



Citoyens  
Investis pour le  
Développement  
Responsable  
et l'Écologie

SECTION CIDRE LANGROLAY-SUR-RANCE

**DOSSIER MOBILITÉ -  
DEVELOPPER LE DÉPLACEMENT  
A VÉLO LANGROLAY-PLOUËR**

## Table des matières

<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>2. CONTEXTE ACTUEL.....</b>	<b>2</b>
<b>3. RAPPEL DE L’HISTORIQUE DES ECHANGES AVEC LA MAIRIE DE LANGROLAY-SUR-RANCE .....</b>	<b>2</b>
ENGAGEMENTS.....	2
OBJECTIFS .....	2
QUESTIONNAIRE CIRCULATION .....	2
<b>4. LES BESOINS PRIORITAIRES .....</b>	<b>3</b>
BESOINS UTILITAIRES.....	3
BESOINS DE DECOUVERTE A VOCATION TOURISTIQUE .....	3
<b>5. LEGISLATION ET OPPORTUNITES .....</b>	<b>3</b>
5.1 LES TROIS PILIERS DE LA LOI D’ORIENTATION DES MOBILITES .....	3
5.2 LE PLAN VELO ET MOBILITES ACTIVES .....	4
QUELS SONT LES 4 AXES DU PLAN VELO ?.....	4
DEVELOPPER UNE CULTURE VELO .....	4
5.3 APPRENTISSAGE DU VELO POUR LES ENFANTS DE 6 A 11 ANS .....	5
LE SAVOIR ROULER A VELO.....	5
5.4 LES PROGRAMMES AVELO 1-2 POUR AIDER LES COLLECTIVITES A S’ENGAGER DANS UNE POLITIQUE CYCLABLE .....	5
<b>6. PROPOSITION D’AMENAGEMENT VIA LESMONT ELABOREE AVEC LES CONSEILS DE L’ASSOCIATION LIAISONS DOUCES (MICHEL FORGET).....</b>	<b>6</b>
6.1 ITINERAIRES ETUDIES .....	6
6.2 LES AMENAGEMENTS A ENVISAGER SUR LE TRAJET RETENU VIA LESMONT ET LA CHIENNAIS .....	7
CONCLUSION : LE VELO, UN MODE DE DEPLACEMENT D’AVENIR .....	11
ENCOURAGER LES COLLECTIVITES ET LES INTERCOMMUNALITES A SE DOTER DE POLITIQUES CYCLABLES.....	11
<b>ANNEXE 1 ELEMENTS DE L’OPTION 3 VIA LESMONT, VARIANTE EMPRUNTANT LE CHEMIN AGRICOLE VERS LA FORTITUAIS.....</b>	<b>12</b>
<b>ANNEXE 2 : AMENAGEMENT PREVU DU BOURG DE LANGROLAY-SUR-RANCE .....</b>	<b>14</b>
<b>ANNEXE 3 ENTRETIEN AVEC EMMANUEL CIBERT ADJOINT A L’URBANISME ET AUX MOBILITES - 18 FEVRIER 2022 .....</b>	<b>15</b>

## 1. Préambule

La circulation à vélo et à pied est une solution concrète aux besoins de déplacement de proximité. C'est aussi une réponse efficace pour accompagner la transition écologique, pour favoriser le bien-être et la santé. D'où la nécessité de développer les liaisons douces et améliorer la sécurité.

## 2. Contexte actuel

Langrolay-sur-Rance est une commune d'environ 1000 habitants, qui ne dispose que d'un seul commerce (bar-tabac-dépôt de pain). Les transports en commun sont réduits (transport scolaire, quelques bus). Langrolay-sur-Rance dispose d'une école publique primaire et d'un collège distant de 4,0 km à Plouër-sur-Rance. Les commerces de proximité sont situés à Plouër-sur-Rance, au Minihic-sur-Rance ou à Pleurtuit.

L'accès à Plouër-sur-Rance se fait par la départementale D12 qui est empruntée essentiellement par des véhicules motorisés, sans aménagement pour les liaisons douces (vélos, piétons) ou par la D28 en direction de Pleslin puis par la route de Lesmont.

Pour accéder au centre bourg et à l'école, la rue de la Croix Boissière n'est pas sécurisée pour les vélos ni pour les piétons (voitures garées sur les trottoirs, tracteurs imposants, absence de voies cyclables, vitesse excessive de certains automobilistes).

## 3. Rappel de l'historique des échanges avec la mairie de Langrolay-sur-Rance

### Engagements

- Dès 2007, une commission réunissant quelques conseillers communautaires a travaillé à l'élaboration d'un schéma de déplacement à vélo, regroupant sur la communauté de communes Rance Frémur : Plouër, Langrolay, Pleslin-Trigavou, Trémereuc. L'idée était de rallier les bâtiments communautaires (école de musique, centre aéré, salles de réunions).
- Accord entre Plouër et Pleslin-Langrolay pour des voies à vélo entre communes.

### Objectifs

- 1-Chaque commune devait à terme être reliée au bâtiment communautaire par une voie cyclable sécurisée.
- 2-Chaque commune devait créer des voies cyclables permettant aux écoliers et collégiens de se rendre en sécurité à l'école et au collège.
- 3- Chaque commune devait réfléchir à la mise en place de voies cyclables permettant d'accéder aux commerces.

Ce schéma a fait l'objet d'une publication. Ce schéma a été validé en conseil communautaire par tous les maires de l'époque.

Compte tenu des transports collectifs rares, l'absence d'aménagement piéton et vélo sécurisés, l'alternative à la voiture est actuellement compromise. Très peu d'enfants se rendent à l'école à vélo. Il en est de même pour les adultes pour des trajets utilitaires.

### Questionnaire circulation

CIDRE Langrolay a proposé à la mairie de Langrolay en octobre 2021, un questionnaire sur la circulation dont l'objectif était d'interroger les habitants de Langrolay sur leur mode de déplacement et de cibler les difficultés rencontrées. L'équipe municipale n'a pas adhéré à ce projet.

## 4. Les besoins prioritaires

Les besoins de déplacements sécurisés recensés :

### Besoins utilitaires

- La possibilité d'aller à l'école du bourg à pied ou à vélo de manière sécurisée,
- La possibilité pour les enfants d'aller au collège, école de musique de Plouër à vélo,
- La possibilité d'aller faire ses courses à Plouër , au Minihic ou à Pleurtuit à pied ou à vélo,
- La possibilité de se rendre à son travail à vélo sur les trajets Langrolay vers Plouer, Pleslin, Pleurtuit, Dinard, St Malo,
- Accéder à l'ère de covoiturage de Plouër-sur-Rance, à pied ou à vélo.

### Besoins de découverte à vocation touristique (balade familiale et sportive)

- La possibilité de circuler à vélo ou à pied pour le loisir, le sport,
- La possibilité de rallier des circuits existants des communes voisines

**En conclusion, la sécurisation de l'axe PLouër-Langrolay nous paraît prioritaire car il répond à la majorité des besoins exprimés.**

**La deuxième priorité est l'accès à l'école primaire de Langrolay pour les habitants de la commune.**

## 5. Législation et opportunités

**La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 porte un objectif simple : des transports du quotidien plus faciles, moins coûteux et plus propres. Pour y parvenir, elle donne un rôle de premier plan aux élus et aux collectivités. Le plan vélo prévoit aussi d'aider les collectivités à financer des projets d'infrastructures cyclables sur leur territoire.**

### 5.1 Les trois piliers de la loi d'orientation des mobilités

#### 1/ Investir plus et mieux dans les transports du quotidien

- Une réorientation claire des investissements en faveur des transports du quotidien : hausse des moyens pour l'entretien des réseaux existants, **désenclavement des territoires ruraux.**

#### 2/ Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer

- Des solutions alternatives à la voiture individuelle proposées sur 100 % du territoire par les collectivités : le covoiturage,
- La mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social dans les entreprises,
- Un forfait mobilité durable, jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou à vélo : les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacement de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales. L'État le généralisera à tous ses agents dès 2020 à hauteur de 200 €/an.

### 3/ Engager la transition vers une mobilité plus propre

Un plan vélo inédit pour tripler sa part dans les déplacements : création **d'un fonds vélo de 350 M€**, lutte contre le vol avec la généralisation progressive du marquage des vélos et des stationnements sécurisés, création du forfait mobilité durable, **généralisation du savoir-rouler à l'école...**

#### 5.2 Le plan vélo et mobilités actives

**Aujourd'hui, le vélo ne représente que 3 % de nos trajets.** Le Plan vélo, présenté le 14 septembre 2018 par le Gouvernement, a pour **objectif de tripler cette part pour atteindre 9 % en 2024.** Le plan est composé en 4 axes regroupant une trentaine de mesures : la sécurité, la lutte contre le vol, les incitations et la culture vélo.

#### Quels sont les 4 axes du plan vélo ?

##### **Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière**

Ce fonds national a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables au sein des collectivités. Il ciblera en partie les discontinuités d'itinéraires. Le premier appel à projets a été lancé en 2019.

Pour permettre aux collectivités d'anticiper la mise en œuvre de ce fonds national « mobilités actives », l'ADEME lance un appel à projets « Vélo et territoires ». Il vise à accompagner les territoires et agglomérations moyennes à établir leur politique cyclable.

Afin d'améliorer la sécurité, le plan vélo prévoit par exemple : d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en agglomération, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc.

##### **Sûreté : mieux lutter contre le vol**

Rendre obligatoire le marquage des vélos, c'est l'une des mesures phares du plan vélo, pour lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos.

##### **Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux**

Le choix de prendre son vélo pour se rendre au travail, ou accéder à des services et des activités doit devenir une réalité accessible pour de nombreux citoyens. Plusieurs mesures d'incitation fiscale à destination des entreprises doivent y contribuer, les employeurs jouant un rôle clé dans l'usage du vélo.

#### Développer une culture vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge comme :

- Le développement de la pratique du vélo en toute sécurité,
- Le déploiement de plans de mobilité scolaires,
- Le développement de l'activité physique pour la santé,
- L'encadrement des nouveaux services de mobilité,
- Le développement de l'accessibilité aux fournisseurs de services d'informations des données relatives à la pratique du vélo : réseaux cyclables, vélos en libre-service...

### 5.3 Apprentissage du vélo pour les enfants de 6 à 11 ans

#### Le savoir rouler à vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge.

Cela passe notamment par la généralisation du **Savoir rouler à vélo**. C'est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans, de suivre une formation encadrée de 10 heures. À l'horizon 2022, tous les enfants entrant au collège doivent maîtriser la pratique du vélo en autonomie dans les conditions réelles de circulation. Ce qui concerne environ 850 000 enfants, pour une classe d'âge.

En janvier 2018, le gouvernement a décidé d'un financement de 21 millions d'euros, accessible aux acteurs territoriaux qui souhaitent mettre en place un projet « savoir rouler à vélo » : collectivités locales, écoles, partenaires du « savoir rouler à vélo »...

### 5.4 Les programmes AVELO 1-2 pour aider les collectivités à s'engager dans une politique cyclable

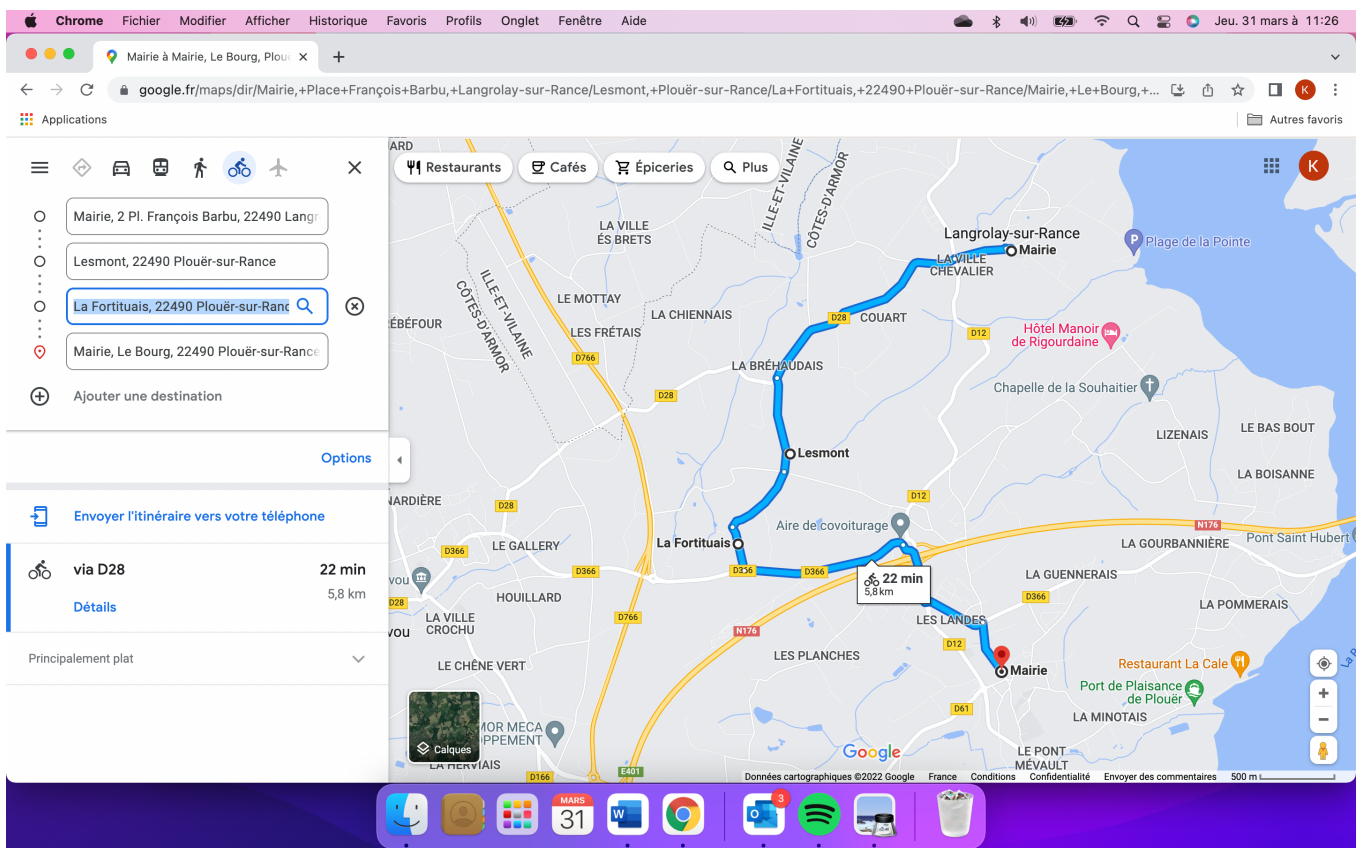
Le fonds national de 350 M€ a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables au sein des collectivités. L'ADEME lance l'appel à projets AVELO 2 pour accompagner les territoires à définir et animer leur politique cyclable. Cet appel à projet lancé dans le cadre du programme de Certificats d'économie d'énergie (CEE) AVELO 2 mobilise 25 millions d'euros pour faire du vélo un mode de déplacement du quotidien dans les territoires péri-urbains et peu denses. AVELO2 s'inscrit dans la continuité du programme AVELO lancé en 2019 par l'ADEME qui a permis de soutenir 220 territoires peu et moyennement denses, soit près de 16 millions d'habitants, dans la définition et le déploiement de leur politique cyclable.

## 6. Proposition d'aménagement via Lesmont élaborée avec les conseils de l'Association Liaisons Douces (Michel FORGET)

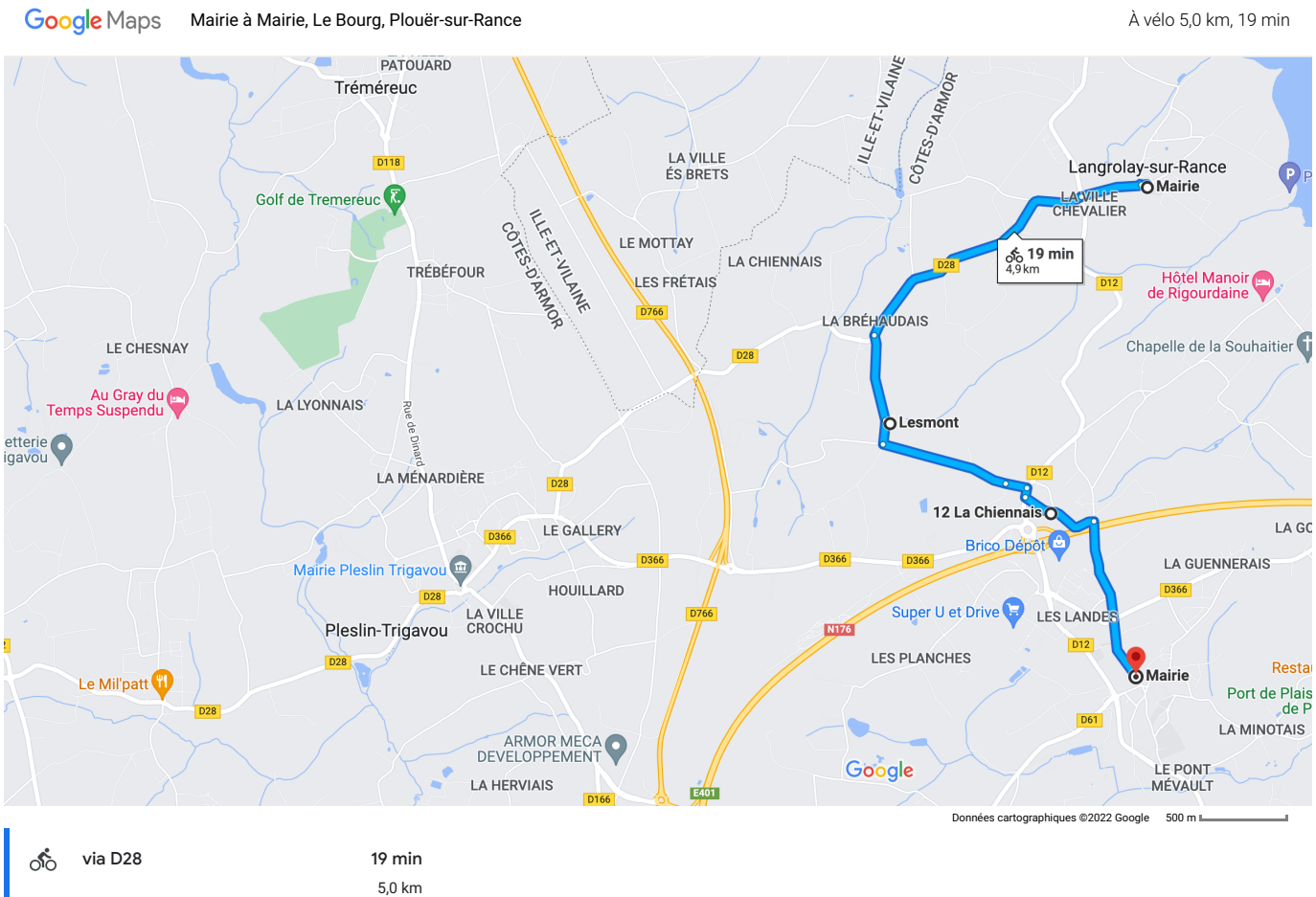
### 6.1 Itinéraires étudiés

Pour se rendre de Langrolay-sur-Rance à Plouër-sur-Rance, nous avons envisagé 4 itinéraires :

- **Option 1 : De la mairie de Langrolay-sur-Rance à la mairie de Plouër-sur-Rance, via la départementale D12 : 3,6 km.** Le parcours est dangereux et la départementale sinueuse et trop étroite pour envisager un aménagement. Cet itinéraire n'a pas été retenu.
- **Option 2 : De la mairie de Langrolay-sur-Rance à la mairie de Plouër-sur-Rance, via La Bréhaudais et la Ville Ès Rats : 4,4 km.** C'est le parcours le plus court et le plus sécurisé mais les aménagements sont importants et le passage du ruisseau de la ville Ès Rats pose problème car en zone naturelle. Cet itinéraire n'a pas été retenu.
- **Option 3 : De la mairie de Langrolay-sur-Rance à la mairie de Plouër-sur-Rance, via La Bréhaudais et Lesmont variante empruntant le chemin agricole vers La Fortituaais : 5,8 km.** Ce trajet est le plus long et permet de récupérer la voie cyclable de Pleslin. Il est nécessaire d'envisager un aménagement du chemin agricole, très boueux en hiver. Voir en Annexe 1 le détail du trajet. Ce parcours a été jugé trop long pour des trajets réguliers et nécessitant un aménagement du chemin agricole.



- **Option 4 : De la mairie de Langrolay-sur-Rance à la mairie de Plouër-sur-Rance, via La Bréhaudais, Lesmont et La Chiennais : 4,9 km.** C'est ce parcours que nous avons sélectionné, bien que plus long, il présente avec des aménagements limités, l'itinéraire le plus court et sécurisé.



## 6.2 Les aménagements à envisager sur le trajet retenu via Lesmont et La Chiennais

### De la mairie de Langrolay au carrefour de La Ville Chevalier

#### La situation actuelle :

Route utilisée par les tracteurs imposants, voitures, motos, vélos, piétons. Vitesse à 50 km/h sur la rue de la Croix Boissière et à 30 km/h au carrefour. La route est large et droite, les limitations ne sont pas toujours respectées.

Un projet d'aménagement du centre bourg en lien avec la valorisation du site des Thermes gallo-romains est accessible sur le site de la mairie de Langrolay-sur-Rance (voir Annexe 2)



Des optimisations sont à envisager sur la base de ce projet :

- Zone 30, de la mairie au carrefour
- pas de piste vélo mais des stationnements de voiture en chicane pour ralentir la vitesse, garder des trottoirs . Les places de parking en chicane permettent d'éviter le stationnement sur les trottoirs (plus une route est étroite, plus la vitesse est réduite).

### **Au carrefour La ville Chevalier**

- Il existe des passages pour piétons. Rajouter un marquage pour le passage des vélos, en provenance du bourg.

### **Du carrefour La ville Chevalier à la route de la Bourgaudière via la D 28 direction Pleslin**

- La largeur du trottoir est suffisante pour permettre l'aménagement d'une seule voie vélo (largeur normative 1,40 m). Au début la largeur est de 1,45 m puis se réduit à 1,30 m. Le déplacement des potelets actuellement positionnés de 50 à 70 cm, en retrait de la voie, permettrait de récupérer une largeur acceptable.

- La largeur de la route est de 5,70 m, le déplacement des potelets permettrait la création d'une piste cyclable et piétonne d'une largeur correspondant aux normes préconisées.

- Ajouter des panneaux ' route partagée piétons vélo' sur le trottoir

- Le revêtement est neuf et adapté aux déplacements



## **Du croisement avec la route de la Bourgaudière puis jusqu'au passage piétons avant le lieu-dit des Vieilles Brunnes,**

Ajouter un marquage au sol pour le passage des piétons et vélos,

- Ajouter un panneau ' route partagée piétons vélo' sur la 'piste trottoir'
- La voie vélo se rétrécit à 86 cm (un fauteuil roulant ne passe pas)
- Le déplacement des potelets permettrait d'avoir une voie de 1,40 m



## **Du passage piétons vers les Vieilles Brunnes et panneau sortie de Langrolay**

- La piste vélo/trottoir change de côté,
- Ajouter un marquage au sol pour le passage des vélos à côté du passage pour piétons existant,

- La voie piétonne/vélo fait 60 cm de large et donc est trop étroite.
- Le déplacement des potelets permettrait d'avoir une voie de 1,40 m.



## De la sortie de Langrolay jusqu'à la Bréhaudais

- A la sortie de Langrolay, la route fait 6,00 m de large, il n'y a plus de piste aménagée

- Prévoir sur 700 m des pistes cyclables des 2 côtés de la route actuellement en herbe.

- La largeur permet l'aménagement d'une voie cyclable de 1,40 m sans devoir buser les fossés.

Il est possible sur un tronçon de largeur 3,20 m de faire une piste bidirectionnelle, mais pas tout du long.



## La Bréhaudais

- En l'absence d'aménagement spécifique piétons/vélos, les vélos doivent emprunter la route
- Ajouter un panneau route partagée vélo/voiture
- Abaisser la vitesse à 30 (actuellement panneau 50)

## Direction Lesmont

- Tourner à gauche vers route de Lesmont :  
- Ajouter un passage piéton, un passage vélo et un panneau 'route partagée vélo/voiture'

- A la sortie de Lesmont, un chemin agricole fait face dans le prolongement de la route, direction La Fortituaais qui permet de rejoindre la piste cyclable de Pleslin et la maison communautaire, praticable aux beaux jours : prévoir une signalétique pour indiquer la direction

- Prévoir une signalétique sur la route de la Renaudais, direction Pleslin (à droite)

- Tourner à gauche vers route de La Chiennais

- Prévoir une signalétique sur la route de la Chiennais, direction Plouër (à gauche)



- Les vélos doivent prendre la route. Des aménagements de pistes cyclables ne sont pas possibles car la route est trop étroite. Cependant, la ligne droite est dangereuse, elle doit être modifiée (création de chicanes pour réduire la vitesse),
- la vitesse doit être réduite à 50 Km/h
- la route débouche sur la D12, fréquentée et dangereuse.

#### **- L'accès à Plouër-sur-Rance via la Chiennais**

Un projet d'accès des mobilités douces jusqu'à l'aire de covoiturage et jusqu'au bourg de Plouër-sur-Rance via La Chiennais est en réflexion au niveau de la municipalité de Plouër-sur-Rance. Cela permettrait d'envisager une continuité des 2 réseaux. Voir Annexe 3

Conclusion : le vélo, un mode de déplacement d'avenir

Le vélo est un mode de déplacement particulièrement efficace puisqu'il contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, à la santé, à l'attractivité des territoires, à la transition écologique et énergétique, à l'accès à la mobilité pour tous ou encore à l'emploi.

C'est également un mode de déplacement qui possède un potentiel de développement considérable puisque 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture. Une distance qui peut aisément être parcourue à vélo.

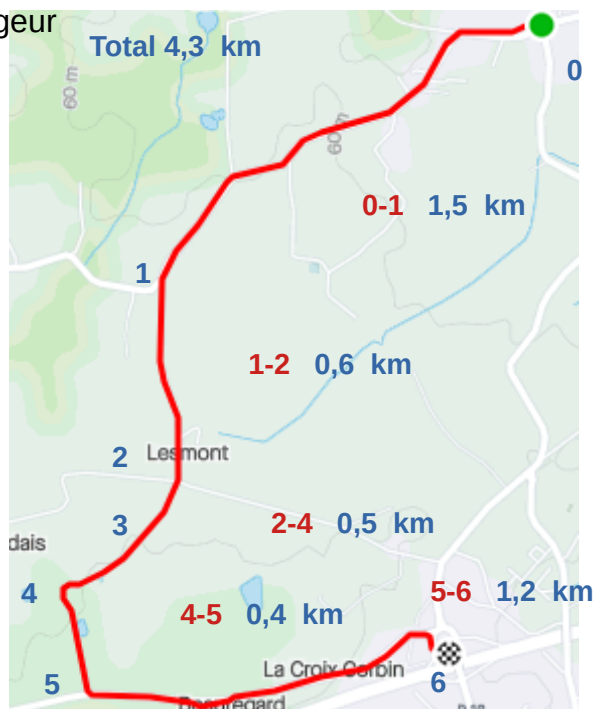
Enfin, dans le cadre de la crise COVID, le vélo, mode de transport individuel et résilient a également su prouver sa pertinence.

Encourager les collectivités et les intercommunalités à se doter de politiques cyclables

Si le projet de la communauté de communes Rance Frémur, initié et validé en conseil communautaire depuis une dizaine d'années, n'a pas été concrétisé à ce jour à Langrolay, nous espérons qu'un projet de liaison vélo Langrolay-Plouër puisse voir le jour dans un délai raisonnable.

Annexe 1 Eléments de l'option 3 via Lesmont, variante empruntant le chemin agricole vers La Fortituaux

Trajet Carrefour de la croix boissière -Echangeur entrée Plouer via le village de Lesmont



Le trajet entre le point 2 et 4 (Lesmont – La Fortituaux ) est très boueux après période de pluie. Sans doute plus envisageable de passer par la route de Lesmonts puis La Chiennais



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 5

# Annexe 2 : Aménagement prévu du bourg de Langrolay-sur-Rance

<https://www.langrolay-sur-rance.fr/amenagement-centre-bourg/>

The image shows a digital presentation of urban planning documents for Langrolay-sur-Rance, viewed in a Chrome browser. The browser's address bar shows the URL <https://www.langrolay-sur-rance.fr/amenagement-centre-bourg/>. The document is divided into two main sections, each with a title and descriptive text.

**Section 1: 3 - L'aménagement du bourg : rue de la croix Boissière**

**Caractéristiques de la voie**

- Chaussée en enrobé noir de 4,50m de largeur
- Fils d'eau en pavés granit L40cm (variante en béton coulé L60cm)
- Accotements en enrobé beige (variante en enrobé noir)

L'aménagement de niveau > chaussée de faible largeur, avec accotements chevauchables ponctuellement.

The text continues: "Le stationnement existant maintenu de manière non matérialisé. La chaussée étant à niveau des trottoirs, les déplacements en seraient faiblement impactés." and "> Concertation avec riverains possédant en général des places sur parcelles. Pour le supprimer totalement > bornes en bords de chaussée."

**Section 2: 3 - L'aménagement du bourg : place François Barbu**

The text describes various urban features: "Nouvelle façade sur rue", "Elargissement de l'espace public", "Rue plantée", "Place de village", "Ruelle semi-piétonne", and "Espace des thermes".

At the bottom of the browser window, a dock contains icons for various applications including a calendar showing 'MARS 31', a Microsoft Word document, and a trash bin.

L'aire de covoiturage a été agrandie, et sera bientôt dotée d'un abri sécurisé pour les vélos, favorisant ainsi la multi-modalité.

La commune de Plouër a l'intention de créer des accès sécurisés pour les piétons et les cyclistes.

La commune estime que la piste actuellement proposée le long du giratoire est dangereuse car elle oblige la traversée de la bretelle d'accès à la RN 176.

Des modifications importantes sont prévues à La Chiennais et rue du Primeterre. J'ai essayé de faire apparaître sur un plan (ci-dessous) les éléments de réflexion de la commune de Plouër pour ce secteur. Ils vont faire appel à un bureau d'étude pour finaliser les choses.

D'autre part, et c'est la volonté de la commune de Plouër, ces aménagements pourront permettre de créer une continuité vers Langrolay par Lesmont.

