



Vannes, le 24 décembre 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 N°3 du 23 novembre 2004 à St AVE

Monsieur PELLOIS, Maire de SAINT AVE et JEFFREDO, adjoint au maire, ont bien voulu nous recevoir en mairie pour la journée pour cette 3e réunion du GT.

Le déroulement de la journée a été conforme au principe de travail retenu : échanges techniciens-associations le matin et présentation des travaux du groupe aux élus l'après-midi. La commune adhère au club des Villes cyclables par la représentation de Mr JEFFREDO. La réflexion de SAINT AVE sur la prise en compte globale des déplacements vélo nous a été présentée, ainsi que le projet d'aménagement de la D126 rue de la Fontaine.

Les invitations à cette troisième réunion ont été comme convenu adressées par mail aux différentes associations CCP, FFC, FFCT, FUBICY, aux techniciens du GT de la DDE et du CG ainsi qu'à la subdivision de VANNES et à l'ATD de QUESTEMBERG, au BE Altermodal.

Les participants à la réunion du 14 avril ont été les suivants :

- MM PELLOIS et JEFFREDO – Maire et Adjoint (AM)
- Alain LE COURTOIS et Claude DOUR - Collectif Cyclisme et Prévention du Morbihan
- Jean François MEAUDE – CDCT
- Etienne LEBORGNE – BE Altermodal
- Jacques ROBIN - FUBICY
- Mickaël NIVANEN - Conseil Général - ATD Sud Ouest
- Robert LEROUX et Dominique FAUGLAS - DDE Technique de l'Aménagement Urbain
- Bernard GASSMAN – ATD Sud Est QUESTEMBERG
- Michel PANSART et Roland GERVAIS - DDE CDES et mad CG
- Excusé : Gilles BAUDIC - DRD

### Points abordés

#### - Liste des points à traiter

- Bilan du GT à 1 an d'existence
- Présentation du GT vélo 56 à la Commission infrastructure du Conseil Général de juin 2004
- Travaux en cours intégrant des BDM (Bande Dérasée Multifonctionnelle) : D9 et D152
- Techniques de revêtements d'aménagements cyclables
- Avis sur projets
- Projet OGS
- Plan vélo départemental et BDM
- Giratoires
- Diffusion des CR du GT
- 4e réunion du GT

22, rue du Commerce - 56000 Vannes - Téléphone 02 97 68 13 12 - Télécopie 02 97 68 12 03

Adresse postale : 8, rue du Commerce - BP 520 - 56019 Vannes Cedex

e-mail : [www.roland.gervais@equipement.gouv.fr](mailto:www.roland.gervais@equipement.gouv.fr)

## **- Bilan des travaux du GT vélo 56**

3 réunions ont eu lieu en 1 an d'existence. Il est noté la difficulté de trouver des positions communes répondant aux souhaits des différents types d'usagers mais à contrario la richesse des échanges du fait de la pluralité des participants au GT.

Il est noté également les avancées en terme d'une part de diffusion d'information sur l'existence et les travaux du GT et d'autre part concrètes d'aménagements, à la fois sur des principes et sur des modifications ou expérimentations réalisées ou en cours (GUIDEL, D9, D152, couronne extérieure giratoire, ...).

### **- Commission infrastructure du CG**

Suite à la réunion de MUZILLAC, les travaux du GT ont pu être présentés à la commission Infrastructure du Conseil Général de juin dernier. Le principe d'expérimentation des BDM (Bandes Dérasées Multifonctionnelles) a ainsi été validé pour au moins 2 sections : renouvellement et élargissement de la couche de roulement de la D9 KERVIGNAC-PONT LOROIS et traitement de l'accotement de la D152 en front de mer. Le souhait a été exprimé par le Président de voir réalisées des expérimentations sur d'autres secteurs du département.

La commission s'est montrée intéressée et favorable à la poursuite des travaux du GT (en ce qui concerne les RD) et sur la diffusion des CR.

### **- Travaux en cours intégrant des BDM**

Sections citées ci-dessus. Des sections RD en rase campagne prévues en renouvellement de couche de roulement en 2005 pourront également voir la prise en compte de BDM. La section en cours de traitement de la D9 permettra une évaluation du principe BDM d'une part et de la largeur de 0,80m d'autre part. Cette évaluation prendra en compte le retour des associations d'usagers comme elles s'y sont engagées.

### **-Techniques de revêtements d'aménagements cyclables**

Plusieurs techniques de revêtement existent, hors revêtements routiers classiques, prenant en compte la qualité du roulement et/ou l'intégration à l'environnement, ces 2 notions étant rarement compatibles avec tous les usages roulants pouvant être pratiqués, du roller au VTT.

Les techniques à base de chaux/pouzzolane (D152) présentant une couleur beige par exemple peuvent poser des problèmes de roulement fin et d'entretien.

Les techniques à base de grave-émulsion à froid saturée en sable beige en surface (Piste MUZILLAC BILLIERS) assurent meilleurs roulement et tenue mais ont tendance à devenir noire avec le départ progressif du sable et peuvent soulever des questions d'intégration à l'environnement. Cette technique envisagée pour la BDM de la D152 est donc à affiner. Des essais ont été réalisés également sur couche de roulement de voie communale.

### **Avis sur Projets**

Il est bien précisé aux associations qui souhaitent être associées aux projets d'aménagement de voirie que seuls les Maîtres d'Ouvrages peuvent en décider. Les bureaux d'études, publics et privés, n'étant que les maîtres d'œuvre. Il convient donc pour les projets communaux de s'adresser au maire de la commune concernée.

En ce qui concerne les RD hors agglomération, ce GT est l'occasion d'une consultation informelle pour les projets connus et abordés, le Conseil Général restant bien sûr seul juge des suites à y apporter. A ce titre, le cas des suites données à la proposition BDM est encourageant.

### **Cas concrets :**

1- D152 secteur de Kerscouët-Kergalan. Un giratoire est prévu par le CG en remplacement des feux tricolores de Kerscouët. L'itinéraire cyclable GUIDEL-KERROCH utilisable en cyclo touriste ou sportif s'arrête en amont. Le projet de giratoire intègre la couronne extérieure de 3m (voir CR n°1). Il est proposé de poursuivre la réalisation de BDM sur cette section de la D152. La largeur actuelle de plate-forme le permet déjà sans problème et sans renforcement de rive de chaussée du fait notamment des îlots centraux existants de grande longueur et des accotement stabilisé de part et d'autre.

2- il est fait observer que les balises posées en axe de la D152 sur cette section et qui permettent d'interdire les mouvements de TAG avec renvoi sur les 2 giratoires, posent problème lors des dépassements des vélos (photo ci-dessous). Les îlots étant en recul du bord de chaussée, le traitement de la rive de type BDM avec un léger recul de la ligne d'effet, permettrait de traiter le problème.



## **-Projet OGS**

Ce projet de type national 'Grand Site' concerne la réalisation d'une liaison douce entre GAVRES et QUIBERON. Il a été lancé en 1998. L'enquête d'Utilité Publique qui s'est déroulée sur Décembre 2003 et Janvier 2004 a eu des suites favorables. Le principal problème rencontré est l'intégration dans le secteur dunaire protégé. La continuité de la liaison a nécessité pour certaines sections l'utilisation de la voirie routière communale existante sur le principe de 'vélo route'. La réglementation en site protégé a été assouplie et permet maintenant la réalisation de liaisons douces mais en revêtement ne comportant ni ciment ni bitume.

La première tranche devrait en être réalisée entre le Bého et Penthièvre.

## **-Question d'itinéraire pour quels cyclistes ?**

A la suite de la présentation du projet 'Grand Site', une discussion s'engage sur les types d'usagers concernés. Si les piétons et cyclo 'promeneurs' et 'famille' devraient en être très satisfaits, les cyclo touristes et sportifs le percevront différemment du fait du tracé, de la fréquentation importante et multiple et du revêtement.

Est donc posé pour ces derniers usagers la question de l'itinéraire alternatif : est-ce la D781 avec son trafic important et son profil en travers peu large avec accotements herbeux ou les voiries communales entre la D781 et la cote?

Dans le dernier cas on est sur le principe du vélo route. Dans le cas de la D781, des BDM s'imposeraient. Il est également noté que la liaison Grand Site sera assurée en été par un passeur à ETEL, mais que le reste de l'année c'est une section de la D781 comprenant l'utilisation du Pont Lorois qui assurera cette continuité. Thème à creuser !

## **- Giratoires**

Alain LE COURTOIS insiste sur l'intérêt d'un marquage en bordure extérieure de l'anneau des giratoires, notamment pour rappeler visuellement aux automobilistes la présence possible de cyclistes.

Ce principe fait l'objet d'avis souvent opposés en fonction des usagers, certains préférant son absence pour rouler dans l'axe de la voie et ne pas être ainsi 'serrés' en rive par les usagers motorisés quittant le giratoire.

De même, la sortie vélo aménagée avant la sortie véhicule permet d'éviter d'être 'serré' en sortie par les usagers mais nécessite un giratoire de dimensions suffisantes. Cette aménagement provoque également l'allongement de la traversée de la branche par les piétons.

Ces 2 aménagement ou marquage restent donc possibles mais sont à regarder au cas par cas en fonction notamment des aménagements cyclables en amont, du trafic motorisé, de la dimension du giratoire, des traversées piétonnes, de l'environnement, ...

Robert LEROUX fait part de l'étude d'accidentologie cycliste réalisée à l'échelle nationale et qui fait tomber nombre d'idées reçues sur le risque, notamment en giratoire, beaucoup plus faible que la 'rumeur' et notamment en entrée et sortie de branche.

## **Rectification**

La proposition figurant au CR N°1 et visant à la création systématique d'une ouverture entre l'anneau du giratoire et la couronne extérieure peut présenter des risques de prise à contre sens, notamment par des enfants, avec débouché sur l'anneau. Elle est à réserver aux cas strictement nécessaires, notamment en cas de piste bidirectionnelle d'un seul côté d'une branche (cas de Kernours).

## **Continuité d'itinéraire**

Du fait de la réalisation en cours d'une BDM, La D9 présentera des aménagements cyclables (piste ou BDM) de la D781 Pont Lorois au giratoire de Kernours. Il n'est par contre actuellement pas prévu de continuité vers LANESTER-LORIENT et son réseau cyclable. Le principal point dur est le franchissement du Blavet. Le pont du Bonhomme n'a pas un profil en travers permettant d'intégrer les vélos tout en permettant le franchissement par les piétons; ce cheminement restant d'ailleurs à minima compte tenu du trafic de la D194 qui en 2003 a dépassé 16 000 véhicules en MJA (*moyenne journalière annuelle*) et 18 000 en MJM en août, et exposé au souffle des véhicules et au vent de travers qui est fréquemment fort à violent.

Cette liaison entre les 2 rives du Blavet est importante dans la mesure où, hors utilisation de la liaison maritime LORIENT-PORT LOUIS, c'est le seul point possible de passage routier sur le Blavet de l'embouchure à HENNEBONT pour le trafic touristique côtier.

La solution au problème posé réside plus certainement dans la réalisation d'une passerelle déplacements doux en réutilisant les piles de l'ancien pont suspendu longeant le franchissement routier actuel. Cette liaison semble prévue dans le schéma vélo de Cap Lorient et figure sur la carte 'Découverte à vélo du pays de Lorient' mise à jour en mai 2004. Elle reste cependant à la limite de deux territoires d'étude ce qui ne facilite pas sa prise en considération. Cette option pourrait être abordée lors d'une prochaine réunion du GT avec la participation de l'agence d'écomobilité de Cap Lorient.

## **- SAINT AVE**

Messieurs PELLOIS et JEFFREDO présentent la réflexion engagée par la commune. Une étude basée sur la sécurité routière a été engagée en 1990 et a donné lieu à un plan pluriannuel d'aménagement de la voirie urbaine, ne prenant pas en compte spécifiquement le vélo. L'actualisation de cette étude a été engagée en 2001 a eu cette fois pour point d'entrée les déplacements doux. Une étude globale des déplacements doux est en cours d'achèvement par un BE spécialisé et les orientations et aménagements en découlant sont intégrés dans les différents projets de voirie réalisés par d'autres BE.

La communication et la concertation ont été et sont encore très présentes depuis 1990.

La commune a intégré le club des villes cyclables en 2003.

De la discussion qui s'ensuit, notamment sur la présentation du projet d'aménagement de la rue de la Fontaine (8000 véhicules/jour), émergent différents thèmes comme notamment la difficulté d'intégrer l'ensemble des paramètres résultant des différents usages et contraintes, l'évolution permanente des concepts d'aménagement, l'importance des études globales amont, la notion de cohérence et de continuité des aménagements, l'écoute des usagers et riverains,

...

## **-Prochaines réunions**

Après discussion, il est arrêté le principe de poursuivre la couverture géographique du département avec une 4e réunion qui pourrait se dérouler à PONTIVY avec l'accord des élus concernés (contact R GERVAIS). Date préfixée au 22 mars, à confirmer.

La 5e réunion pourrait se dérouler dans le secteur de LORIENT en liaison avec l'Agence d'Ecomobilité (contact Alain LE COURTOIS).

L'animateur du GT

Roland GERVAIS

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

Associations :

- FFC 56
- CCP 56
- FFCT 56
- FUBICY Bzh
- JFOLEP
- FSGT
- AF3V

Elus :

- CG56
- Mr le Maire de MUZILLAC (lieu de la prochaine réunion)
- Mr le maire de SAINT AVE (lieu de la 3e réunion)
- Mr le Maire de MUZILLAC (lieu de la 2e réunion)
- Mr le Maire de GUIDEL (lieu de la 1ère réunion)
- Mr le Maire de PLOEMEUR (projet abordé lors du 1er CR)
- Cap Lorient (projet D152 abordé en 2e réunion)
- Association des maires du Morbihan (après validation du Conseil Général)

Techniciens :

- BE privés : Altermodal, JOSSO, GEODICA, COLLART, FAYOLLE, POINAS, LENOIR, ...
- CG56 DRD et ATD
- DDE siège et subdivisions