotement droit de la route pour sécuriser les piétons.

### PRÉCONISATIONS

- Aménager une continuité piétonne jusqu'au parking devant les restaurants.
- Instaurer une zone 30 permettant aux cyclistes de côtoyer les automobilistes sur la chaussée.
- Prévoir un système d'écluse pour faire ralentir à la place du ralentisseur.



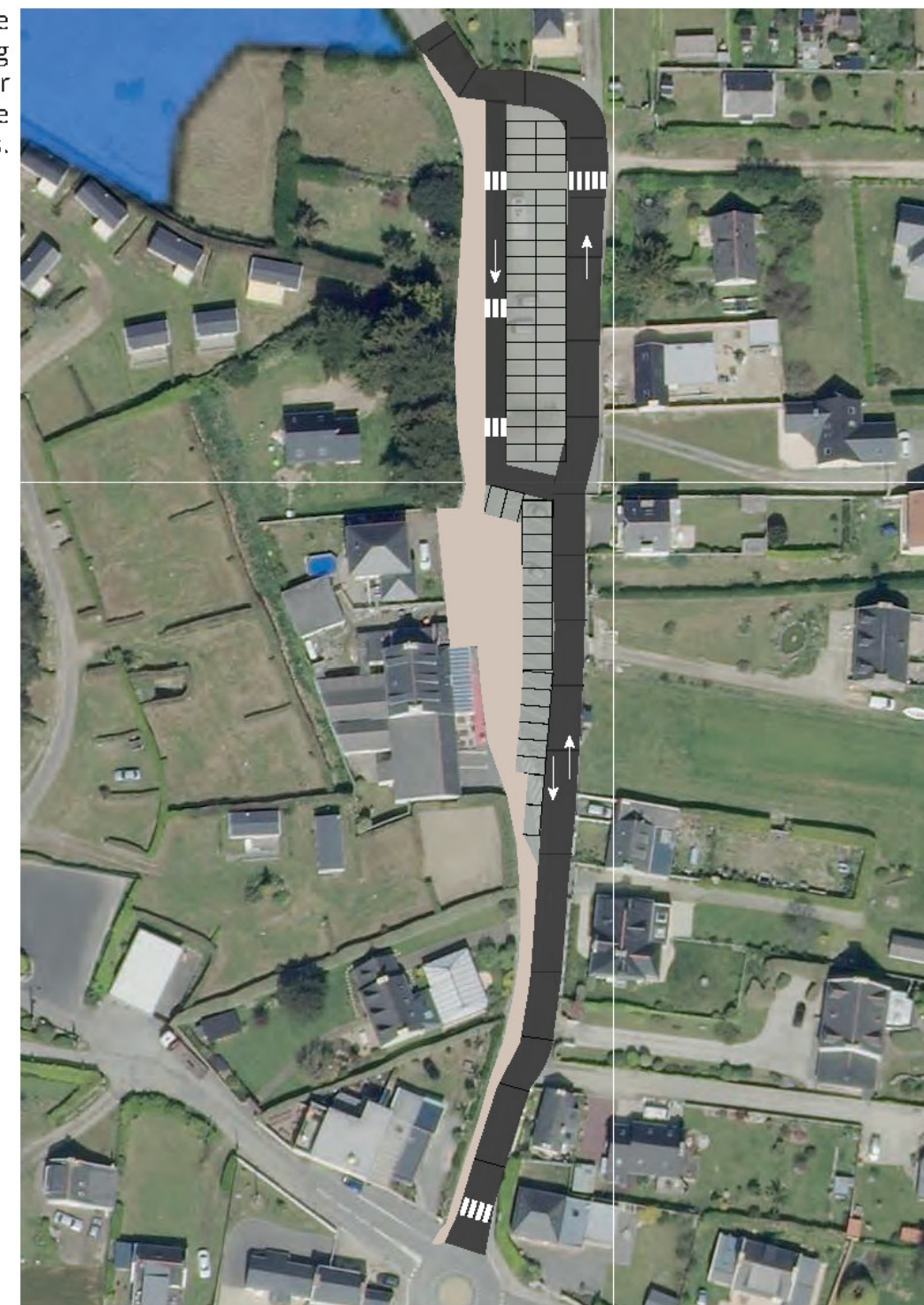
## 8 PARKING DE SAINTE-MARGUERITE

Route communale de desserte  
Longueur : 360 mètres // Largeur entre 7 et 9 mètres  
Vitesse limitée non précisé  
Revêtement : enrobé  
Etat de la route : moyen



Situation du tronçon

Proposition de principe  
d'aménagement du parking  
de Sainte-Marguerite pour  
protéger les modes de  
déplacements actifs.



Le marquage au sol est très présent  
L'espace est très minéralisé, il n'y a pas d'harmonie paysagère. L'endroit ne donne pas envie de déambuler alors que se trouve tout près des restaurants.



La voirie d'accès au parking est étroite : 5,5m au moins large.



Importance de l'espace dédié aux stationnements car les plages proches sont très fréquentées pendant la période estivale.

### PRÉCONISATIONS

- Réaménager l'ensemble du parking de la partie à l'avant du Restaurant des Dunes jusqu'au fond du parking en stabilisé.
- Réserver une chaussée pour les automobilistes sur la partie Est et une partie pour les modes de déplacements doux devant le restaurant (revêtement différent).
- Matérialiser le stationnement pour le rationaliser. Prévoir un stationnement terre-pierre pour réduire le côté minéral du site.
- Prévoir des points d'apports volontaires déchets enterrés





Situation des anciens cheminements agricoles où sur certains tronçons, les revêtements seront à revoir

- Cheminements à créer
- Marquage au sol à réaliser pour créer des bandes cyclables
- Sens de circulation à modifier pour permettre des aménagements
- Espace suffisant pour réorganiser l'espace sur la chaussée et créer des voies dédiées
- Revêtement du sol à renforcer et élargissement du chemin à prévoir



1

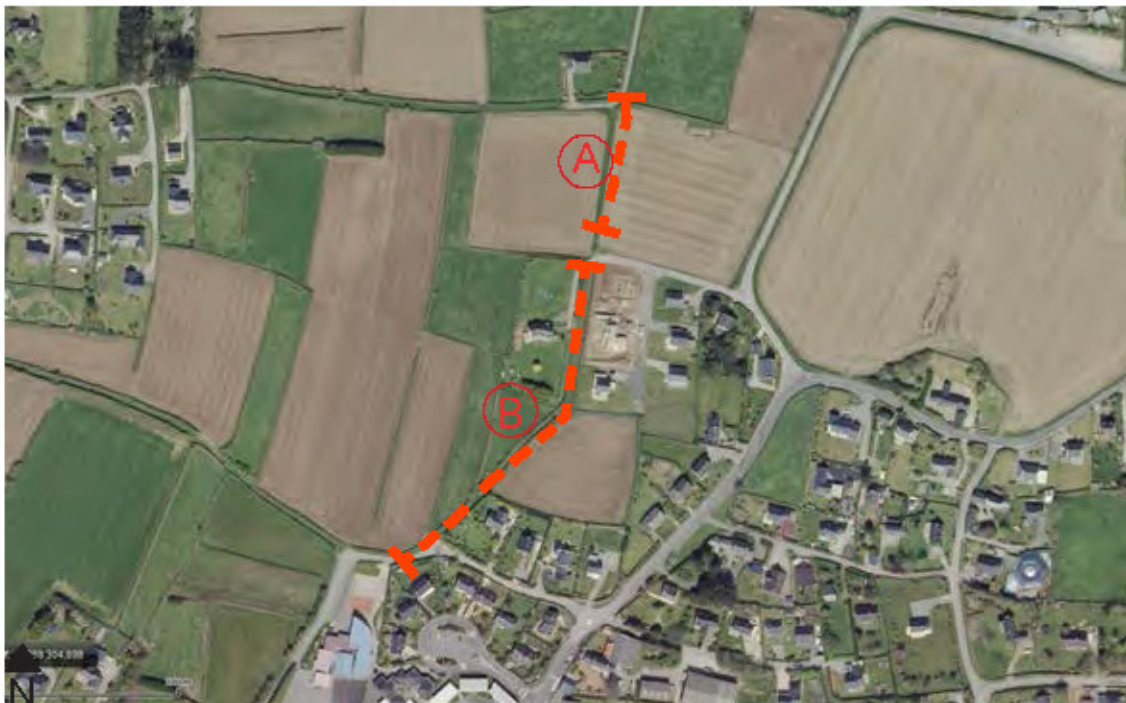
## KERIVIN

Chemin rural public

Revêtement herbe

Accessible vélo / piéton

Longueur : 312 m // Largeur : 1,5 m



Situation du tronçon



Photo en coupe de la partie A  
Le chemin passe entre deux parcelles agricoles



Photo en coupe de la partie B  
Cette portion du cheminement est emprunté par des engins agricoles. De plus il a besoin d'être entretenu régulièrement pour permettre le passage des vélos.

### PRÉCONISATIONS

- Créer un ou deux talus de part et d'autre du chemin sur la partie A pour protéger du vent et des travaux agricoles.
- Retasser la terre du chemin pour l'aplanir. Tondre régulièrement ou modifier le revêtement du sol (en veillant à la compatibilité avec le passage d'engins agricoles).

2

## AR POULL DU

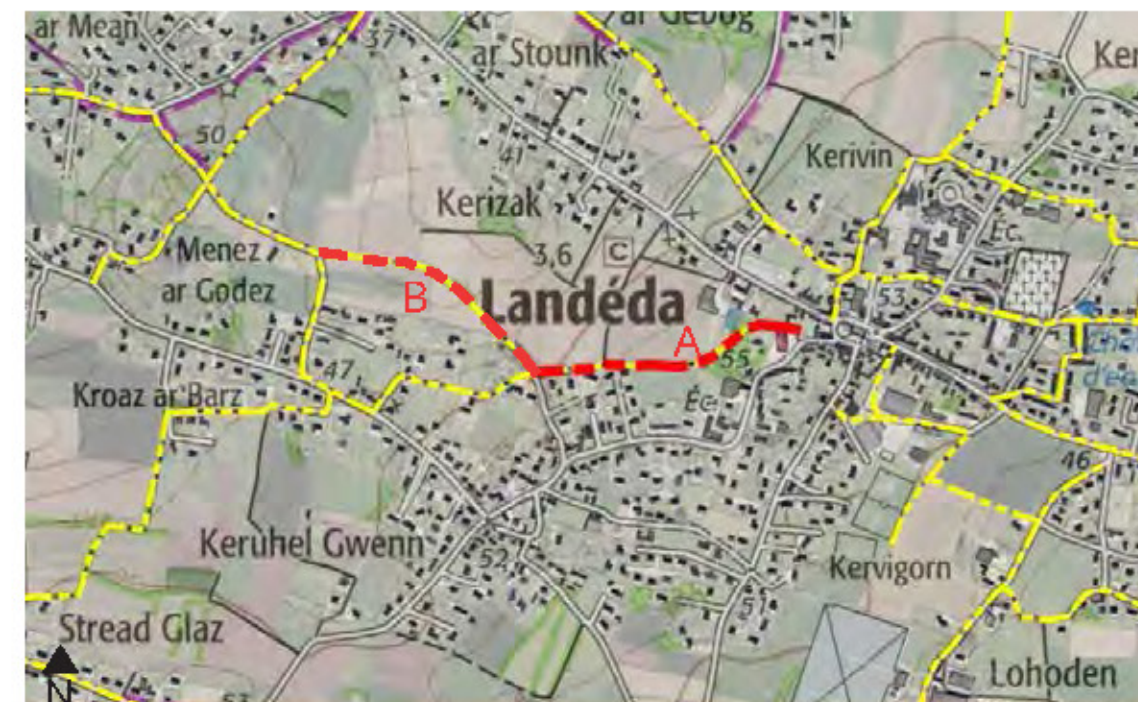
Chemin rural public

Longueur : (A) 485 mètres + (B) 440 mètres

Revêtement : herbe

Accessible vélo / piéton

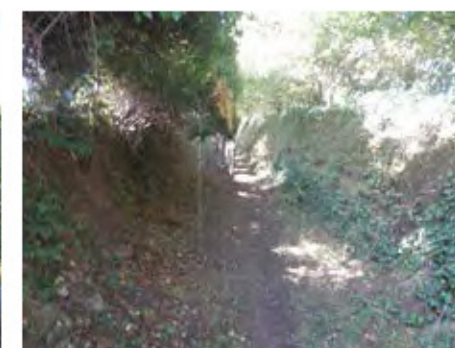
Intérêt : proposer une liaison sécurisée en parallèle de la voie communale



Situation du tronçon



Portion du cheminement partie A



Portion du cheminement partie B



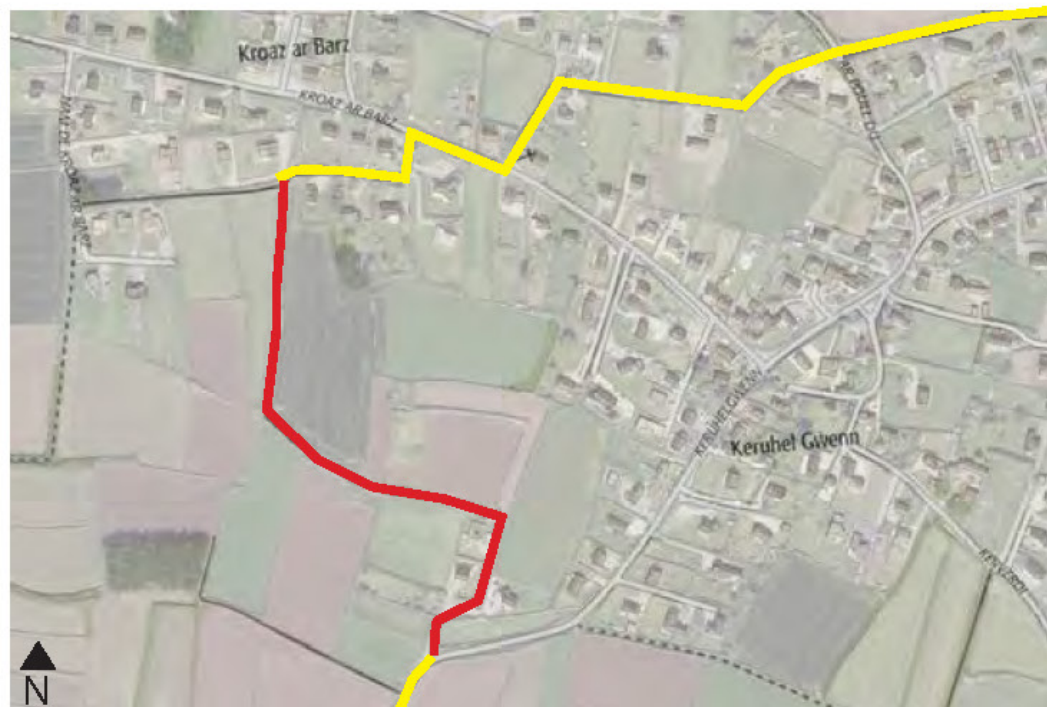
### PRÉCONISATIONS

- Modifier le revêtement du sol
- Créer des talus pour abriter le chemin



### 3 KERUHEL GWENN

Chemin rural public  
Longueur : 520 mètres  
Revêtement : terre - herbe



Situation du tronçon



Chemin bien entretenu et suffisamment large pour le passage des vélos

#### PRÉCONISATIONS

- Envisager le changement du revêtement du sol
- Entretien régulièrement le chemin

### 4 AR MEAN

Chemin rural public  
Longueur : 400 mètres  
Revêtement : terre herbe



Situation du tronçon



Chemin aisément praticable grâce à une belle largeur.

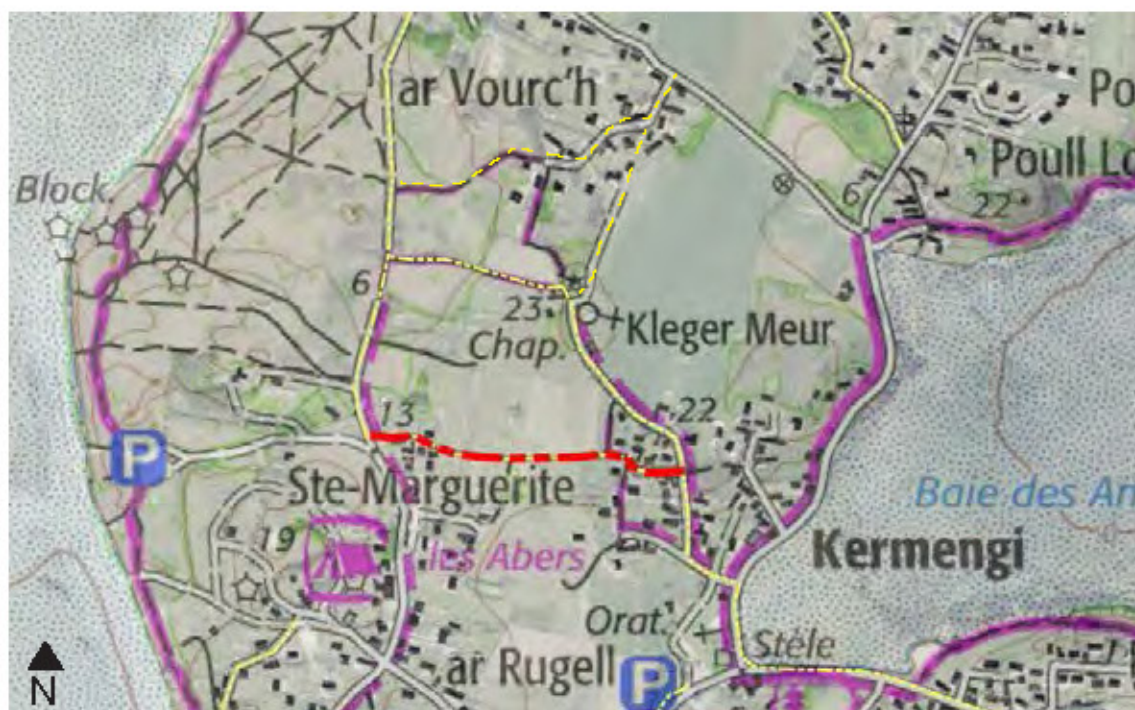
#### PRÉCONISATIONS

- Envisager le changement du revêtement du sol
- Entretien régulièrement le chemin



## 5 MECHOU KERIDOC

Chemin rural public  
Longueur : 400 mètres  
Revêtement : herbe



Situation du tronçon



Partie confidentielle du chemin, l'entretien des haies de part et d'autre est primordial pour assurer le passage des vélos.



Passage enherbé entre deux enclos d'animaux.



Portion rejoignant le parking de Sainte-Marguerite.

### PRÉCONISATIONS

- Entretenir régulièrement les haies du bords du chemin

## 6 MECHOU GUERNEVEZ

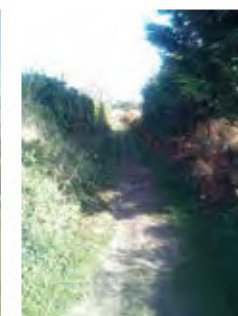
Chemin rural public  
Longueur : 280 mètres  
Revêtement : terre herbe



Situation du tronçon



Accès au chemin en longeant l'entrée du camping de Penn Enez



Largeur du chemin



Partie du chemin très étroite pour circuler à vélo



Emprise potentiel sur ce terrain

### PRÉCONISATIONS

- Elargir (emprise à réaliser sur les parcelles AZ 8 et AZ 9)
- Reniveler le chemin
- Améliorer le revêtement



## 7 KERARBOURG

Chemin rural public  
Longueur : 590 mètres  
Revêtement : terre herbe



Situation du tronçon



Le chemin aura besoin d'être repierré à certains endroits. Le chemin est peu boueux en plein coeur de l'hiver.



Portion enherbée plus étroite mais qui permet amplement le passage de vélos  
Sortie du chemin sur Stread Glaz. Vue de l'entrée du chemin depuis Stread Glaz.

### PRÉCONISATIONS

- Améliorer la visibilité de son entrée depuis Stread Glaz
- Renforcer le revêtement du chemin en certains points

## 8 AN ODE BRIE

Chemin rural public  
Longueur : 850 mètres  
Revêtement : pierre et herbe



Situation du tronçon



Les véhicules motorisés n'ont pas de difficultés à passer sur ce chemin carrossable.

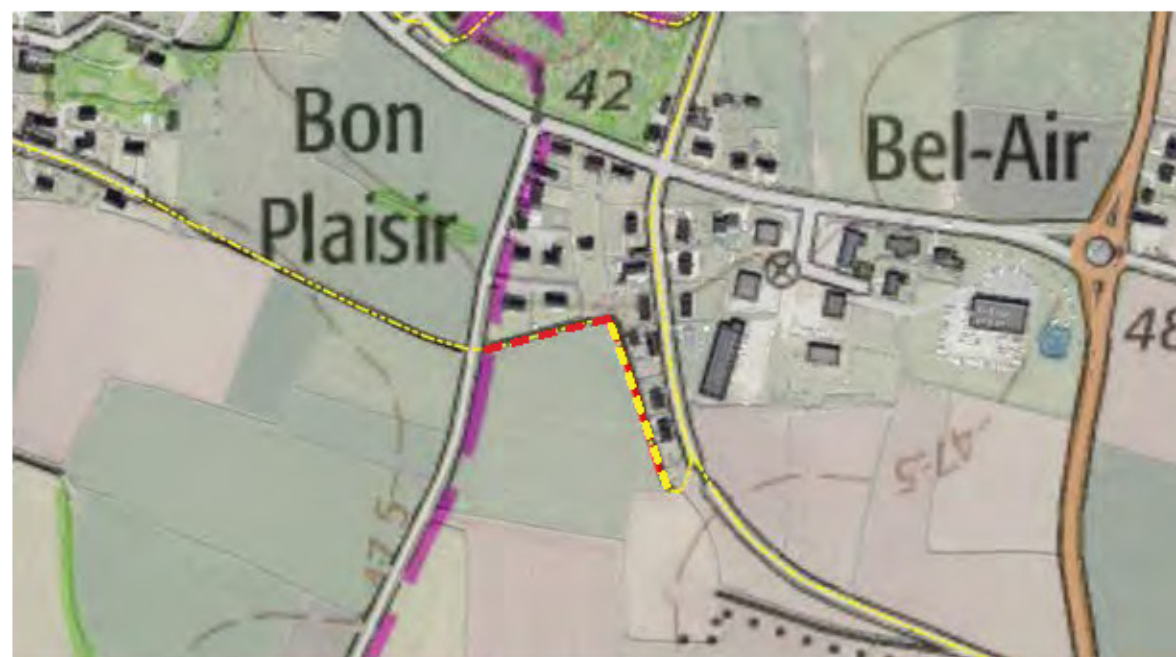
### PRÉCONISATIONS

- Améliorer la visibilité de son chemin par du balisage
- Eventuellement renforcer le revêtement du chemin en certains points



## 9 BON PLAISIR

Chemin rural public  
Longueur : 100 mètres  
Revêtement : herbe



Chemin entièrement enherbé et sans issue.

### PRÉCONISATIONS

- Modifier le revêtement du sol et réaménager le chemin public situé dans le prolongement.



#### 4. Mise en oeuvre du schéma

La mise en oeuvre du schéma vélo sera suivie l'agent chargé du développement durable sur la commune en concertation avec la commission travaux, voirie, les agents des services techniques et le policier municipal ainsi que ponctuellement avec l'agent chargé de la communication pour la partie promotion de modes de déplacements actifs.

Une réunion trimestrielle aura lieu pour assurer le suivi de la réalisation des actions.

#### ACTIONS PRÉVISIONNELLES 2019

##### 1) Lancement des études sur :

- La liaison Ar Poull Du - Mairie (renforcement du revêtement sur la partie Est)
- La liaison Port - Bourg (renforcement du chemin rejoignant Kerivin)
- La liaison Bourg - Zone de Bel-Air le long de la route départementale
- Le jalonnement de l'ensemble du schéma vélo sur la commune et la signalétique associée
- La mise en place d'une chaudière sur la route du Broennou et le tronçon Poull Kansot - Poullog

##### 2) En terme de réalisation :

- Développement des dispositifs de stationnement pour les vélos, en installant de nouveaux racks à vélo aux points définis dans le présent schéma.
- Plantation d'arbres et création de talus le long des chemins de Kerivin, Ar Poull Du, Bon Plaisir et Saint-Antoine
- Renforcement du chemin de Kerivin avant les plantations d'arbres
- Emprise à prévoir à Bon-Plaisir

##### 3) Mobilisation de la population locale

- Enquête auprès des familles d'enfants scolarisés au collège et au lycée pour évaluer leur intérêt pour la mise en place de rack à vélo près des arrêts de bus.
- Mobilisation de personnes intéressées pour constituer une association d'entretien des chemins de randonnées et praticables à vélo.
- Promotion de la pratique des modes de déplacements actifs auprès de la population en élaborant un plan de communication et un plan d'actions événementielles pour améliorer la connaissance des itinéraires sur le territoire et pour sensibiliser la population aux bienfaits de la marche et du vélo sur la santé
- Promotion des vélos à assistances électriques mis à disposition par l'Office de tourisme.

#### ACTIONS PRÉVISIONNELLES 2020

##### 1) Lancement des études sur :

- Tronçon Poull Kansot - Kerdréaz
- Aménagement du parking de Sainte-Marguerite
- Création de la portion à Mechou Gueginoc
- Tronçon de Prad Al Lann et Ar Rugell
- Aménagement de la route des Anges du bureau de poste à l'Abbaye
- Liaison douce permettant de rejoindre Kervigorn

##### 2) En terme de réalisation :

- Renforcement du chemin Mairie - Ar Poull Du
- Piste cyclable entre le bourg et Bel-Air
- Complément d'installation des racks à vélo
- Installation de la signalétique de jalonnement sur les itinéraires existants
- Marquage au sol des chaudières
- Emprise à prévoir à Mechou Guernévez

##### 3) Mobilisation de la population locale

- Continuité des actions engagées en 2019

#### ACTIONS PRÉVISIONNELLES 2021

##### 1) Lancement des études sur :

- Route de Ploudiner
- Stread Glaz
- Liaison voie verte vers route de Penn Ar Stank

##### 2) En terme de réalisation :

- Travaux de renforcement du sol des chemins ruraux : Ar Poull Du (partie ouest), Ar Méan, Keruhel Gwenn, Mechou Keridoc, Mechou Guernévez, Kerarbourg, An Ode Brie

Sous réserve des financements disponibles et de l'avancement des études :

- Tronçon Poull Kansot - Kerdréaz
- Aménagement du parking de Sainte-Marguerite



- Création de la portion à Mechou Gueginoc
- Tronçon de Prad Al Lann et Ar Rugell
- Aménagement de la route des Anges du bureau de poste à l'Abbaye
- Liaison douce permettant de rejoindre Kervigorn
- Aménagement de la route de Kerzalou (réseau à enterrer, busage, sécurisation de la voie cycliste)

### 3) Mobilisation de la population locale

- Poursuite des actions au cours de la semaine de la mobilité
- Sensibilisation des associations pour qu'elles incitent leurs adhérents à venir à vélo...

## C. SOURCES DE FINANCEMENT

Les financements suivants pourront être sollicités pour aider à la réalisation des projets.

Financeurs	Dénomination	Nature des opérations subventionnables	Montant d'aides	Conditions
ADEME	<b>AAP Vélos et territoires</b> Accompagnement à la réalisation de travaux de définition et mise en œuvre de politiques cyclables	<ul style="list-style-type: none"> <li>- études de planification (schéma directeur vélo)</li> <li>- études de maîtrise d'ouvrage opérationnelle d'aménagement</li> <li>- études de maîtrise d'œuvre opérationnelle d'aménagements sur des itinéraires complexes</li> <li>- soutien à l'émergence de l'usage du vélo (mise en place de services vélo, mise en œuvre de services innovants (vélo spéciaux, concept de stationnements, vélos en libre-service sans station, signalétique, carto dynamique...)</li> <li>- soutien à l'ingénierie territoriale pour mettre en œuvre une politique cyclable (recrutement de chargé de mission, création de campagnes de communication grand public)</li> </ul>	70% avec assiette de dépenses éligibles plafonnée à 100 000€ pour les axes 1, 2 et 3 Aide maximale de 147 000€ sur 3 ans pour les recrutements. Montant total maximum d'aide par porteur de projet est fixé à 200 000€	Présenter un projet avant le 9 février 2019
Etat	<b>Dotations de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>acquisition de flottes</li> <li>réalisation de pistes cyclables</li> <li>réalisation de stationnements vélo</li> </ul>	à préciser	--
Conseil départemental	<b>Aménagements cyclables - missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'aménagements cyclables ou de plans de déplacements doux selon les critères suivants :</li> <li>- missions de lancement des études «plan de déplacements doux» avant instruction à l'ADEME en complémentarité et cohérence avec cette agence et le Conseil Régional</li> <li>- missions de lancement des études opérationnelles de maîtrise d'œuvre</li> </ul>	50% du montant des dépenses (hors taxes) Aide plafonnée à 5000€ HT tous les 3 ans	--
Conseil départemental	<b>Aménagements cyclables - conception et signalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conception : les travaux éligibles au financement du schéma vélo sont uniquement les aménagements directement liés à l'itinéraire cyclable.</li> <li>Signalisation : fourniture et pose de panneaux de signalisation directionnelle et de police et marquage au sol.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si itinéraire d'intérêt départemental : financement à hauteur de 80% du montant des travaux hors taxe</li> <li>Financement à hauteur de 50% du montant des travaux HT des itinéraires locaux</li> <li>Priorité aux projets inscrits dans les contrats de territoire</li> </ul>	Aides conditionnées au respect des préconisations des guides départementaux de conception et de signalisation des aménagements cyclables
Conseil départemental	<b>Mise en valeur du patrimoine et du cadre de vie</b>	Projet d'aménagement des espaces publics prenant notamment en compte la sécurisation des déplacements et des mobilités douces		Projet en agglomération s'inscrivant dans une démarche de revitalisation ou d'attractivité du bourg