

FICHE VÉLO N° 8

LE VELO EN QUELQUES CHIFFRES CLES



VEL-OC – Coordination schéma vélo Ouest Cornouaille



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO



Avec le soutien de



LE VELO EN CHIFFRES – SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES

Cette fiche rassemble quelques chiffres clés du vélo en Ouest Cornouaille en 2020 complétés par des éléments de contexte et une mise en perspective. Elle vise à donner sur quelques pages des repères pour la politique publique en faveur du vélo.

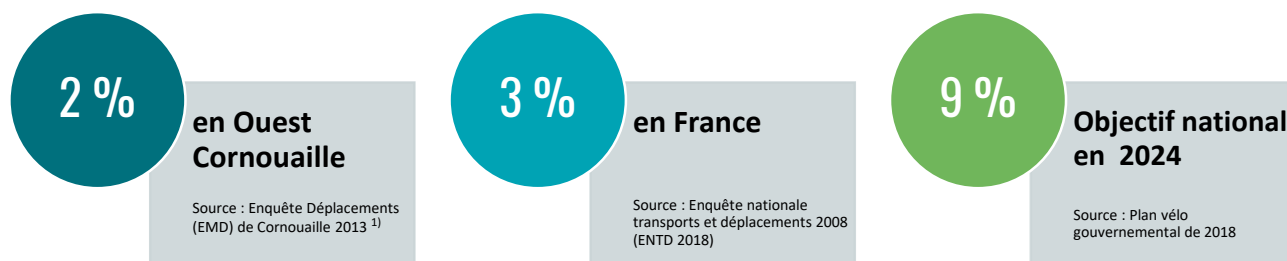
Les chiffres présentés ci-dessous sont issus d'une analyse d'études existantes à différentes échelles. Le format oblige à être concis. Les sources qui sont systématiquement indiquées vous permettent d'approfondir les différentes informations. La présentation d'une valeur pour toute l'Ouest Cornouaille ne saurait pas cacher les grandes disparités à l'intérieur de ce territoire.

En bref, le **potentiel pour développer la pratique du vélo en Ouest Cornouaille est très important** (p. 2), l'infrastructure cyclable se développe, bien que **des marges de manœuvres significatives existent encore** (p. 3) et **les effets positifs du vélo existent au niveau individuel et sociétal** (p.4).

Clé de lecture : **Situation actuelle en Ouest Cornouaille**, **Éléments de contexte**, **Projections et estimations**

LE POTENTIEL DU VELO COMME MODE DE DEPLACEMENT EN OUEST CORNOUAILLE

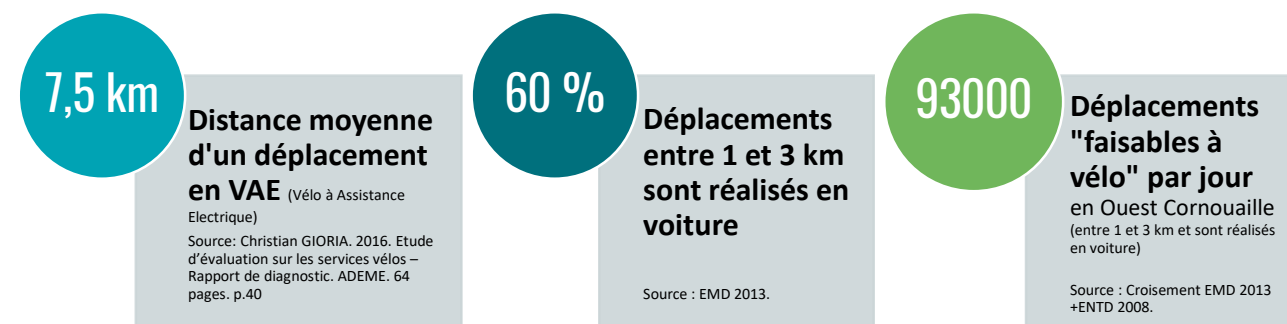
Part modale vélo (% des trajets réalisés à vélo par les habitants en semaine)



Vers une explosion des trajets à vélo dans une Ouest Cornouaille qui atteint l'objectif des 9 % en 2024



Transformer les trajets courts en voiture d'aujourd'hui en trajets vélo de demain



L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE EN OUEST CORNOUAILLE

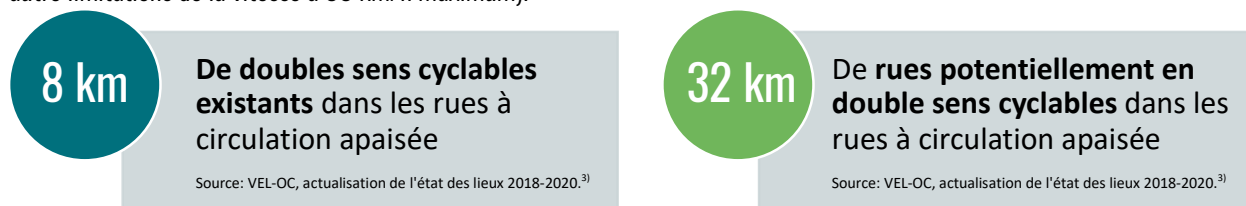
Infrastructure cyclable – rendre les villages et les villes cyclables

La densité des habitations, des commerces et des services génère une concentration des déplacements et de la vie locale dans les agglomérations. C'est pourquoi, le code de l'environnement prévoit d'y rendre toutes les rues cyclables. Rendre les routes hors agglomération cyclables reste bien entendu souhaitable.



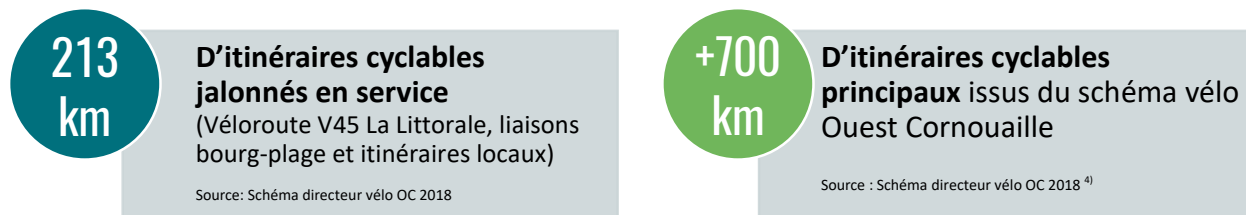
Doubles sens cyclables – Des trajets plus directs, plus simples et plus sûrs

Les doubles sens cyclables (sens unique sauf vélo) permettent aux cyclistes de prendre le trajet le plus court, de bénéficier de bonnes conditions de sécurité et de simplifier l'orientation. Suite à des évaluations de sécurité positives, le double sens cyclable est le régime à prévoir par défaut dans toute les rues à circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes et autre limitations de la vitesse à 30 km/h maximum).



Itinéraires cyclables – Des circuits identifiés et continus entre les principaux pôles du territoire

Les itinéraires cyclables sont des parcours conseillés pour relier différents points d'intérêt. Une signalisation directionnelle réglementaire informe sur la direction à suivre. Pour être efficace, les itinéraires doivent être continus et connectés entre eux.



Stationnement vélo – l'indispensable pour faire du vélo un vrai mode de déplacement

Le vol de vélo est un phénomène très répandu (1 vélo volé/minute en France) et constitue un des principaux freins à l'utilisation du vélo. Des supports de type arceau ou « U-renversé » sont à privilégier pour plus de sécurité et limiter les risques d'abimer les vélos stationnés (roues voilées si le vélo est maintenu par la roue).⁵⁾



QUELQUES EFFETS DE L'ACTION EN FAVEUR DU VELO : santé & économie

30 min
/jour

D'activité physique modérée par jour permettent d'améliorer l'endurance cardio respiratoire, l'état musculaire et osseux, et de réduire le risque de maladies non transmissibles et de dépression

Source: Organisation mondiale de la Santé, stratégie mondiale pour l'alimentation, l'exercice physique et la santé.

66
€/jour

Dépense moyenne d'une personne en itinérance sur les véloroutes et voies vertes en Bretagne (soit 19€ de plus que la moyenne d'un touriste en Bretagne)

Source : Etude de fréquentation des véloroutes et voies vertes de Bretagne, 2018, CRT Bretagne et ses partenaires, Inddigo, Symetris & Etude REFLET 2016.

PRECISIONS METHODOLOGIQUES

- 1) Cette enquête a été menée entre mi-novembre 2012 et début février 2013, c'est-à-dire pendant les mois avec la pratique cycliste la plus faible. La moyenne journalière des déplacements à vélo sur une année devrait être environ 1,8 fois supérieure à la moyenne sur la période de l'enquête (coefficient de saisonnalité issu de l'enquête nationale déplacements et transports 2008).
- 2) Dans le cas d'une délimitation incomplète d'une agglomération (ex. routes qui permettent de rentrer et sortir d'une agglomération sans franchir un panneau qui la délimite) la délimitation analytique a été complétée dans l'esprit des délimitations existantes pour la même agglomération. En cas de doute, la délimitation retenue est une délimitation restrictive. Seules les routes ont été retenues (ni les sentiers, ni les chemins carrossables, ni les routes empierrées, ni les pistes cyclables indépendantes, ... influencent la délimitation ou le linéaire). Par conséquent, le chiffre indiqué peut être considéré comme un plancher. La documentation des délimitations retenues pour l'analyse est disponible auprès du SIOCA. Les types d'aménagements prévus par la réglementation sont listés dans l'article L228-2 du code de l'environnement.
- 3) L'analyse se base sur les rues déjà limitées à 30 km/h maximum au moment de l'analyse. Le potentiel est calculé comme l'ensemble du linéaire à vitesse apaisée. Ce chiffre contient quelques rares cas où la situation particulière justifie de ne pas mettre en place un double sens cyclable (DSC). Ces cas seront probablement surcompensés par des rues où la vitesse pratiquée est déjà compatible avec une mise en DSC sans que la vitesse soit réglementairement limitée à 30 km/h maximum. Les DSC sont également possibles en dehors des rues à circulation apaisée.
- 4) Sont pris en compte : uniquement les itinéraires dont le potentiel évalué correspond au minimum 7/15 points et uniquement des sections en Ouest Cornouaille. Plus de détails sur l'évaluation se trouvent dans le « Livret itinéraires structurants ».
- 5) Le ministère de l'intérieur recense 500 000 vols/an.
- 6) Le stationnement vélo de qualité donne de la sérénité au déplacement à vélo, permet une pratique utilitaire et une montée en gamme des vélos. Le code de la construction et de l'habitat définit la possibilité d'attacher le cadre et au moins une roue du vélo comme critère à respecter. La présente analyse se base sur ces critères.

SCHEMA DIRECTEUR VELO OUEST CORNOUAILLE

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT Ouest Cornouaille (développement des modes actifs et mise en cohérence des modes de transports) et du développement touristique, les collectivités de l'Ouest Cornouaille ont élaboré un schéma directeur vélo commun entre 2017 et 2019. Depuis mai 2019, le SIOCA porte le projet « Vélo en

Ouest Cornouaille » (VEL-OC) pour accompagner la mise en œuvre du schéma directeur vélo, pour favoriser son appropriation par la population et les visiteurs et développer ainsi la pratique utilitaire et récréative du vélo. Le projet bénéficie du soutien financier de la Région Bretagne et du soutien technique et financier de l'ADEME.

CONTACT

Syndicat Intercommunautaire Ouest Cornouaille Aménagement

Siège & courrier : 17 rue Raymonde Folgoas Guillou,
CS 82035, 29122 Pont-l'Abbé cedex

Site internet : www.sioca.fr et www.sioca.fr/velo

Chargé de mission vélo : Michael HÄUSLE

Téléphone : 06 80 10 10 05

Courriel : michael.hausle@sioca.fr