



Vannes, le 17 février 2004

**Direction  
Départementale  
de l'Équipement**

**Morbihan**

**Service de la  
Gestion de la Route**

**Cellule  
Départementale  
d'Exploitation  
et de Sécurité**

**Roland GERVAIS**

**Objet :** Groupe permanent Vélo 56 - Réunion du 12 décembre 2003 à GUIDEL

Lors de la rencontre départementale organisée à PLOEREN par le Collectif Cyclisme et Prévention le samedi 25 octobre, il a été convenu collégalement de créer un groupe de réflexion permanent, à l'échelle du département, sur les aménagements cyclables et la pratique du vélo, regroupant des élus, des représentants d'associations d'usagers et des techniciens de voirie.

Ce groupe se donne pour objectif de faire des propositions pour améliorer la sécurité de la pratique du vélo sous 2 angles :

- faire en sorte que les aménagements de voirie répondent le mieux possible aux besoins de l'ensemble des usagers, en intégrant l'usage du vélo au travers de ses différentes pratiques
- traiter du comportement des cyclistes et des autres usagers de la route

La première réunion du GT a eu lieu à GUIDEL le vendredi 12 décembre 2003 et s'est déroulée en 2 temps : le matin calage de la méthode de travail et échanges sur les différentes pratiques d'usages et d'aménagements, et l'après midi discussion avec Monsieur AUBERTIN, maire de GUIDEL et deux de ses collaborateurs, sur les aménagements réalisés entre GUIDEL et GUIDEL Plages et au Clech.

Les invitations à cette première réunion ont été lancées auprès du maire de GUIDEL, lieu de la réunion, auprès d'associations (FFC, FFCT, Collectif Cyclisme et Prévention), et auprès de techniciens de l'aménagement de la DDE et du Conseil Général, dont des techniciens pratiquant le vélo sous 4 de ses formes, et auprès d'un représentant de BE privé.

Les participants à la réunion du 12 décembre ont été les suivants :

- MM AUBERTIN - Maire, Mr GREVES adjoint au sport et à la jeunesse et Mme CADIEU Ingénieur - Mairie de GUIDEL
- Alain LE COURTOIS - Collectif Cyclisme et Prévention
- Marcel DUMONT - FFC
- Etienne LE BORGNE - BE Altermodal
- Mickaël NIVANEN - Conseil Général - ATD Sud Ouest
- Robert LEROUX - DDE Technique de l'Aménagement Urbain
- Michel PANSART et Roland GERVAIS - DDE CDDES

**Points abordés le 12 décembre :**

**- Calage initial**

•**Esprit du groupe de réflexion** : Ce groupe est pluraliste et informel et sa seule finalité est l'amélioration de la sécurité de la pratique du vélo.

•**Composition du groupe** : l'ouverture en est faite aux représentants d'associations d'usagers, aux élus et aux techniciens publics et privés. Concrètement, l'invitation est adressée aux associations listées en fin de CR, aux BE spécialisés vélo et aux BE publics DDE et CG (dont subdivision et ATD territorialement concernée). Il est proposé que les élus soient représentés par le maire de la commune accueillant la réunion et par toute autre personne qu'il souhaitera inviter.

•**Objectifs du groupe** : tenter de se mettre d'accord sur des aménagements pour la pratique du vélo sur voirie urbaine et rase campagne, et favoriser les changements de comportements des usagers.

•**Méthode de travail** : échanger sur des aménagements réalisés donnant satisfaction ou posant problème et sur des aménagements à l'étude, pour tenter d'en dégager une position commune pouvant faire l'objet de fiches de cas. Il peut en être de même pour les campagnes de sensibilisation des usagers.

- Secrétariat : la DDE-CDES se propose d'assurer la rédaction, le suivi et la diffusion de la production du groupe.
- Diffusion des documents issus du groupe : les CR de réunions sont dans un premier temps diffusés aux personnes présentes pour validation interne, puis proposés au Conseil Général pour validation sur RD, et enfin diffusés :
  - à l'ensemble des associations membres du Groupe de réflexion
  - à l'association des maires du Morbihan
  - aux services techniques DDE et Conseil Général
  - aux BE privés

## **- Constat**

Législatif : l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE - 30 décembre 1996) impose la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements lors de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines.

Règlementaire : La signalisation des aménagements cyclables s'effectue au moyen du panneau carré à fond bleu C113 qui réserve l'utilisation des bandes et pistes cyclables aux seuls cyclistes, les cyclomoteurs y étant interdits (articles R1 et R190 du code de la route) sauf décision contraire par arrêté du maire. Ce panneau C113 rend l'usage des aménagements cyclables facultatifs, contrairement au panneau rond à fond bleu B22a, celui-ci ne devant plus être utilisés qu'exceptionnellement. Les enfants de moins de 8 ans peuvent utiliser les trottoirs en vélo en roulant au pas (article R412-34 du CDLR).

Technique : il existe des documents techniques traitant des aménagements cyclables, dont au niveau national le 'RAC' (Recommandations pour les Aménagements Cyclables) publié par le CERTU en avril 2000 (Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques - ministère de l'Équipement) et au niveau départemental le cahier des charges du Conseil Général accompagnant le plan vélo.

De terrain : certains aménagements de voirie réalisés ou à l'étude ne prennent pas en compte le vélo. Certains aménagements réalisés prenant en compte le vélo ne donnent pas satisfaction à tout ou partie des utilisateurs.

Les aménagements en agglomération sont différents des aménagements de rase campagne (quand ils existent) du fait des vitesses autorisées de la densité du trafic et de la place disponible. Ils vont du partage commun de la voie sans aménagement particulier en « zone 30 » à la voie verte, en passant par la bande cyclable, la piste cyclable, la piste sur trottoir et le vélo route.

Si les réponses sont relativement faciles à trouver en section courante, c'est le traitement des intersections qui pose le principal problème.

De concertation : les associations d'usagers du vélo sont rarement consultées à l'amont des réalisations. Quand elles le sont, la concertation est difficile du fait des pratiques différentes d'au moins 4 catégories de cyclistes : les cyclos sportifs, les cyclos touristes, les domicile-travail et la pratique en famille. Les uns souhaitent 'rouler' les autres souhaitent s'écarter de la circulation automobile. Par contre tous demandent de la sécurité.

## **- Premières réflexions concrètes**

De manière pragmatique, le groupe a discuté de plusieurs aménagements existants et des problèmes posés pour certains usagers, en cherchant à chaque fois une réponse concrète à la question posée.

### **•D 194 - Piste cyclable bidirectionnelle hors agglomération depuis le giratoire de Kernours et la D170 en direction de KERVIGNAC - Longueur 3 500m**

Cette piste cyclable est particulièrement justifiée du fait du trafic dense de la D194 et des vitesses élevées pratiquées. Elle est d'autre part située sur l'itinéraire de LORIENT-LANESTER à BELZ-QUIBERON. Les questions soulevées concernant cet aménagement existant concernent son origine sur le giratoire de Kernours et son prolongement le long de la D9.

- Origine : l'origine de la piste bidirectionnelle est située à la sortie Nord du giratoire. Son entrée est de ce fait très peu visible pour les cyclistes venant du Sud ou de l'Ouest.

- Prolongement Est : le prolongement de la piste nécessite de traiter le franchissement de la branche Nord de la D9. Le traitement actuel de franchissement des pistes cyclables hors agglomération est la perte de priorité pour la piste avec pose éventuelle de barrières en chicane. Ce principe convient à certains cyclistes (promeneurs) pas à d'autres.

Giratoire : le principe d'une piste bi-directionnelle est systématiquement souhaité en pourtour des giratoires, d'une largeur minimum de 3m (et en fonction de la fréquentation et du cheminement mixte piétons-vélos) et séparée de l'anneau véhicules par une bande verte. La traversée s'effectue au droit des passages pour piétons, sans peinture, mais bordures abaissées ou mieux en caniveaux double pente (demande également de l'APF).

Il est nécessaire, pour les cyclistes arrivant sur le giratoire, hors piste existante, de permettre l'accès depuis l'anneau plutôt que depuis la branche de sortie (trop dangereux) : voie d'accès de 1,50m de largeur à créer entre les 2 anneaux avec caniveau double pente, entre les voies d'entrée et de sortie du giratoire.

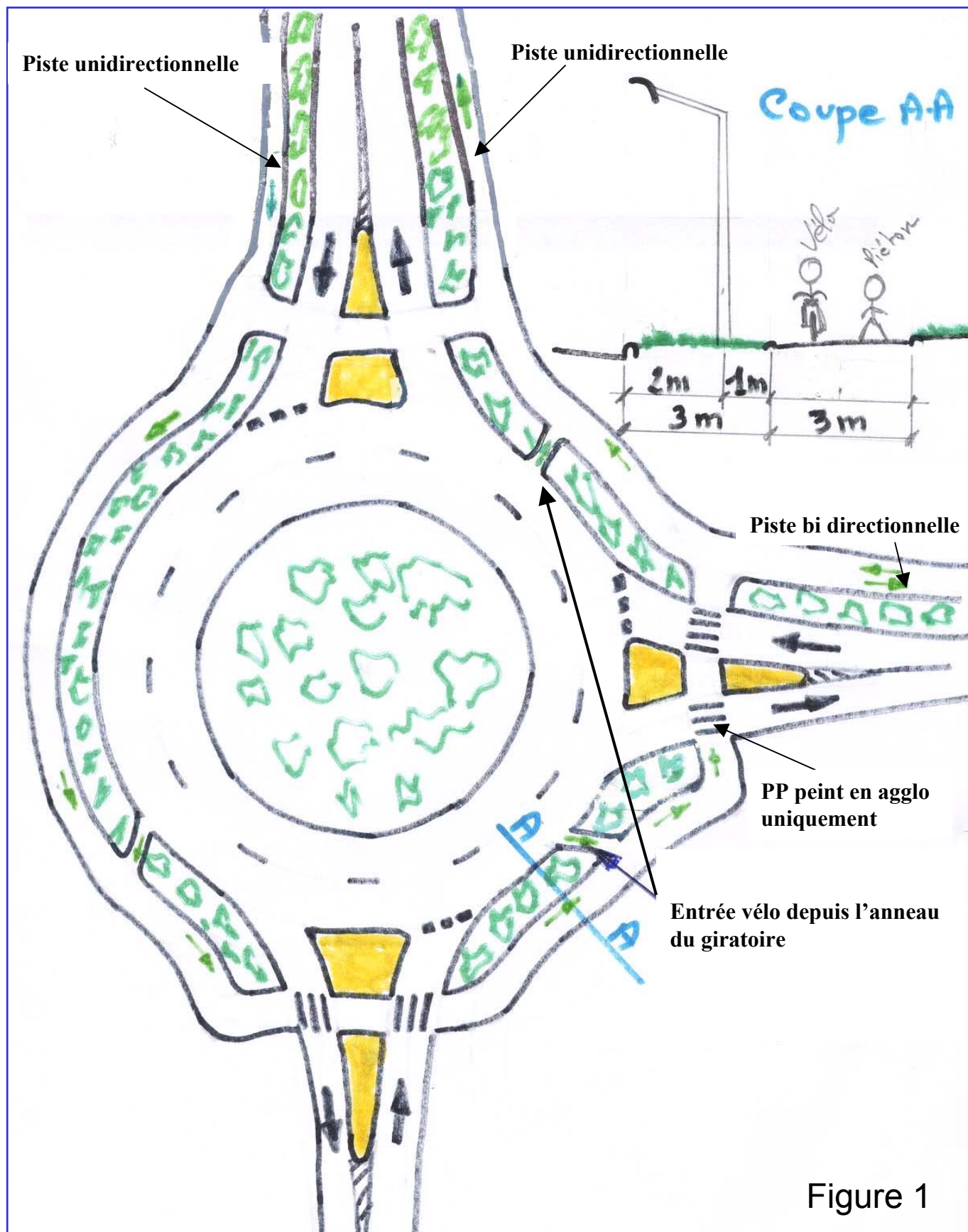


Figure 1

Franchissement de voie par la piste cyclable : la discussion porte tout d'abord sur la distinction entre une voie verte et une piste cyclable. La voie verte est isolée de l'environnement voirie et le principe figurant au cahier des charges du CG n'est pas contesté, à savoir que le franchissement de voies automobiles doit s'effectuer par perte de priorité de la voie verte, renforcée par des barrières en chicane ou autre dispositif avec un îlot central sur la voie prioritaire permettant de signaler le franchissement, de réduire les vitesses et de traverser en 2 temps si nécessaire.

Pour la piste cyclable, par contre, le cas est jugé différent lorsque la piste borde la voie routière : celle-ci est prioritaire sur une voie sécante alors que la piste ne l'est pas. La multiplication de voies sécantes multiplie les arrêts pour les cyclistes et décourage certains pratiquants d'utiliser l'aménagement. Pour traiter le problème, 2 cas se présentent : la piste est unidirectionnelle : elle peut dans ce cas être traitée en bande cyclable de 2 mètres de large à l'abord et au droit du carrefour et ainsi garder la priorité de la voie longée, la ligne d'effet du stop sur la voie sécante étant reculée d'autant (cas courant en agglomération et prévu par le RAC) : voir GUIDEL-GUIDEL Plage à suivre.

Si la piste est bi-directionnelle, on ne peut pas traiter le franchissement de la même manière, au risque d'avoir des cyclistes à contre sens en rive de chaussée au droit du carrefour. On peut dans ce cas étudier le franchissement de la manière suivante : 1) étude de suppression du débouché de la voie sécante avec report sur carrefour suivant - 2) étude de la suppression des Tourne à gauche depuis et vers la voie sécante avec report sur un carrefour voisin : le carrefour en sera simplifié et le trafic de la voie sécante réduit : la piste perd sa priorité mais les traversées en seront facilitées - 3) le plan de circulation étudié ne permet pas les options 1 ou 2 : la piste cyclable perd sa priorité et est écartée du carrefour pour permettre le stockage d'au moins un véhicule et souligner la perte de priorité.

### **•D 306 - Piste cyclable unidirectionnelle hors agglomération entre GUIDEL et GUIDEL Plages - longueur 2200m**

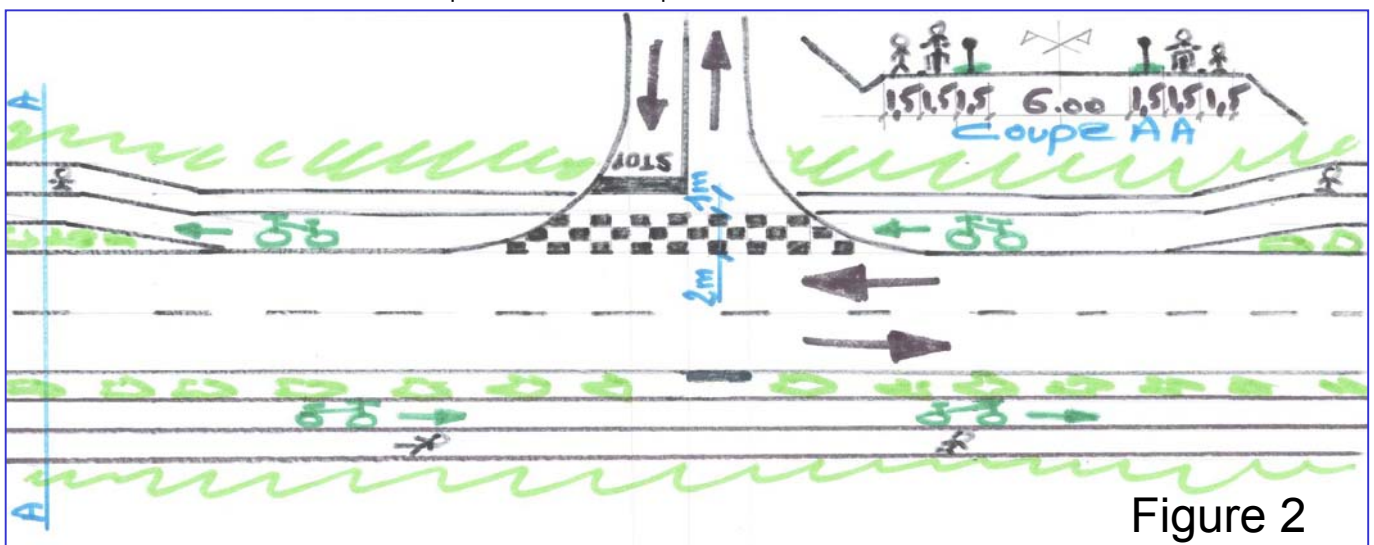
Cette piste permet la desserte du front de mer depuis GUIDEL. Elle est composée de 2 pistes unidirectionnelles séparées de la voie routière par un terre-plein planté et/ou une glissière de sécurité métal-bois. Les questions soulevées concernent le nettoyage de la piste pour éviter les crevaisons, les glissières jugées agressives pour les cyclistes et la perte de priorité de la piste à chaque voie sécante.

*Discussion et propositions à partir de ces 3 constats :*

- Glissière de sécurité : c'est un dispositif de retenue maintenu en raison de la hauteur de remblai. L'agressivité du dispositif est moins importante que pour une glissière métallique du fait du dispositif mixte bois-métal mais pourrait être encore réduit par des adaptateurs plastiques dont le coût n'a pas été chiffré. En cas de séparateur étroit et de retenue de véhicule non nécessaire, il est préférable d'utiliser une simple lisse bois (prévue au cahier des charges du CG).

- Balayage de la piste : un dispositif de balayage adapté a été acquis par la commune. La fréquence de balayage est simplement à ajuster.

Priorité de la piste : Le problème se pose particulièrement au droit de la voie St Fiacre - Coat Cant. L'option proposée est de donner à la piste la même priorité que celle de la voie longée, par le passage de piste en bande cyclable au droit du carrefour : largeur 2 mètres et marquage en damier pour souligner le point de conflit. Le principal inconvénient de ce type d'aménagement est la manœuvre de TAD (Tourne à Droite) de véhicules dont la visibilité n'est pas favorisée sur les vélos. Mais dans ce cas précis, les TAD depuis GUIDEL ou depuis GUIDEL Plages sont très faibles et la visibilité sur l'ensemble de la piste à l'amont du carrefour est facilitée par le caractère rase campagne, l'alignement et le profil en long de la voie. Les franchissements de l'ancienne D306 aux 2 extrémités de l'aménagement seront traités en giratoires avec piste extérieure. Pour le second franchissement de voie au sud, l'option 1) évoquée ci-dessus pour la D194 a déjà été envisagée par la commune et va être ré-étudiée. Elle aurait l'avantage de limiter les points de conflits, hors vélo, sur cette voie fortement circulée particulièrement en période estivale.



## **•D 306 - Piste cyclable unidirectionnelle du Clech à GUIDEL - longueur 450m**

Cette piste unidirectionnelle a été construite de part et d'autre d'une voie nouvelle de type boulevard urbain avec terre-plein et éclairage central. Les questions soulevées concernent les raccordements d'extrémités, l'accès depuis le giratoire Sud, le tracé au droit de l'arrêt de car, la boue présente par endroit sur la piste et la signalisation de police rendant l'aménagement obligatoire pour tous les cyclistes.

### *Discussion et propositions :*

- Raccordements d'extrémités, accès depuis le giratoire sud et tracé au droit de l'arrêt de car : ces différents points ont déjà fait l'objet d'une visite terrain entre la commune et la subdivision de l'Équipement, maître d'œuvre et les travaux de modification ont été chiffrés. La commune devrait y donner suite en 2004. Il est à noter que la continuité de l'aménagement est envisagée à l'amont et à l'aval et permettra de traiter les 2 raccordements d'extrémité.

- Présence de boue sur la piste : cette situation est liée au séparateur piste-voie de circulation, dont la végétalisation n'en est qu'à ses débuts. Cette situation devrait se régler d'elle-même dès la fin du printemps.

- Signalisation de police : le panneau B22a positionné de part et d'autre de l'aménagement rend obligatoire l'emprunt de l'aménagement par tous les cyclistes. Le choix en a été fait en raison du bordurage de la voie de circulation qui ne permet pas le dépassement d'un vélo du fait du terre plein et de l'éclairage central. La piste cyclable unidirectionnelle a une largeur de 1,50m et un tracé un peu sinueux. Elle est utilisable également par les piétons, actuellement très peu nombreux. Certains cyclistes souhaitent ne pas emprunter cet aménagement et rester sur la voie de circulation automobile. Compte tenu de la situation de l'aménagement en agglomération et du faible différentiel de vitesse qui en découle entre un cyclo touriste ou cyclo sportif et un véhicule, la signalisation peut être modifiée en apposant le panneau C113 qui rend facultatif l'emprunt de l'aménagement. Ce cas d'aménagement montre la limite d'utilisation d'un aménagement cyclable par l'ensemble des catégories d'usagers vélo. Le panneau B22b (piste piétons obligatoire) est à conserver, en complément du panneau C113. La création d'un cheminement piétonnier mitoyen de la piste sur l'emprise espaces verts est possible et facilement réalisable. Ce cheminement permettrait de séparer les usages.

Mr le maire donne son accord pour que le groupe de réflexion puisse émettre un avis sur le projet de prolongement de l'aménagement existant.

## **•D 163 - aménagement cyclable entre PLOEMEUR et Lomener - longueur 2 500 m**

La commune de PLOEMEUR a en projet l'aménagement de la D163 entre PLOEMEUR et Lomener en intégrant la pratique du vélo. L'option prévue, en liaison avec Cap l'Orient, consiste à créer une piste multifonctions piétons-vélos, de 2m de largeur, unidirectionnelle pour les vélos. L'avis de la CDES indique la possibilité de réaliser ce principe d'aménagement à la condition de prévoir un séparateur entre chaussée et piste et souligne la difficulté de traitement du fait du partage avec les piétons, de la traversée des intersections et de la sortie des riverains.

Une réunion a été organisée à la subdivision de l'Équipement de Lorient, maître d'œuvre, le 18 décembre en présence d'un Élu de PLOEMEUR et du directeur des services techniques. Les membres du groupe de réflexion, invités, n'ont pu y participer en raison du court délai, hors R GERVAIS. La commune a réaffirmé son souhait de réaliser un aménagement séparé de la voie de circulation, pour assurer notamment les liaisons domicile-école. D'autre part, la largeur d'emprise disponible au droit des secteurs bâtis ne permet pas de réaliser de bandes cyclables en sus des 1,40m de largeur minimum de trottoir et des 5,50m de chaussée. Enfin, des aménagements de voirie urbaine de type îlots centraux et plateaux surélevés avec création de 'zones 30' réduiront la vitesse sur l'ensemble de l'itinéraire. La commune a pris en compte la nécessité de traiter l'aménagement au droit des accès riverains en laissant un minimum de 1,50m de séparateur pour assurer la visibilité riverains/cyclistes : à chaque accès riverain, la piste sera traitée en bande (rapprochée et descendue au niveau de la chaussée, sans bordure 'bateau') pour trouver cette largeur. Cette option permet de traiter les problèmes de conflits d'intersection et d'accès à la piste au droit de chaque riverain. Le tracé en sera par contre sinueux du fait du décalage au droit des accès et ne conviendra qu'à la pratique promenade ou domicile-école (la vitesse réduite des vélos sur ce type d'aménagement mixte est également un souhait de la commune). Ce type d'aménagement ne convient bien entendu pas aux cyclos, mais uniquement aux liaisons de type promenade ou domicile-école.

## **Signalisation des aménagements**

La signalisation prévue par le code de la route est exclusive de l'usage prévu, pour les panneaux B22a et C113 pour les vélos et B22b pour les piétons : ces panneaux ne permettent pas la cohabitation piétons vélos sur un même espace. Les largeurs réglementaires permettant de les utiliser en mitoyen sont de 1,40m pour les piétons et 1,50m pour une piste unidirectionnelle.

Les panneaux B7b et C109 par contre permettent cette cohabitation : le panneau B7b en interdisant uniquement les véhicules à moteur, et le panneau C109 permettant l'accès des aires piétonnes aux autres usagers, y compris les véhicules à moteur, roulant au pas. Ces 2 panneaux n'indiquent pas par contre clairement aux cyclistes l'itinéraire à emprunter. Le panneau B7b convient pour la signalisation des voies vertes et promenades en front de mer par exemple, le panneau C109 est adapté aux aires piétonnes. La signalisation d'un trottoir mixte n'existe pas en France alors qu'il existe par exemple en Belgique. Le panneau pouvant être utilisé mais sans valeur réglementaire est par exemple un C50 avec le texte 'circulation partagée piétons cyclistes' et silhouettes peintes au sol.



**B22b**  
Chemin obligatoire pour piétons



**C113**  
Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues. Ce signal indique que l'accès à une piste ou à une bande cyclable est conseillé et réservé aux cycles à deux ou trois roues et indique aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cet aménagement ni de s'y arrêter.



**C109**  
Aire piétonne. Ce signal délimite le début d'une zone affectée à la circulation des piétons et des cyclistes roulant à l'allure du pas, à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation et le stationnement des véhicules automobiles sont réglementés.



**B22a**  
Piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque

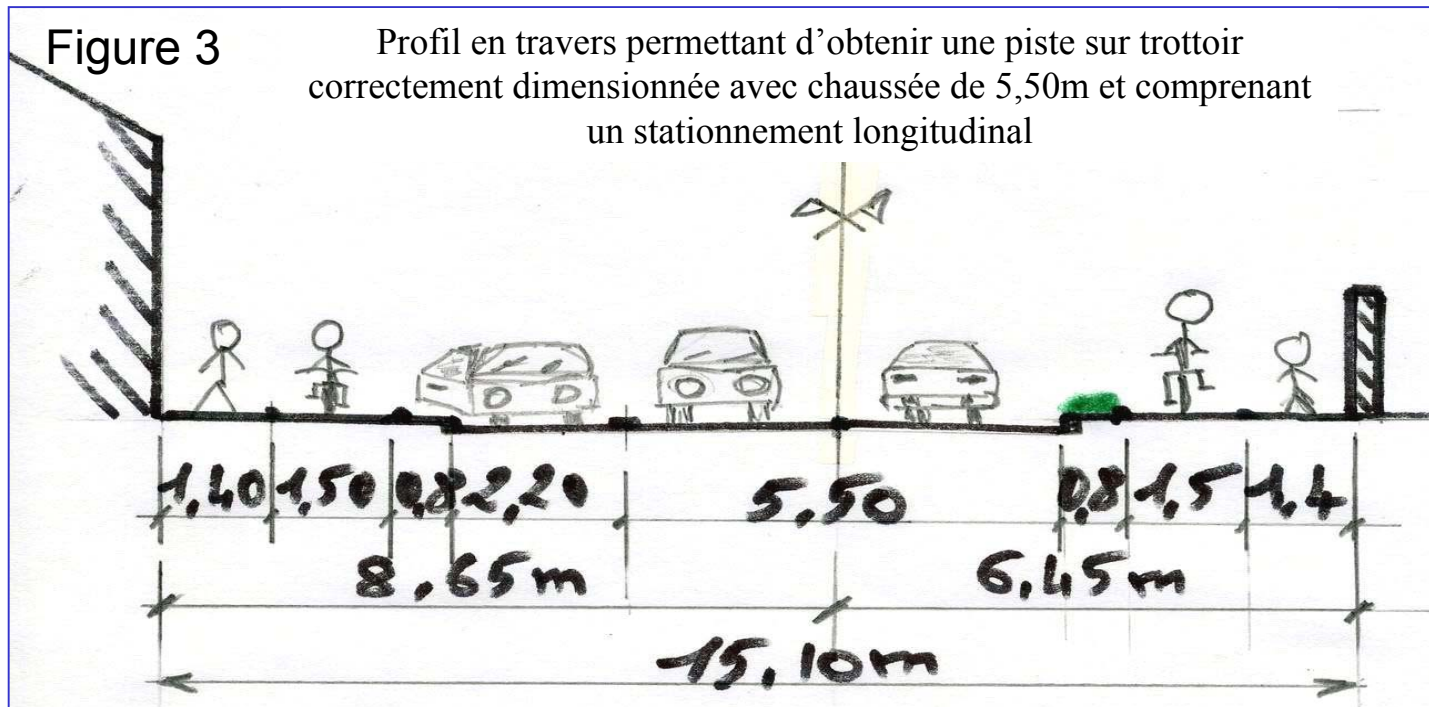


**B7b**  
Accès interdit à tous les véhicules à moteur



Figure 3

Profil en travers permettant d'obtenir une piste sur trottoir correctement dimensionnée avec chaussée de 5,50m et comprenant un stationnement longitudinal



**- Prochaine réunion**

- Lieu proposé à confirmer : MUZILLAC (aménagement existants et en projet sur le secteur sud Est du département)
- Esquisse d'ordre du jour :
  - CR 1<sup>ère</sup> réunion
  - avis sur projets
  - aménagements hors agglomération
  - information des cyclistes : panneaux C113 et B22a
  - plan vélo CG56

**- Liste de diffusion après validations (à compléter)**

Associations :

- FFC
- CCP
- FFCT
- FUBICY
- JFOLEP
- FSGT
- AF3V

Elus :

- CG56
- Mr le Maire de GUIDEL (lieu de la réunion)
- Association des maires du Morbihan

Techniciens :

- BE altermodal
- Autres BE privés : .....
- CG56 DRD et ATD
- DDE siège et subdivisions