



ETRE CYCLISTE A LOCMARIAQUER **SYNTHESE DES PRINCIPALES PROPOSITIONS** *De l'atelier « Vélo »*



A- PREAMBULE

Suite au GRAIn D'CAFE « TOUS A VELO » du 10 février 2023, un atelier participatif « ETRE CYCLISTE A LOCMARIAQUER » a été créé. Durant le printemps, sept bénévoles de l'associations et 5 personnes associées ont parcouru l'ensemble du territoire communal et relevé tous les éléments intéressants susceptibles d'être versés au dossier.

Le dossier complet a été remis au maire de Locmariaquer et la synthèse a été présentée au Bureau Municipal et aux services municipaux, le lundi 4 décembre 2023. Les propositions du GRAIn synthétisées ci-après ont reçu une écoute attentive de la part des élus comme de celle des services présents.

Toutefois, ces propositions ne peuvent être lues comme un programme d'action immédiat, mais simplement comme des indicateurs pertinents pour alimenter la réflexion des élus, qui restent seuls maitres des décisions qu'ils pourront être amenés à prendre dans l'avenir. En effet, les contraintes réglementaires, techniques et financières d'une commune ne lui permettent pas de mettre en œuvre immédiatement ces propositions aussi bonnes soient-elles.

Le GRAIn continue à rester à la disposition du Conseil municipal et des services pour, le moment venu, poursuivre le travail avec eux dans un esprit de concertation et de co-construction mutuelle pour le bien du plus grand nombre.

B - OBJET DE L'ATELIER « VELO »

- = Réaliser un état des lieux de la circulation cycliste à Locmariaquer
- = Proposer des pistes d'amélioration de la situation locale

C – METHODOLOGIE

- = Café-débat : Création de l'Atelier « Vélo »
- = Expertise citoyenne de terrain (12 personnes pendant 3 mois)
- = Dossier complet + Synthèse + Annexes

D - SOURCES DOCUMENTAIRES - EXPERIMENTATIONS

- = 1998/2010 : CETE – CERTU
- = 2012 : Rencontres avec la Police Municipale
- = 2013 : Dossier « LOCMARIAQUER POUR TOUS » du Conseil de Sages de Locmariaquer
- = Validation de l'Unité des Mobilités Urbaines de la D.D.T.M.de Lorient
- = 2014 : CEREMA - Association « Rue de l'Avenir » - FUB – CCP 56
- = 2019 : Dossier « Aménagements du bourg » du GRAIn
- = 2022 : [C3 - Maison de santé]
- = 2023 : Rencontres avec la Police Municipale

E - DISPOSITIFS DU CODE DE LA RUE

- = Aire piétonne : Circulation des véhicules autorisée à la vitesse d'un homme au pas
- Zone de rencontre + retour de la priorité à droite - Résolution de tous les problèmes du coeur de bourg
- Double sens cyclables
- CVCB [Chaucidou] hors agglomération

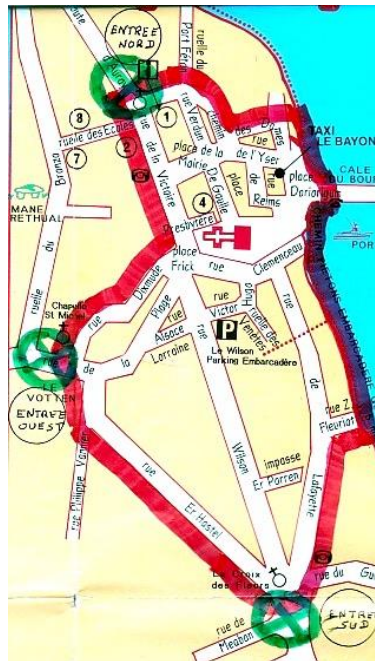
F - CONSTAT - POINTS DE VUE RETENUS

- = Sécurité
- = Signalétique
- = Equipements
- = Etat des voies
- = Liaisons maritimes

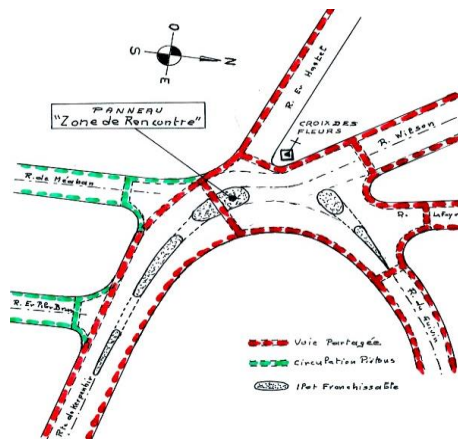
G - PROPOSITIONS

a) Sécurité :

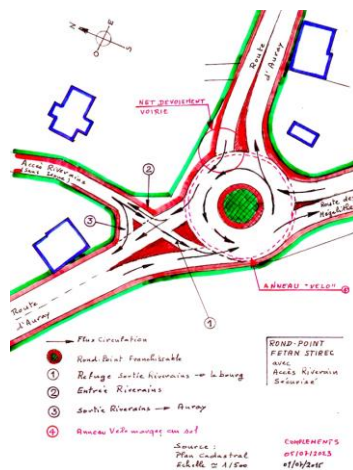
- **Cœur de bourg** (Office de tourisme/Croix des fleurs – Médiathèque/Port) en « ZONE DE RENCONTRE » ¹.
- Aucun travaux – Signalétique générique aux quatre entrées - Suppression des panneaux inutiles



- Carrefour de la Croix des fleurs - (Cf. Solution provisoire du GRAIn – C3 Maison de santé)

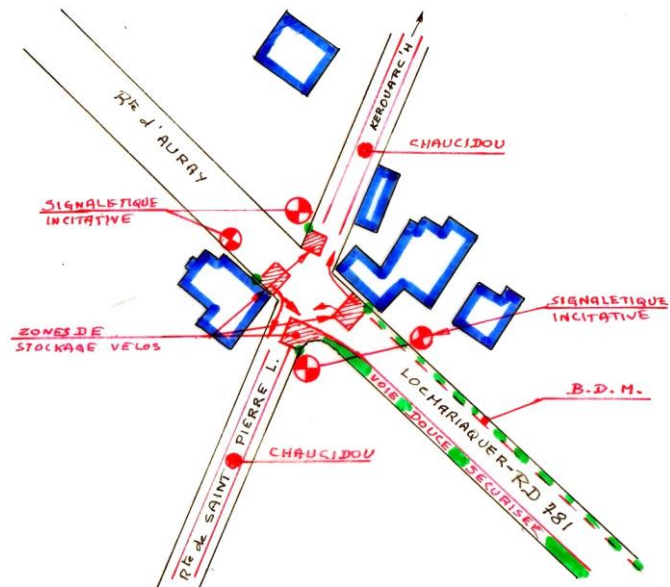


- Rond-point (futur) de FETAN STIREC - Marquage au sol espace cyclable sur chaussée

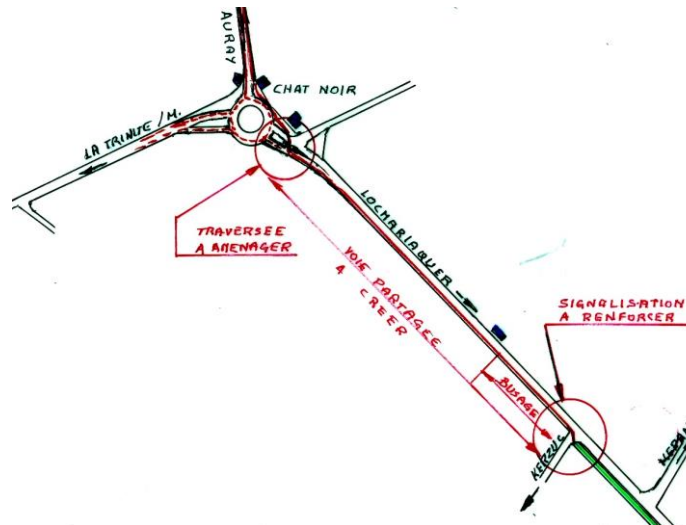


¹ La configuration des lieux avait été d'ailleurs anticipée par les aménageurs lors de la première tranche des travaux d'aménagement en 1998

- Carrefour de SCARPOC'H – Signalétique incitative – Zone de sécurité cyclistes - Voie partagée D781



- Chat Noir - Solution A (D 781) - Poursuite voie partagée – Traversée vers aubette cars

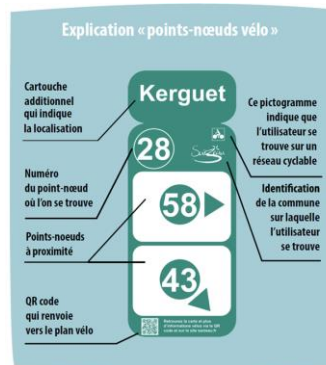


- Chat Noir - Solution B (SAINT PHILIBERT) - Signalisation voie partagé vers Kerangof



b) Signalétique

= Harmonisation signalétique Département - AQTA – Communes - Adoption du système « Points-nœuds »
(Cf. Ile de GROIX) et SARZEAU)



c) Equipements de stationnement

= Remplacer tous les racks bas par des « Racks hauts ». (Cf. SANTEC -29 et SEPT ILES -56) (Cf. Photos).
= Redistribuer les racks actuels peu ou pas utilisés (R. Ezan – Cœur de bourg – Pte de Kerpenhir - ...).
= Prévoir de bornes de recharge publiques pour les V.A.E.



d) Etat des voies

= Entretien régulier des parties dégradées (Cailloux – Tampons dépassant dangereux - ...)
= Taille régulière de la végétation dans les virages (Visibilité)

e) LIAISONS MARITIMES

= Accroître la fréquence des traversées.
= Allonger la période de trafic du passeur entre LOCMARIAQUER et PORT NAVALO.
= Augmenter le nombre de places de vélo à bord.

H - CONCLUSIONS

LES PRIORITES :

- **Mettre le cœur de bourg en « ZONE DE RENCONTRE »** (*Pour un village plus sûr et convivial*).
- **Supprimer les principales zones d'insécurité hors agglomération** (*Dans les carrefours*)
- **Installer une signalétique simple et cohérente avec le système des « points-nœuds »** (*Avec AQTÀ et GMVA*)
- **Aménager un stationnement adapté et sécurisé** (*Racks hauts systématiques bien positionnés*)
- **Généraliser le double sens cyclable** (*Pour favoriser les circulations alternatives*).

Enfin, penser les modes de déplacement sur la commune dans un **plan d'ensemble global à long terme** (*Cf. PAMA et propositions citoyennes du GRAIn*).

POURSUITE SOUHAITEE DE LA REFLEXION

Pour une mise en œuvre de ces propositions et dans l'intérêt de tous, le GRAIn souhaite pouvoir poursuivre cette réflexion avec les élus et les services techniques dans un esprit de co-construction de la commune.

Pour cela, deux suggestions :

- **LANCER UN COMITE CONSULTATIF CITOYEN [C3 VELO]**

ET / OU

- **CRER UNE COMMISSION DES TRAVAUX ELARGIE, COUPLEE AVEC L'OBSERVATOIRE DE LA PARTICIPATION**

Note : Le dossier complet a été également transmis au Conseil de Développement du Pays d'AURAY (CODEPA).

ATELIER « VELO » - ANNEXES

ANNEXE 1 - REGLEMENTATION

Principales références

- Plan de Développement Urbain [PDU]
- Plan d'Action pour les Mobilités Actives [PAMA]
- Journées de restitution du Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, les Mobilités et l'Aménagement [CEREMA]
- Code de la rue (Décret 02/07/15)
- Plan Vélo et Mobilités Actives [PVMA] (Décret 14/10/18)

Réglementation

- Zone 30 :

En agglomération, toute zone où la vitesse est limitée à 30 km/h pour tous les véhicules. Cette disposition devient progressivement la loi générale et remplace la limitation de vitesse à 50 km/h réservée à des itinéraires structurants.

- Zone de rencontre :

En agglomération, périmètre limité identifié par une signalétique spécifique où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. La priorité est donnée au piéton, devant celle du cycliste. La cohabitation de tous les moyens de déplacements est totale et il n'existe plus aucune séparation physique, trottoirs et pistes cyclables sont supprimés ; seul le stationnement automobile y est réglementé et limité aux emplacements dûment signalés.

- Aires piétonnes :

Elles sont exclusivement réservées aux piétons, mais la circulation des véhicules peut y être autorisée sous certaines conditions (Riverains – Livreurs – Véhicules de secours - ...) sous réserve qu'ils limitent leur vitesse à celle d'un homme au pas.

- Double sens cyclables :

En agglomération, toutes les voies dont la vitesse maximale est limitée à 30 km/h ou moins, permettent au cycliste de rouler à contre-sens. Dans ce cas la signalétique doit être sans ambiguïté, qu'elle soit générique ou spécifique. Exceptionnellement, le maire peut interdire le double sens cyclable dans certaines voies qui, de son point de vue, serait un facteur de risque pour les usagers. Dans ce cas, un arrêté doit être pris, une information et une signalétique sont imposées.

- Chaussée à Voie Centrale Banalisée – [CHAUCIDOU]

Hors agglomération, le système du CHAUCIDOU est particulièrement intéressant pour plusieurs raisons :

- Il ralentit la vitesse des véhicules.
- Il sécurise les déplacements doux (Piétons et cycles).
- Il oblige à une attention renforcée de la conduite.

Il est largement utilisé dans les communes proches (St PHILIBERT – La TRINITE SUR MER – CRAC'H - ... S'il peut surprendre lors de sa mise en place, il est très vite plébiscité (Cf. CEREMA).

A LOCMARIAQUER, dans un premier temps, les deux itinéraires « Utilitaires » : Kerinis / Le bourg et KEROUARC'H / St PIERRE, pourraient être mis en chaucidou.

ANNEXE 2 – EQUIPEMENT DU VELO

Obligatoire

- Freins avant et arrière en bon état
- Eclairage avant blanc
- Eclairage arrière rouge
- Catadioptré avant blanc
- Catadioptré arrière rouge
- Catadioptrés de roues avant et arrière
- Avertisseur
- Gilet jaune (Hors agglomération et la nuit)

Conseillé

- Rétroviseurs

- Écarteur
- Catadioptré de pédales et de roues
- Béquille
- Marquage inviolable permettant de retrouver le vélo en cas de disparition . Il est recommandé par les compagnies d'assurance.
- Anti-vol, éviter les anti-vols à clef (qui s'égarer) et les anti-vol trop légers (qui sont faciles à couper). - Préférer les anti-vols type « mètre de menuisier » ou à câble de gros diamètre.
- Garde-boue avant et arrière
- Trousse premiers secours
- Pompe

Vélo utilitaire

- Porte-bagage arrière
- Sacoques équipées de réflecteurs
- Panier arrière, le panier installé à l'avant n'est pas recommandé du fait de son centre de gravité élevé et sur la roue directrice.

Autres vélos

- Les vélos-cargo, les remorques, les vélos de transport d'enfants, ... doivent respecter les mêmes règles.
- Note : Les vélos-jouets pour les petits enfants sont à prohiber dans les rues en agglomération et a fortiori sur les routes.

ANNEXE 3 – EQUIPEMENT DU CYCLISTE – REGLES D'USAGE

Obligatoire

- Gilet jaune
- Casque pour les moins de 10 ans

Conseillé

- Casque pour tous les cyclistes
- Protection individuelle
- Vêtement de pluie
- Gants
- Pince de vélo et systèmes réfléchissants

Principales règles d'usage du vélo

Impératives

- Laisser la priorité au plus fragile
- Respecter strictement le code de la rue et le code de la route
- Rouler toujours à droite, même en double sens cyclable autorisé
- Signaler franchement ses changements de direction
- S'écarter des véhicules en stationnement (1 m en agglo – 1,5 m en route)
- Se signaler / Avertir

De prudence

- Attention aux angles morts des véhicules à grand gabarit
- Hors agglomération
- Utiliser prioritairement les voies partagées et les pistes cyclables
- En agglomération
- Limiter sa vitesse à celle autorisée (Aire piétonne = 5 km/h – Zones de rencontre et zones 30 = 20 km/h)

Conseillées

- Respecter les autres usagers (Courtoisie / Civisme)
- Rouler au milieu dans les rues étroites et à sens unique
- Ne pas se laisser doubler et serrer par un véhicule motorisé
- Stationner en attachant le vélo à un point fixe.

ANNEXE 4 – STATIONNEMENT DES VELOS

Principaux critères

Racks et autres systèmes

- Avoir une hauteur minimum pour y appuyer le cadre (et non un bloque-roue bas risquant le voilage des roues et dangereux pour les piétons).
- Etre en nombre suffisant, particulièrement près des zones d'activité commerciales ou autres, des services publics et privés, des plages, des sites touristiques, ...
- Etre suffisamment écartés les uns des autres (1 m minimum) pour y stationner plusieurs vélos.
- Etre économiques, facile à entretenir.
- Se fondre dans le paysage, particulièrement dans les zones sensibles (Ex. Racks bois du Gledgen et des plages).

Abri vélos

Sur certains sites où la rotation du stationnement est primordiale, l'abri vélo est une solution qui incite à l'utiliser. C'est le cas près de certains commerces et/ou services publics (Mairie – Pharmacie – Maison de santé - ...). Rien de plus désagréable et démobilisateur que de retrouver son vélo trempé. On ne rentre pas « dans » son vélo, comme on rentre dans sa voiture !

Note : Penser que l'option de prises électriques de recharge pour les VAE, en équipant le toit de capteurs photovoltaïques est un plus indéniable pour les cyclistes ... et pour l'environnement ... !

Etat et entretien

Un équipement, quel qu'il soit, ne peut donner satisfaction sans une surveillance et une maintenance minimale. S'ils sont regroupés judicieusement, les racks doivent faire régulièrement l'objet d'une tournée des services et d'une surveillance par la police municipale.

Note : La surveillance et l'entretien pourraient être confiés à une association.

Equipements complémentaires

Sur certains sites très fréquentés, tels que les plages, le stationnement vélo peut être couplé à celui de toilettes sèches, qui elles-mêmes peuvent être équipées de défibrillateurs.

ANNEXE 5 – AIDE AU GUIDAGE

Les « Réseaux points-nœuds »

- Un système Belge utilisé à GROIX et à SARZEAU

Venus de chez nos voisins belges, les réseaux points-nœuds vélo permettent de créer l'itinéraire vélo dont vous avez toujours rêvé, en toute liberté. Plus spécifiquement instauré dans le territoire de la Vallée de la Lys et des Monts de Flandre, ce dispositif permet de construire vos étapes grâce à un maillage et à un fléchage par numéros. En Bretagne, ce système de signalétique innovant, simple et cohérent a été mis en place dans l'île de GROIX, il fonctionne parfaitement bien.