



Le vélo, quelle place dans les déplacements en milieu rural

Le 23 mai 2024

Présenté par Patrick Fournier, membre de Polen et habitant du bouix à Guilliers



Les objectifs du Plan climat air énergie du territoire de Ploërmel communauté

- Le secteur des transports est le premier consommateur d'énergie du territoire (46%), le premier émetteur d'Oxydes d'azote (54%) et le deuxième émetteur de gaz à effet de serre (28%).
- Un axe intègre l'ensemble des mesures prises pour limiter et optimiser le transport :
 - - Amélioration de l'offre de **mobilité alternatives**
 - - Développement de la **non-mobilité** (télétravail, espaces de co working, redynamisation des centres bourgs)
 - - Développement **des carburants alternatifs**, pour les véhicules particuliers et les poids lourds
 - L'intégration de ces enjeux **aux documents d'urbanisme** permettant de travailler efficacement sur ce volet, notamment sur la facilitation du développement des mobilités alternatives, la réduction du mitage et des déplacements domicile-travail, etc.,



- Objectifs opérationnels :
- La totalité **des personnes travaillant sur leur lieu de commune** utilise un mode de déplacement doux (vélo, marche) au lieu de la voiture ;
- 50% des personnes travaillant sur une commune différente de leur lieu de résidence utilise le covoiturage au lieu de la voiture, 20% se déplacent en transport en commun et les 30% restants utilisent la voiture
- Economie énergétique réalisée suite à la généralisation des véhicules consommant 3l/100 km (objectif sur le territoire : 80% des véhicules circulant sur le territoire) ;
- Mise en place de politique d'urbanisme pour éviter des déplacements ;
- **La typologie du territoire ne permet pas un développement des mobilités non routières.**



Les caractéristiques du territoire

Population Ploërmel communauté: 43 743 habitants

Population OBC: 39 243 habitants

Pour 53 communes.

Estimation **des habitants dans les hameaux:**

Ploërmel communauté: **20 000 à 25 000.**

OBC: **18 000 à 23 000.**

C'est entre 30 et 50 % des habitants du territoire qui habitent hors des bourgs, peut-on les négliger.





**Il y a encore quarante ans,
le vélo était très développé en milieu rural.
Qu'est-ce qui a provoqué son déclin?**

L'avènement de la voiture, la facilité légitime.

L'accroissement du trafic sur les routes, l'insécurité pour les vélos.

Le vélo a aussi souffert d'un déficit d'image. Dans les années 1960, on le considérait comme le véhicule des pauvres et des immigrés. On lui préférait le Solex ou la mobylette.

À cette époque, la France était d'ailleurs le seul pays d'Europe à avoir plus de deux-roues motorisés que de vélos.



L'évolution des couts des voitures (+ 45% sur les 10 dernières années) va probablement continuer:
Une voiture par ménage risque d'être un maximum dans les décennies à venir.

Les causes:

Demande mondiale croissante:

- Augmentation population
- Augmentation classes moyennes

Limitation voire pénurie des matières premières.



Bilan carbone :

Voiture essence/diesel:	20TCO2
Voiture électrique:	10TCO2
SUV électrique:	14TCO2

Fortes atteintes à l'environnement dues aux pollutions associées aux batteries



Quels enjeux:

- **Préserver et améliorer la liberté de déplacement.**
 - ↯ Réduire les déplacements contraints
 - ↯ Améliorer et diversifier les moyens de déplacements volontaires
- **Quelle place pour le vélo en milieu rural dans ce contexte?**

Et si ensemble
nous faisons
quelque chose?



La pratique du vélo, plein d'avantages et bien sur quelques difficultés!

LES AVANTAGES DU VÉLO



Un allié pour votre santé



Transporte facilement



Zéro émission de CO2



Calme et silencieux



Permet des échanges bienveillants



Vous emmène où vous le souhaitez



Donne le sourire



Réduit le stress



Plus rapide que la voiture ou que les transports en commun sur de courtes distances



Facile à garer

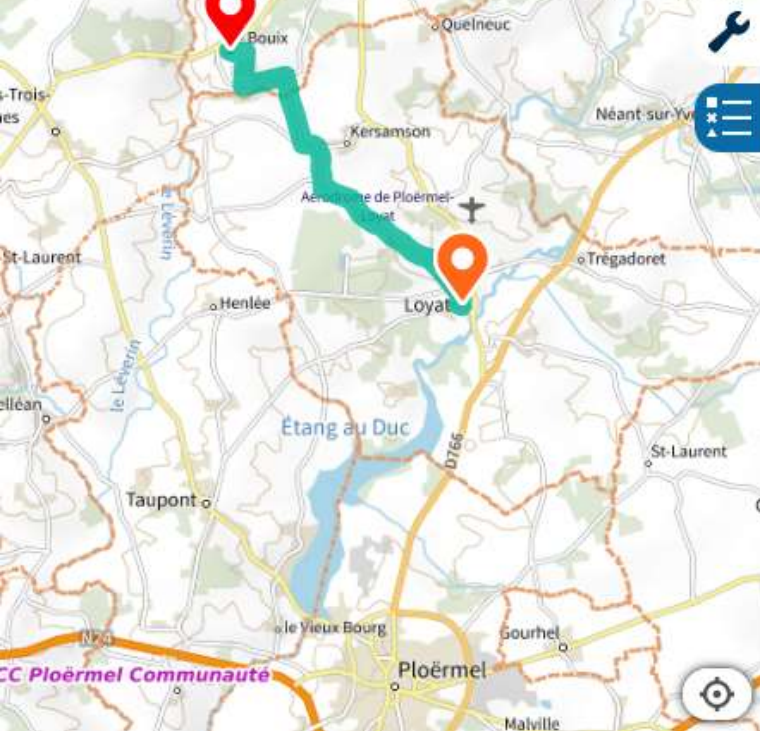


Le vélo est-il adapté au milieu rural?

Prenons mon cas particulier et essayons d'en tirer quelques enseignements.



Mes déplacements



CALCULER UN ITINÉRAIRE

Départ : 48.0248 / -2.4338
 Arrivée : 47.9876 / -2.3830

Distance : **6.843 km**
 Durée : **8 min**

École:

Voiture
 Scooter électrique
 Vélo,
 exceptionnellement



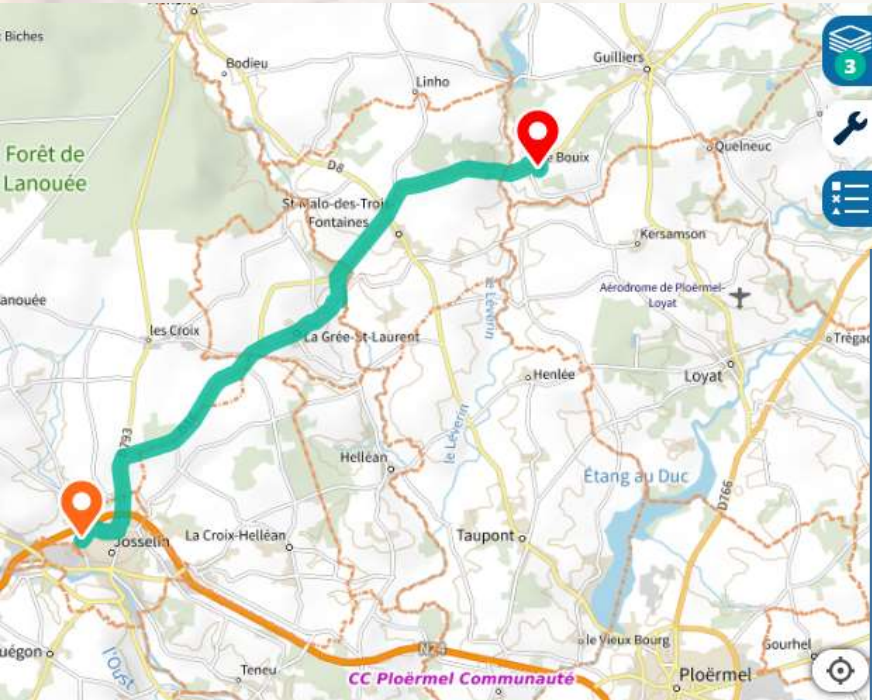
CALCULER UN ITINÉRAIRE

Départ : 48.0248 / -2.4338
 Etape : 47.9911 / -2.3823
 Etape : 47.9426 / -2.3977
 Arrivée : 47.9304 / -2.3883

Distance : **15.567 km**
 Durée : **23 min**

Loisirs
 Courses:

Voiture
 Scooter
 électrique



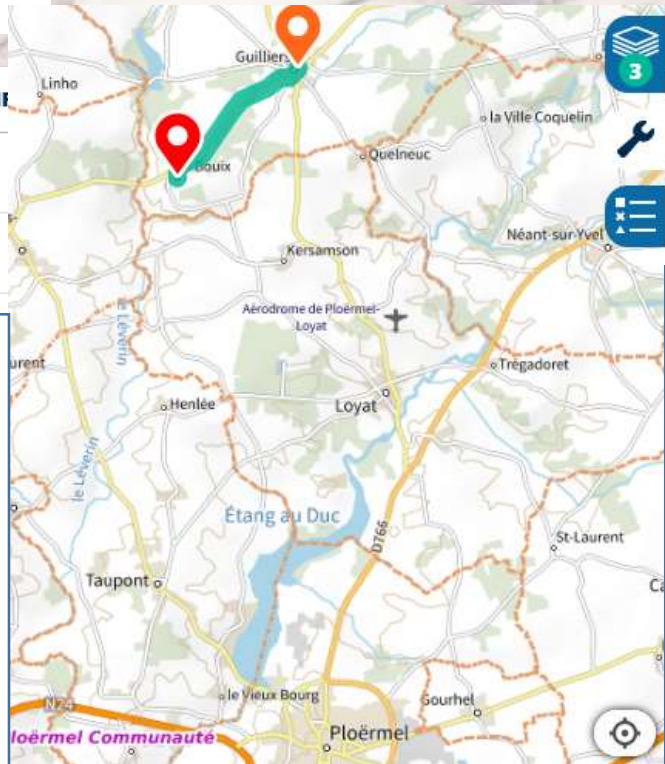
CALCULER UN ITINÉRAIRE

Départ : 48.0246 / -2.4344
 Arrivée : 47.9584 / -2.5565

Distance : **13.789 km**
 Durée : **3h 26 min**

Loisirs:

Voiture
 Co-voiturage



CALCULER UN ITINÉRAIRE

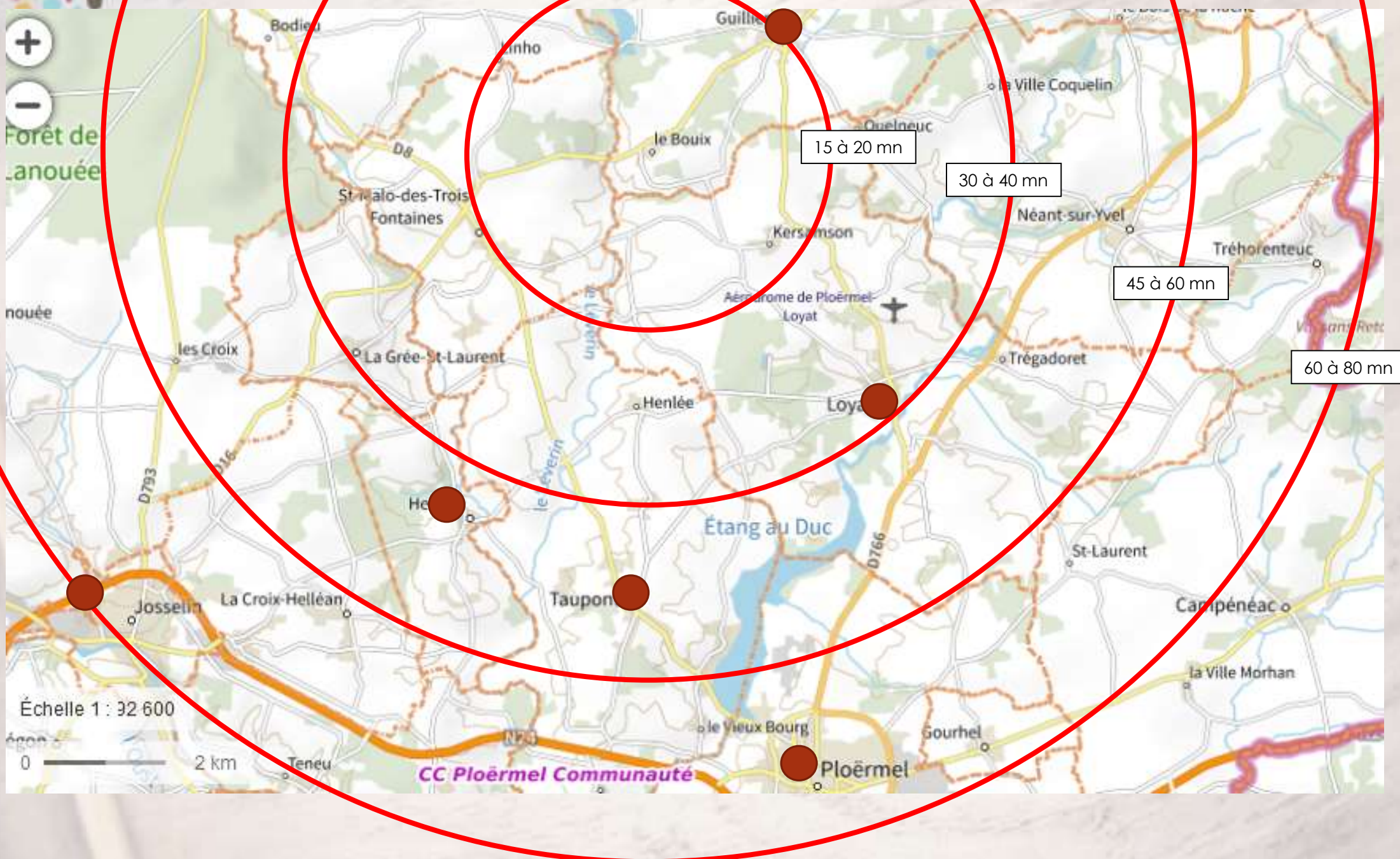
Départ : 48.0248 / -2.4338
 Arrivée : 48.0428 / -2.4045

Distance : **3.199 km**
 Durée : **5 min**

Courses de
 proximité
 RIV:

Scooter
 Vélo
 voiture

Temps de parcours à vélo





Les trois grandes conditions pour me motiver à prendre le vélo.

1 Des conditions de déplacements adaptées, confortables et sécurisés:

un apprentissage ou une remise en confiance

a: Du matériel fiable: des vélos solides et facilement réparables,

b: Du matériel assisté pour compenser le terrain, les faiblesses physiques...

c: du matériel mutualisé par hameau: remorques...

d: des circuits sécurisés pour tous usagers du vélo, routes à vitesse réduite pour rabattre sur le bourg de la commune

e: des modes de stationnement confortable et sécurisés dans chaque commune.

2 Des services motivants des déplacements:

a: des services scolaires, préférer les ramassages adaptés

b: des courses de proximité, un service de livraison centralisé...

c: des loisirs de proximité: cinéma ambulants, activités parascolaires ou adultes.


d: et bien sur, un travail de proximité (10 km max)

3 Des modes de déplacements complémentaires pour aller plus loin

a: des transports de commun efficaces et à larges plages horaire

b: des systèmes de déplacements coopératifs

c: des modes de transports alternatifs au vélo et à la voiture



Des conditions de déplacements adaptées, confortables et sécurisés:

Un apprentissage ou une remise en confiance de personnes ayant perdu l'usage du vélo.





Des conditions de déplacements adaptées:

Du matériel fiable: des vélos solides et facilement réparables, des équipements qui protègent les corps.



Dans quelques années, quelle est la saison qui rendra la pratique du vélo la plus difficile?



LOW ITTERO
"ay"
uter bicycle
pt 2008

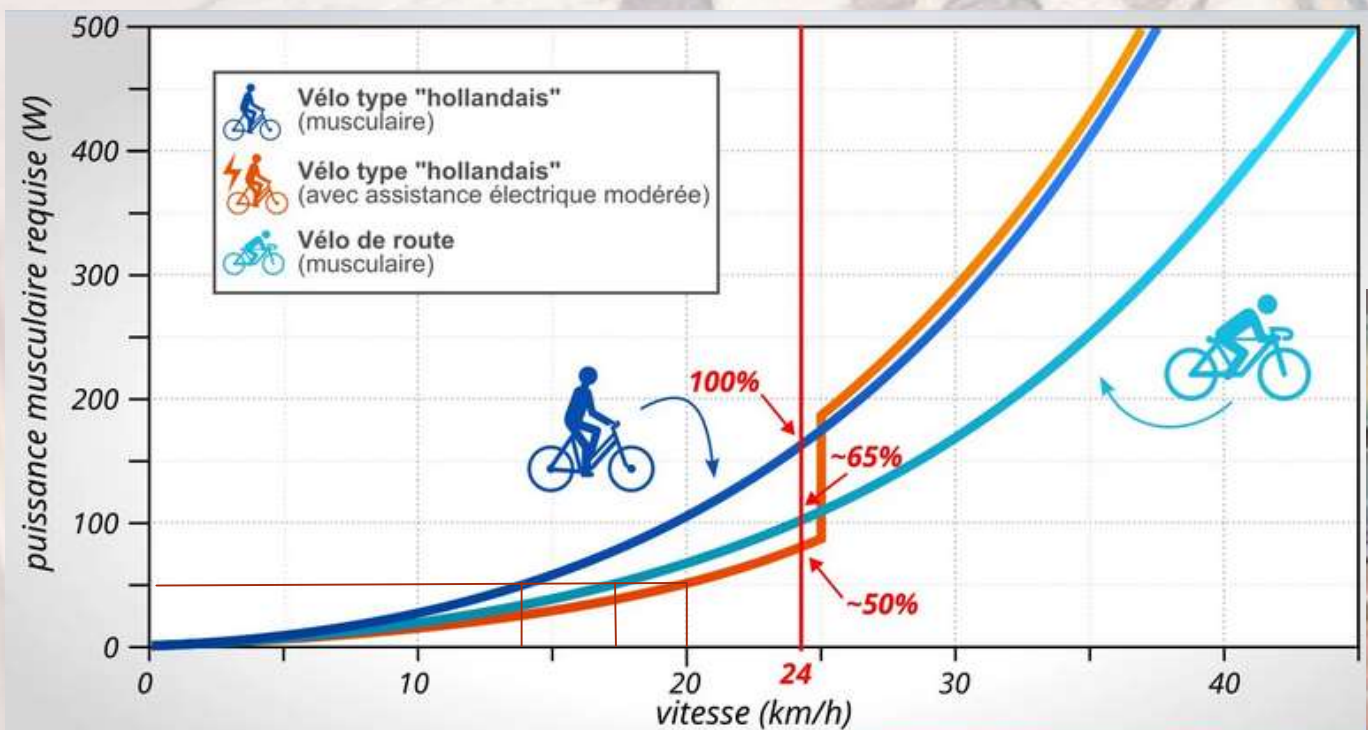




Des conditions de déplacements adaptées, confortables et sécurisés:

Du matériel assisté pour compenser le terrain, les faiblesses physiques...

Un relief breton vallonné, largement nivelé par les vélos à assistance électrique



A moins de 25 km/h, sur terrain plat, un **vélo à assistance électrique** requiert **deux fois moins de puissance** qu'un **vélo musculaire** similaire.

100%



Des conditions de déplacements adaptées, confortables et sécurisés: Du matériel mutualisé par hameau: remorques...





Des conditions de déplacements adaptées, confortables et sécurisés:

Des tas de chemins peuvent être aménagés pour faire du vélo: voie vicinale, en terre battue...

En évitant les axes « voitures », il est possible d'envisager des espaces favorisant les déplacements doux permettant l'accès au centre du bourg.

La sécurisation de ces espaces balisés peut permettre tous les déplacements doux, voitures, tracteurs.. dans le respect des uns et des autres et en toute sécurité.

Voici plusieurs approches possibles:

Les axes inter-villages en liaison avec Guilliers où les véhicules ont tendance à rouler vite.





Pays-Bas, un exemple pour le vélo

En agglomération: 50 km/h . Il existe beaucoup de zones limitées à 30 km/h. Présence de nombreux panneaux interactifs, vous signalant que vous dépassez la limitation de vitesse.

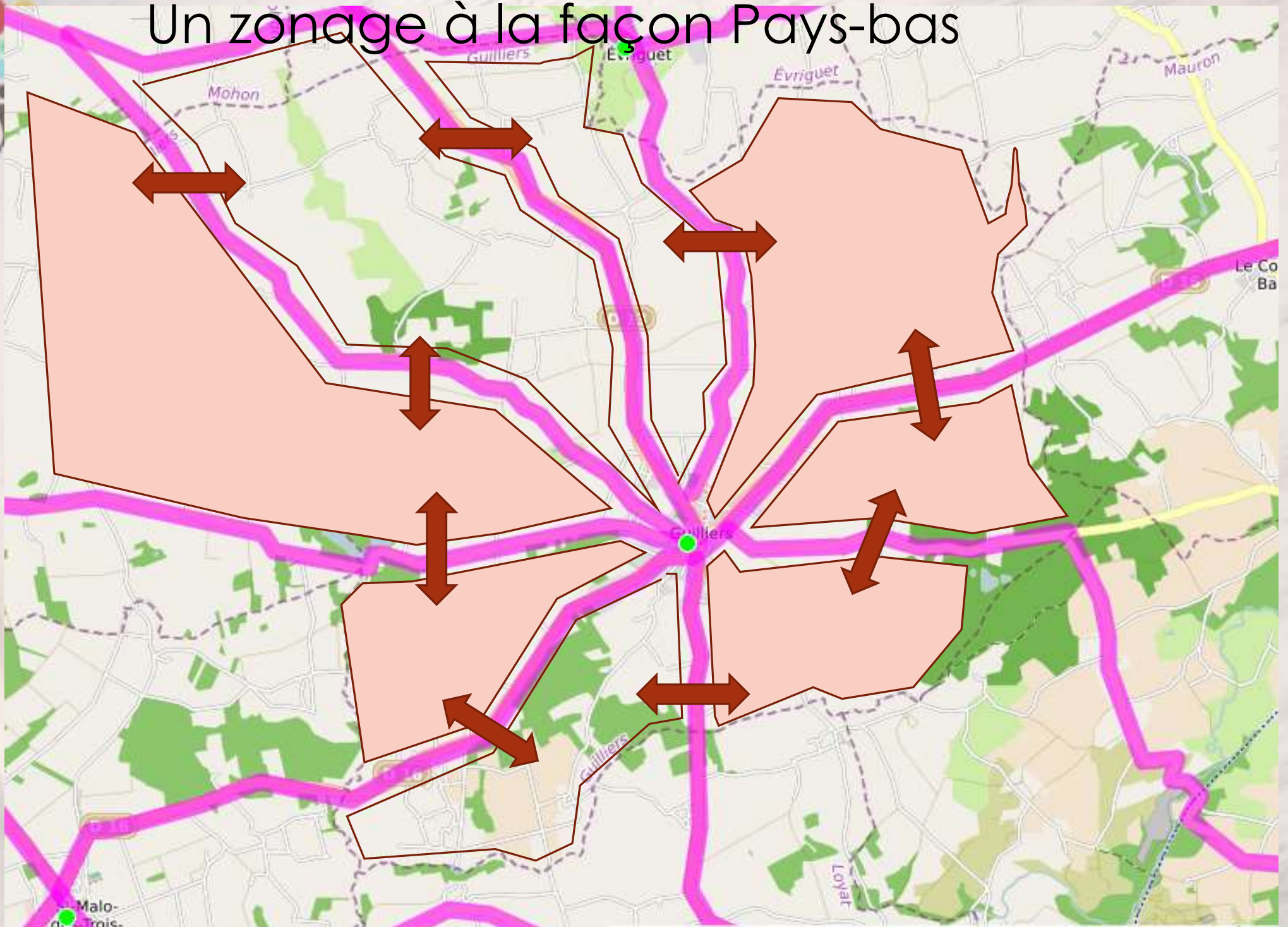
Selon les recommandations de « Sécurité Durable »,

- * les zones 30 devraient être les plus grandes possibles, max: 2km².
- * Les Néerlandais insistent tout particulièrement sur la nécessité d'utiliser le système d'accès limité pour les zones 30. seules les voitures origine – destination sont autorisées dans ces zones, le transit est maintenu hors des zones
- * La réduction du transit et celle de la vitesse sont en effet, selon les Néerlandais, indispensables pour la réussite d'une zone 30.

Hors agglomération: 80 km/h. En réalité cette limite existe seulement sur les axes principaux.

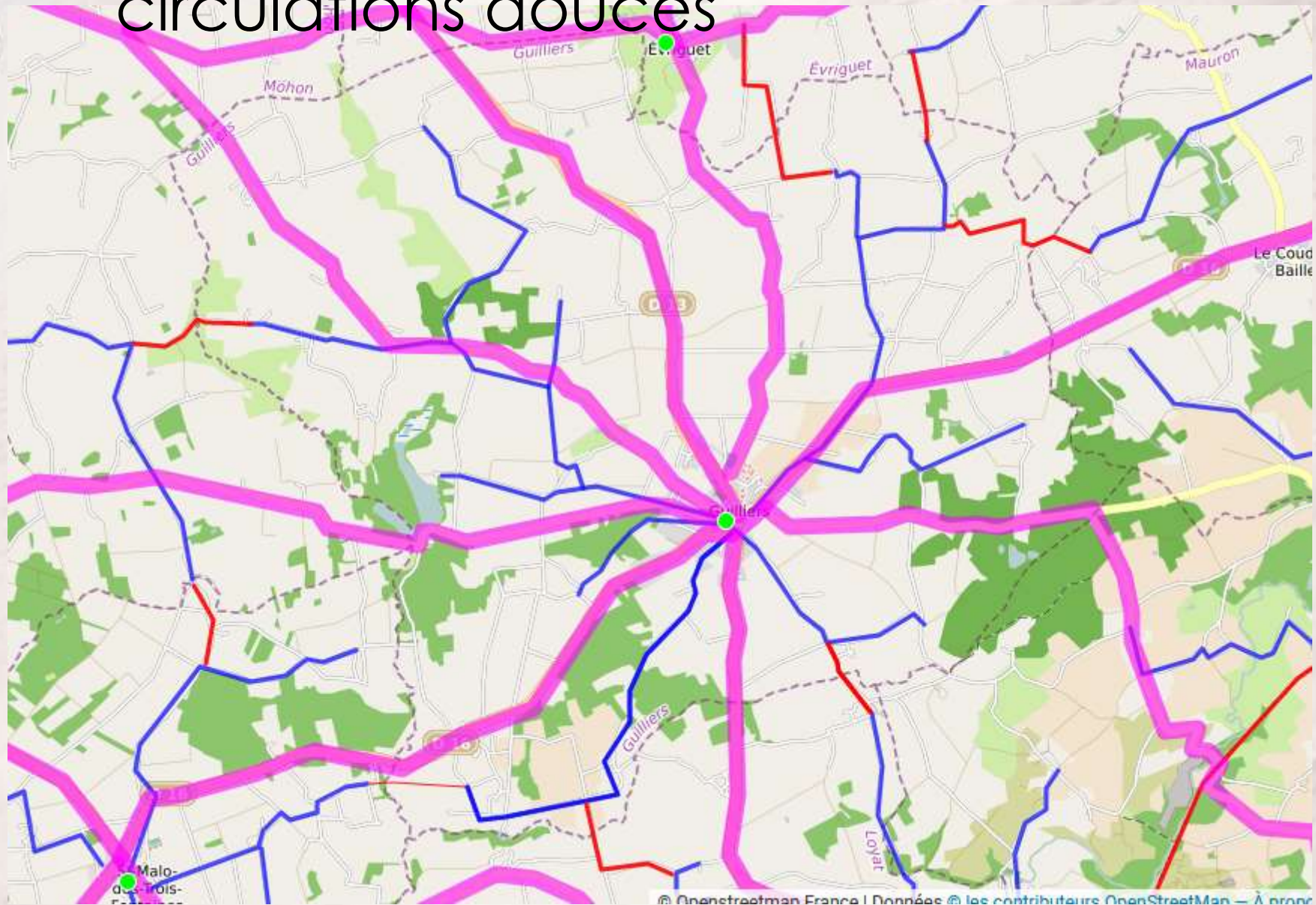
Environ 60 % des routes hors agglomération sont limitées à 60 km/h (souvent en zone).

Un zonage à la façon Pays-bas





Ou de simples axes priorisant les circulations douces



Au-delà de 3 Km, certains parcours peuvent paraître long!





Séparer les vélos et les voitures ou partager?

Favoriser l'usage du vélo nécessite un changement d'usage de la voirie notamment pour les conducteurs de voitures.

Plusieurs approches peuvent être envisagées:

- Aménager des pistes cyclables séparées de la route, c'est une politique qui coûte chère et doit être réservée pour les axes à grande circulation. Elle ne permet pas d'aller jusqu'à l'habitant (voire schéma directeur cyclable de Ploërmel communauté).
- Une politique co-construite avec les citoyens pour trouver les aménagements nécessaires et adaptés pour partager la structure viaire existante. Démarche nécessaire qui permet la rencontre et l'information des différents acteurs.



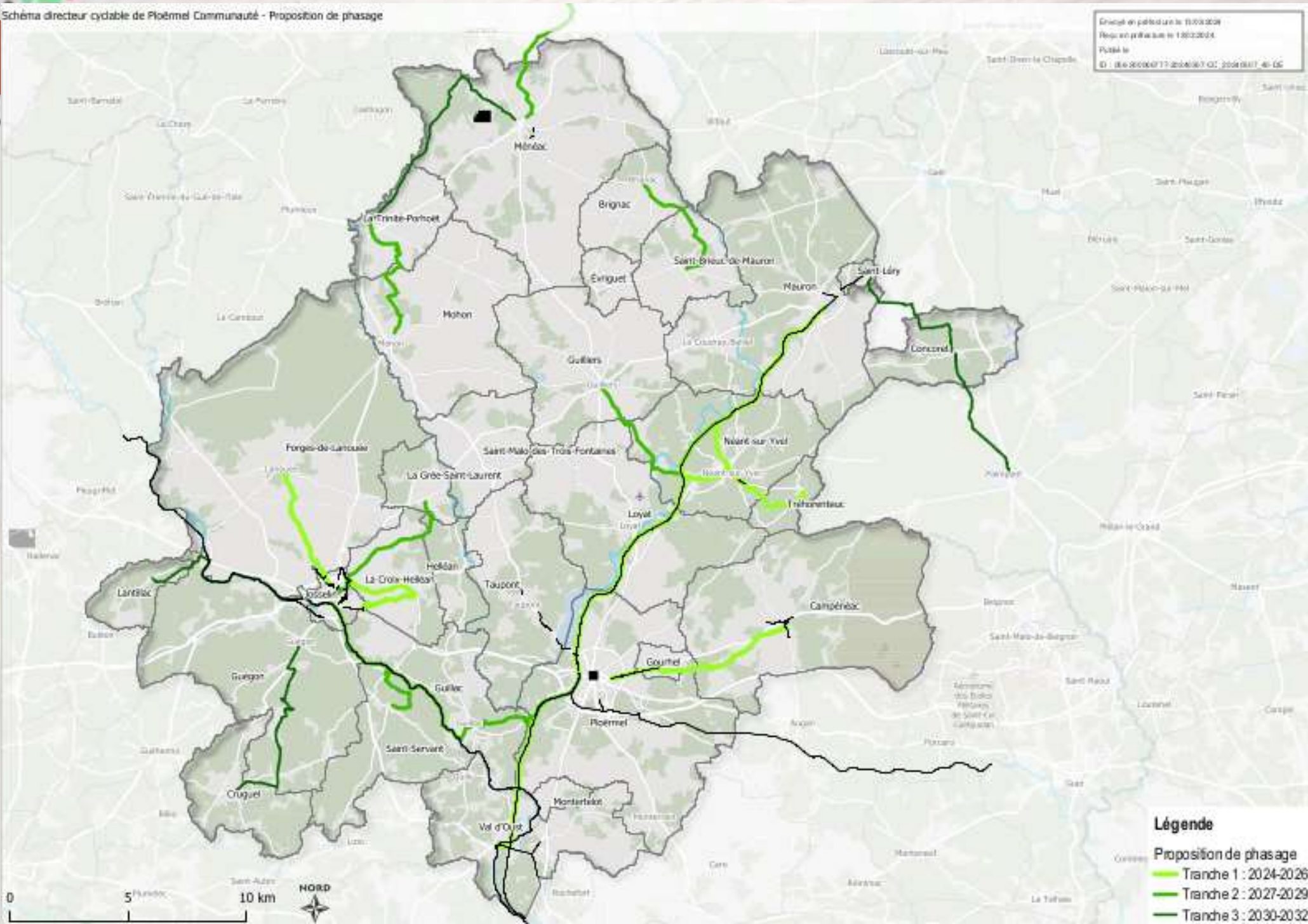
Différents types d'aménagements possible

- Limiter la vitesse, le long d'un axe ou sur une zone, c'est la mesure qui semble la plus efficace(elle doit accompagner des mesures telles que les chaudiours par exemple) .
- Réserver la chaussée à un type de véhicule, les circulations douces par exemple
- Réserver des espaces sur la chaussée: chaudiou, bandes cyclables. Si ces aménagements sont parfois contestés par les conducteurs de voitures, les études montrent un effet bénéfique pour la sécurité s'ils sont adaptés à la situation local et correctement signalés.

Schéma directeur cyclable adopté en mars 2024 par Ploërmel communauté

Schéma directeur cyclable de Ploërmel Communauté - Proposition de phasage

Créé en pdf le 11/03/2024
Révisé en pdf le 18/03/2024
Publié le
ID : 86-20240717-20240807-01-20240807-46-06



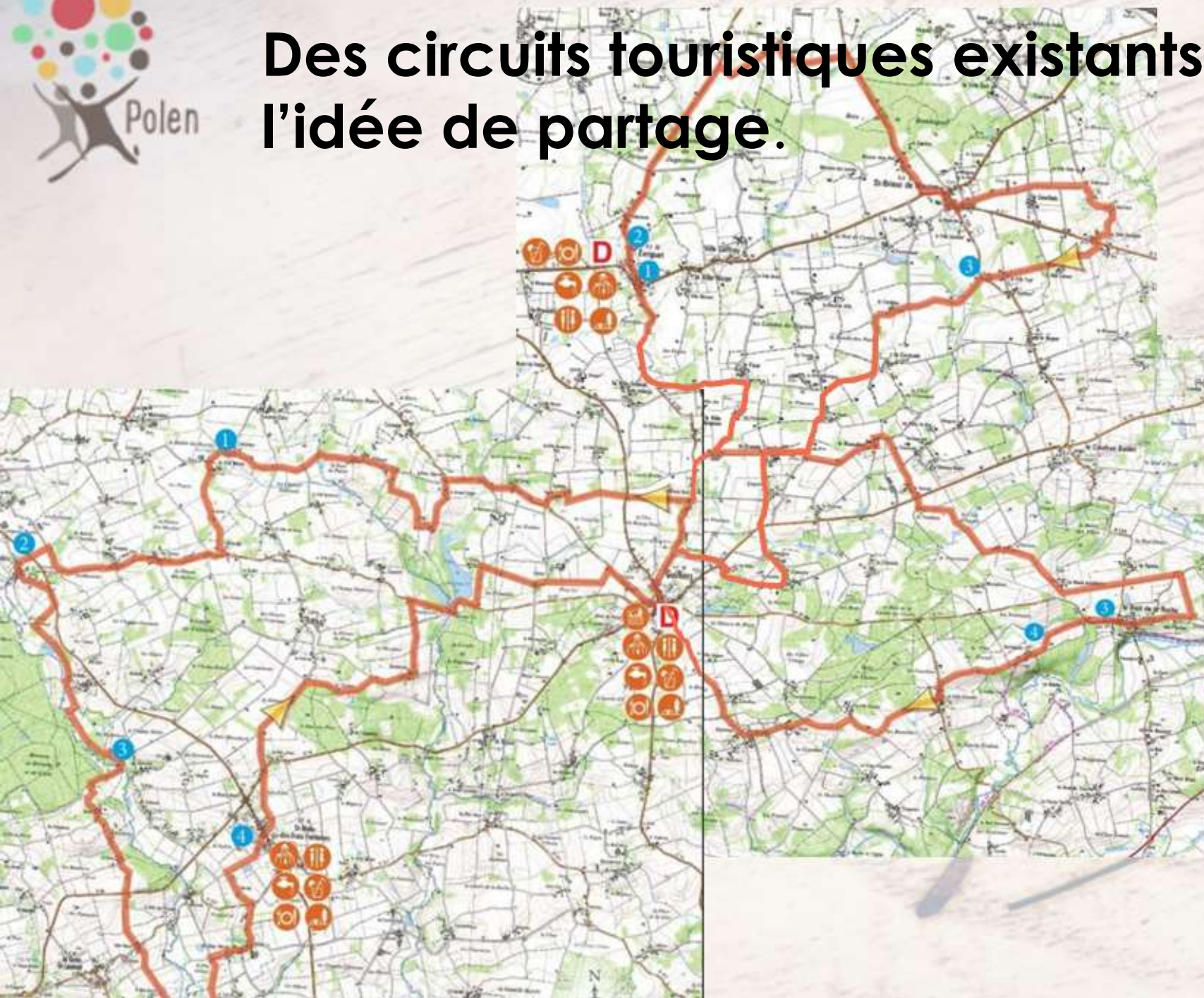


	Itinéraire	Note (titre indicatif)	Tranche 1 2024-2026	Tranche 2 2027-2029	Tranche 3 2030-2032
1	Josselin - Guégon	100% SCD			
2a	Josselin - La-Croix-Helléan (a)	7,7	X		
2b	Josselin - La-Croix-Helléan (b)	7,7	X		
4	Ploërmel - Gourhel	20	X		
5	Gourhel - Campénéac	6,3	X		
6	Josselin - Forges-de-Lanouée (a)	7,7	X		
7	Josselin - La-Grée-St-Laurent	5,9		X	
8	Josselin - Ploërmel via Saint-Servant et Guillac	5,9		X	
9	Ploërmel - Val d'Oust	12,5	X		
10	Ploërmel - Loyat	12,5	X		
11	Loyat - Néant-Sur-Yvel - Mauron	5,6	X		
12	Néant-Sur-Yvel - Tréhorentuc	6,7	X		
13	Mauron - St-Léry	100% Com			
14	Conconet - Paimpont	5,6		X	
15	Ménéac - Mordrignac	6,3		X	
16	Guilliers - Ploërmel	5,6		X	
17	Ploërmel - Taupont	100% SCD			
18	Ménéac - La-Trinité-Porthoët	4,8			X
19	St-Léry - Conconet	5			X
20	La-Trinité-Porthoët - Mohon	5,9		X	
21	Guégon - Cruguel	5			X
22	Josselin - Lantillac	5			X
23	Brignac - St-Brieuc-De-Mauron	5		X	
			710 k€HT	622 k€HT	595 k€HT
			Coût tranches en k€HT		

Pour les itinéraires 2a et 2b, la moyenne des deux options a été prise pour estimer le coût de chaque rhoco.



Des circuits touristiques existants basés sur l'idée de partage.



olen
Et si ensemble
nous faisons
quelque chose?



Des conditions de déplacements adaptées, confortables et sécurisés:

Des modes de stationnement confortable et sécurisés dans chaque commune, notamment à proximité des arrêts du RIV.





Des services motivants des déplacements:

Les services scolaires,

Les collèges et lycées sont accessibles par le ramassage scolaire organisé par la région.

L'accès des maternelles et primaires dépendent de l'organisation de communes, certaines proposent des transports scolaires, d'autres non.

Dans les faits, pour le vélo, en maternelle ce sont les parents qui pédalent. Au-delà de 2 ou 3 km, la distance devient réellement un obstacle.

En primaire, les enfants peuvent parcourir ces distances, mais guère plus de façon quotidienne.

L'enfance est un âge clé pour s'habituer à la pratique du vélo.

Un travail spécifique est à mener sur le sujet.

Des casiers et parc à vélo aux arrêts bus scolaires (tous les bus?) et dans les écoles sont sûrement nécessaires (rangement du casque, cape de pluie...).





Des services motivants des déplacements:

Des courses de proximité, un service de livraison centralisé...

PCAET: Mise en place de politique d'urbanisme pour éviter des déplacements ;

Différents outils sont à la disposition des communes et communautés pour favoriser le commerces de proximité:

- ils restent souvent restrictifs(interdiction de construire, de certaines activités...)
- ou d'accompagnement (préemption de locaux commerciaux, subventions....).

Ils sont d' autant plus efficaces s'ils s'inscrivent dans une politique cohérente entre les différentes communes. D'où l'avantage d'un **PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal)** élaboré dans l'intérêt de tous ses habitants.

Toutefois, dans notre monde d'économie libérale favorisant l'initiative et la prise de risque personnelle, l'offre, la demande et la rentabilité reste primordiale. La concurrence et l'organisation des services de livraison en est une autre dimension.

Des solutions existent pourtant: épicerie associatives ou communales, multiservices ...



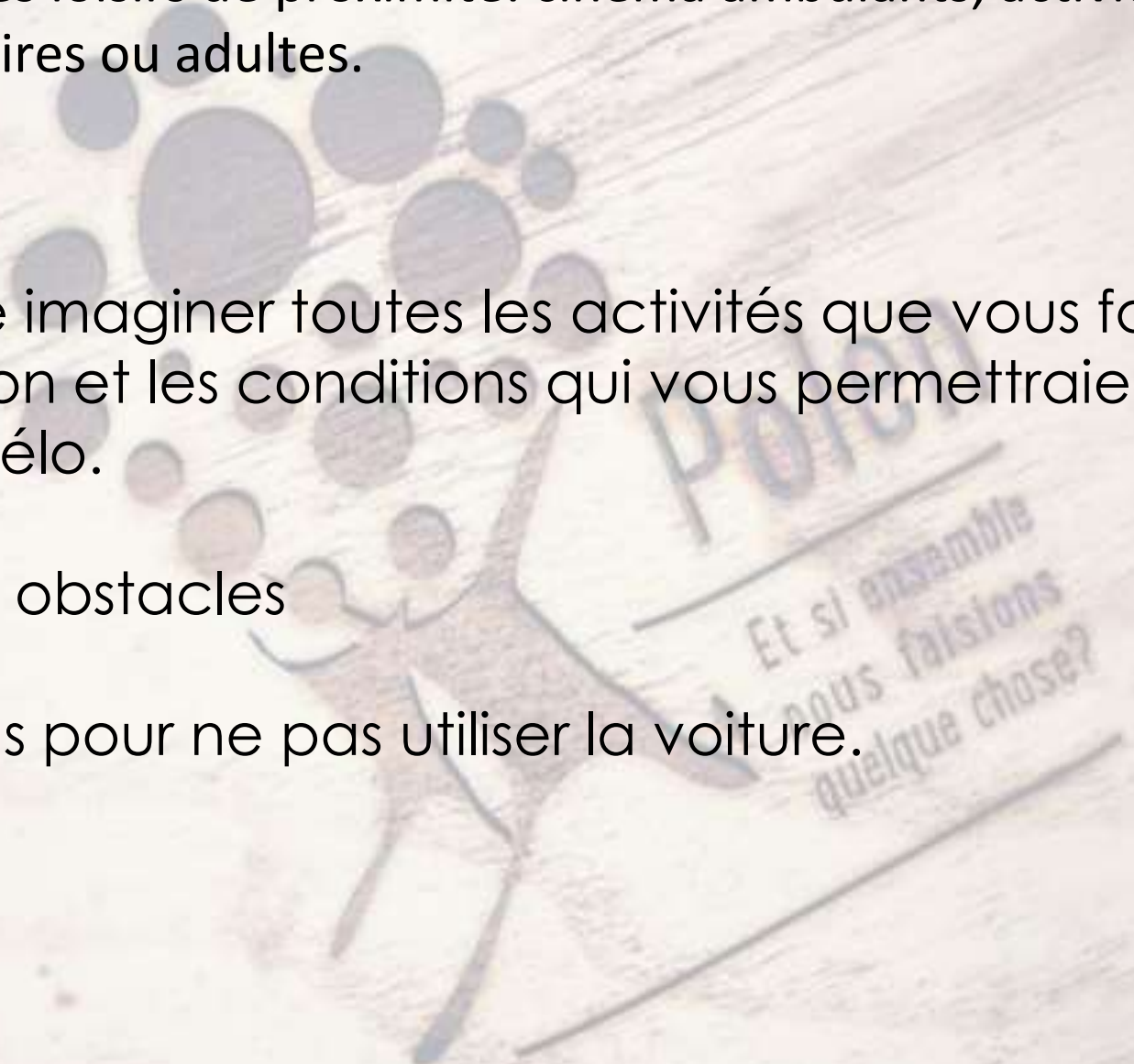
Des services motivants des déplacements:

Des loisirs de proximité: cinéma ambulants, activités parascolaires ou adultes.

Je vous laisse imaginer toutes les activités que vous faites sans obligation et les conditions qui vous permettraient d'y aller en vélo.

Mais aussi les obstacles

Et les solutions pour ne pas utiliser la voiture.



Et si ensemble
nous faisons
quelque chose?



Des services motivants des déplacements:

et bien sur, un travail de proximité (10 km max)

Objectifs opérationnels du PCAET :

- ▣ La totalité des personnes travaillant sur leur lieu de commune utilise un mode de déplacement doux (vélo, marche) au lieu de la voiture ;
- ▣ 50% des personnes travaillant sur une commune différente de leur lieu de résidence utilise le covoiturage au lieu de la voiture, 20% se déplacent en transport en commun et les 30% restants utilisent la voiture

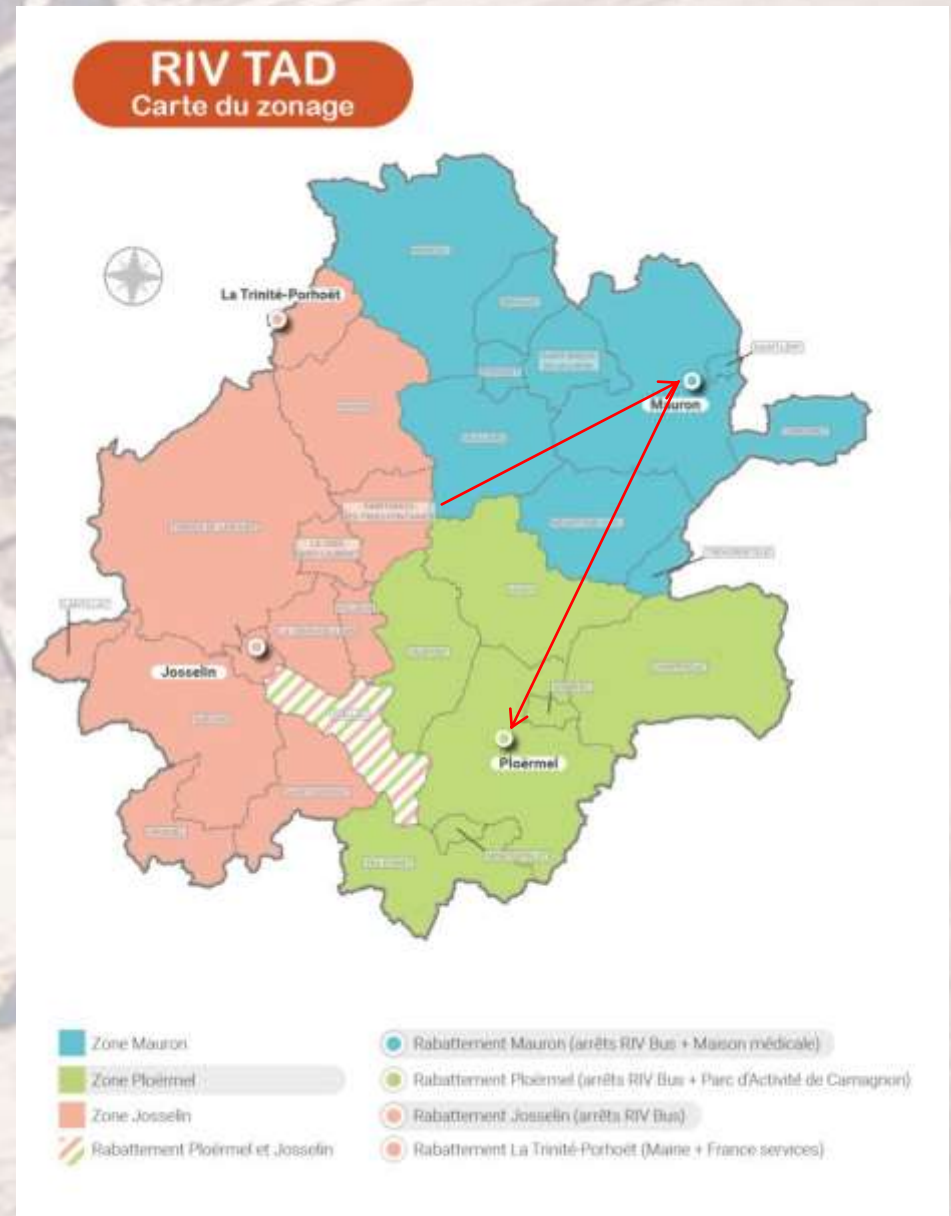
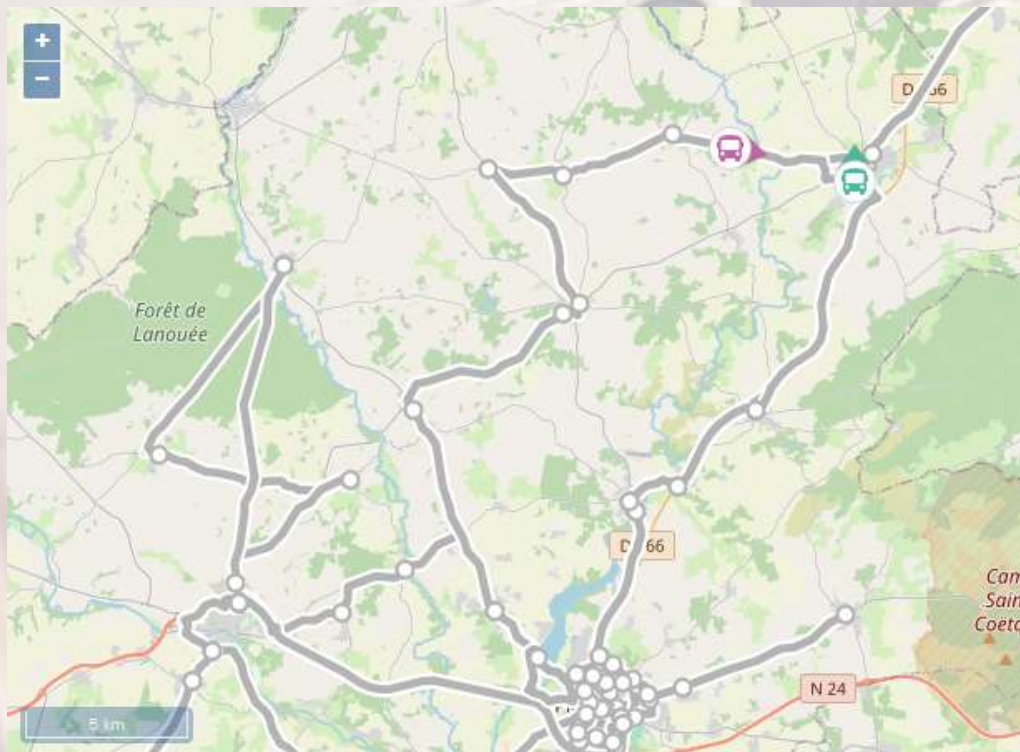
Les études sérieuses sur le covoiturage montrent que l'objectif de 50 % est illusoire. En milieu rural, la voiture restera le principal mode de déplacement principal.

Si les coûts de la voiture autonome continue à augmenter, ils risquent de déséquilibrer l'économie familiale et remettre en cause nos façons de vivre et de nous déplacer.

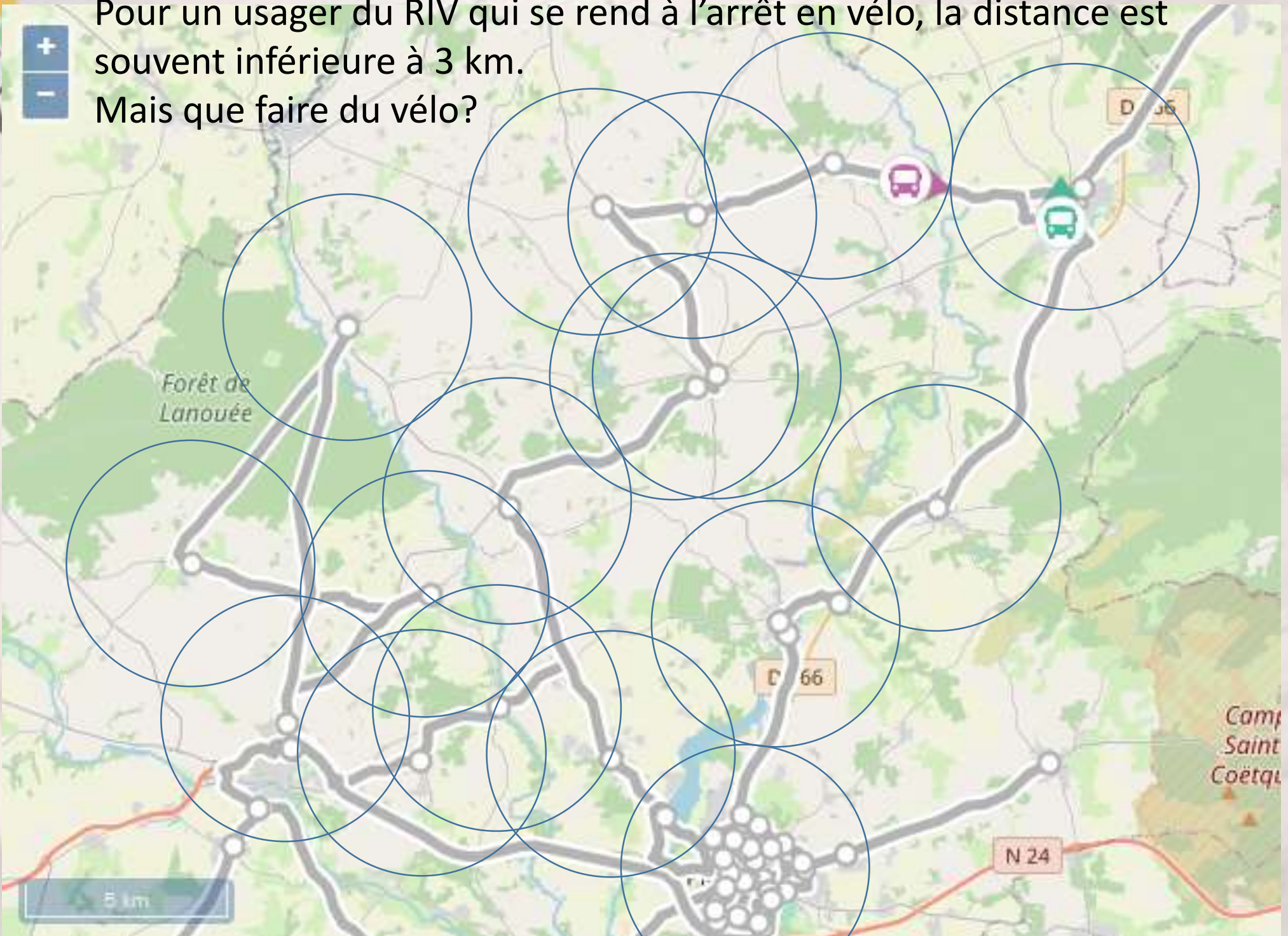


Des modes de déplacements complémentaires pour aller plus loin

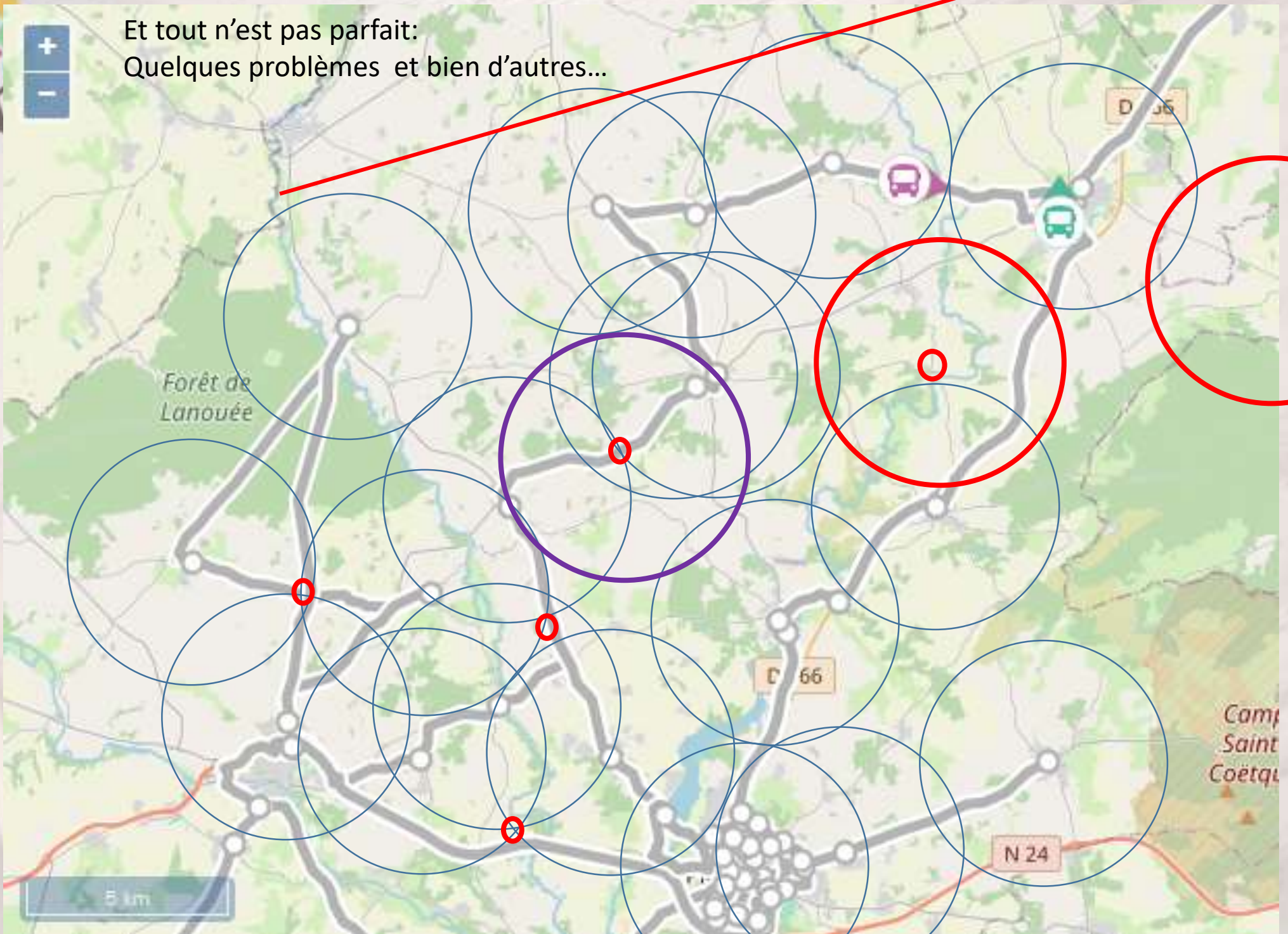
Des transports de commun efficaces et à larges plages horaires



Pour un usager du RIV qui se rend à l'arrêt en vélo, la distance est souvent inférieure à 3 km.
Mais que faire du vélo?



Et tout n'est pas parfait:
Quelques problèmes et bien d'autres...





Les plages horaires indépendantes des besoins des usagers, calées uniquement sur la longueur du circuit!

		Du lundi au vendredi					Le samedi				
		1	3	7	3	3	3	3	3	7	3
Vers Mauron	PLOERMEL • GARE ROUTIÈRE DE RÉHUMPOL	08:18	10:58	13:38	16:18	18:32	09:25	12:12	14:55	17:40	
	PLOERMEL • RUE FERDINAND FOREST	08:21	11:01	13:41	16:21	18:35	09:28	12:15	14:58	17:43	
	PLOERMEL • RUE EDOUARD BRANLY	08:23	11:03	13:43	16:23	18:37	09:30	12:17	15:00	17:45	
	PLOERMEL • RUE MARIE CURIE	08:25	11:05	13:45	16:25	18:39	09:32	12:19	15:02	17:47	
	PLOERMEL • RUE DU DOMAINE	08:27	11:07	13:47	16:27	18:41	09:34	12:21	15:04	17:49	
	PLOERMEL • RUE DU ROI ARTHUR	08:29	11:09	13:49	16:29	18:43	09:36	12:23	15:06	17:51	
	PLOERMEL • RUE DES THABORDS	08:30	11:10	13:50	16:30	18:44	09:37	12:24	15:07	17:52	
	PLOERMEL • RUE DU VAL	08:32	11:12	13:52	16:32	18:46	09:39	12:26	15:09	17:54	
	PLOERMEL • RUE JEAN MOULIN	08:35	11:15	13:55	16:35	18:49	09:42	12:29	15:12	17:57	
Vers Mauron	TAUPONT • LES BELLES RIVES	08:39	11:19	13:59	16:39	18:53	09:46	12:33	15:16	18:01	
	TAUPONT • MAIRIE	08:42	11:22	14:02	16:42	18:56	09:49	12:36	15:19	18:04	
	SAINT-MALO-DES-TROIS-FONTAINES • MAIRIE	08:49	11:29	14:09	16:49	19:03	09:56	12:43	15:26	18:11	
	GUILLIERS • LES CHENOTS	08:55	11:35	14:15	16:55	19:09	10:02	12:49	15:32	18:17	
	GUILLIERS • MAIRIE Place des Anciens Combattants	08:58	11:38	14:18	16:58	19:12	10:05	12:52	15:35	18:20	
	MENÉAC • LA BOURDONNAIS	09:02	11:42	14:22	17:02	19:16	10:09	12:56	15:39	18:24	
	EVRIQUET • MAIRIE	09:05	11:45	14:25	17:05	19:19	10:12	12:59	15:42	18:27	
	SAINT-BRIEUC-DE-MAURON • MAIRIE	09:09	11:49	14:29	17:09	19:23	10:16	13:03	15:46	18:31	
	MAURON • ROND-POINT DU STADE	09:16	11:56	14:36	17:16	19:30	10:23	13:10	15:53	18:38	
	MAURON • ÉGLISE	09:19	11:59	14:39	17:19	19:33	10:26	13:13	15:56	18:41	
	MAURON • MAIRIE Restaurant scolaire	09:21	12:01	14:41	17:21	19:35	10:28	13:15	15:58	18:43	
	MAURON • MAIRIE Restaurant scolaire	06:46	09:25	12:05	14:45	17:25	10:35	13:20	16:05	18:48	
	MAURON • ÉGLISE	06:48	09:27	12:07	14:47	17:27	10:37	13:22	16:07	18:50	
	MAURON • ROND-POINT DU STADE	06:51	09:30	12:10	14:50	17:30	10:40	13:25	16:10	18:53	
SAINT-BRIEUC-DE-MAURON • MAIRIE	06:58	09:37	12:17	14:57	17:37	10:47	13:32	16:17	19:00		
EVRIQUET • MAIRIE	07:02	09:41	12:21	15:01	17:41	10:51	13:36	16:21	19:04		
MENÉAC • LA BOURDONNAIS	07:05	09:44	12:24	15:04	17:44	10:54	13:39	16:24	19:07		
GUILLIERS • MAIRIE Place des Anciens Combattants	07:10	09:49	12:29	15:09	17:49	10:59	13:44	16:29	19:12		
GUILLIERS • LES CHENOTS	07:13	09:52	12:32	15:12	17:52	11:02	13:47	16:32	19:15		
SAINT-MALO-DES-TROIS-FONTAINES • MAIRIE	07:19	09:58	12:38	15:18	17:58	11:08	13:53	16:38	19:21		
TAUPONT • MAIRIE	07:26	10:05	12:45	15:25	18:05	11:15	14:00	16:45	19:28		
TAUPONT • LES BELLES RIVES	07:29	10:08	12:48	15:28	18:08	11:18	14:03	16:48	19:31		
PLOERMEL • RUE JEAN MOULIN	07:32	10:11	12:51	15:31	18:11	11:21	14:06	16:51	19:34		
PLOERMEL • RUE DU VAL	07:35	10:14	12:54	15:34	18:14	11:24	14:09	16:54	19:37		
PLOERMEL • RUE DES THABORDS	07:37	10:16	12:56	15:36	18:16	11:26	14:11	16:56	19:39		
PLOERMEL • RUE DU ROI ARTHUR	07:38	10:17	12:57	15:37	18:17	11:27	14:12	16:57	19:40		
PLOERMEL • RUE DU DOMAINE	07:40	10:19	12:59	15:39	18:19	11:29	14:14	16:59	19:42		
PLOERMEL • RUE MARIE CURIE	07:42	10:21	13:01	15:41	18:21	11:31	14:16	17:01	19:44		
PLOERMEL • RUE EDOUARD BRANLY	07:44	10:23	13:03	15:43	18:23	11:33	14:18	17:03	19:46		
PLOERMEL • RUE FERDINAND FOREST	07:46	10:25	13:05	15:45	18:25	11:35	14:20	17:05	19:48		
PLOERMEL • GARE ROUTIÈRE DE RÉHUMPOL	07:49	10:28	13:08	15:48	18:28	11:38	14:23	17:08	19:51		

L'arrêt Église de Mauron sera non desservi jusqu'en janvier 2024



Que faire de son vélo lorsqu'il n'y a pas de matériel de protection près de l'arrêt du RIV?

Pour les vélos électriques pas de solutions!



Le RIV Bus est équipé de 2 emplacements vélos (sauf ligne 9). Réservation obligatoire la veille avant 15h (du lundi au vendredi) au 06 38 27 79 96. Le vélo ne doit pas dépasser 15kg, et l'utilisateur doit être en mesure d'embarquer et débarquer son vélo de manière autonome.

En général, le poids moyen d'un vélo électrique se situe **entre 20 et 30 kilogrammes.**



**Des modes de déplacements complémentaires
pour aller plus loin:**

Des systèmes de déplacements coopératifs

Des modes de déplacements partagé.

Des modes de transports alternatifs au
vélo et à la voiture



Le déroulement de la soirée:

- Témoignages
- Discussion : oppositions, manques, compléments....
- Définir une stratégie, des priorités ...
- Que peut faire POLEN?
 - Un groupe de travail
 - Des lettres aux maires, aux présidents de communes...
 - Des actions de terrain
- Propositions de thèmes.

POLEN

Et si ensemble
nous faisons
quelque chose?