

# GRUPE PERMANENT VELO



Animation :  
DDE56/SATC/AU  
Relais Vélo

LORIENT le 14 juin 2006



Etienne LE BORGNE	Bureau d'études Altermodal ( <a href="mailto:e.leborgne@altermodal.fr">e.leborgne@altermodal.fr</a> )
Mickaël NIVANEN	Bureau d'études - Conseil Général - ATD/SO ( <a href="mailto:mickael.nivanen@cg56.fr">mickael.nivanen@cg56.fr</a> )
Roland GERVAIS	DDE/CDES ( <a href="mailto:roland.gervais@equipement.gouv.fr">roland.gervais@equipement.gouv.fr</a> )
Dominique FAUGLAS	DDE/SEET/TAU ( <a href="mailto:dominique.fauglas@equipement.gouv.fr">dominique.fauglas@equipement.gouv.fr</a> )
Robert LE ROUX	DDE/SEET/TAU ( <a href="mailto:robert.le-roux@equipement.gouv.fr">robert.le-roux@equipement.gouv.fr</a> )

#### ORDRE DU JOUR :

09h00 à 09h30	Rappel de l'historique du groupe.
09h30 à 10h30	Point sur les avancées issues des précédentes réunions.
10h30 à 12h45	Développement de sujets techniques : <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Protection des cyclistes : interface chaussée/piste/barrières, obstacles latéraux.</li><li>▪ Continuités cyclables : exemple du franchissement de la RN 165 par passerelle.</li></ul>
14 h00 à 14h30	Bandes cyclables ou trottoirs cyclables
14h30	Présentation d'une démarche d'études par Etienne Le Borgne (Artermodal) avec pour appui le schéma directeur cyclable d'agglomération du pays de Lorient.

## I - RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU GROUPE

Robert Le Roux, Relais Vélo de la DDE, rappelle qu'à la suite de rencontres entre le Collectif Cyclisme et Prévention (A. le Courtois) et de la CDES (R.Gervais) en 2003 l'idée a germé de composer un groupe technique pluraliste et informel pour la sécurité de la pratique du vélo.

Il est composé d'un tronc commun (voir diaporama) et d'acteurs locaux (communes notamment) associés lors de différentes réunions itinérantes.

Il s'agit d'échanges sur des aménagements réalisés (critique objective) ou à venir pour déterminer des positions communes et développer des sujets techniques.

4 réunions ont déjà eu lieu :

- 12 décembre 2003 à Guidel.
- 14 avril 2004 à Muzillac.
- 23 novembre 2004 à St Avé.
- 24 mars 2005 à Pontivy.

Aujourd'hui c'est sur l'agglomération de Lorient que le groupe fait étape.

## II - POINT SUR LES AVANCÉES

NB : Alain Le Courtois a diffusé en séance tous les comptes rendus des journées précédentes. Le lecteur pourra s'y reporter pour une meilleure compréhension des condensés suivants.

### GIRATOIRE DE KERNOUS

Au travers de cet exemple d'une piste bi-directionnelle présente seulement sur une branche d'un giratoire, il se pose la question de la façon d'y accéder à partir de l'anneau central.

Il y a intérêt à disposer d'une sortie en biais dans l'anneau du giratoire (voir figure 1 du compte rendu du 12/12/03) pour le cycliste, qui va retrouver le passage piéton suivant pour traverser avec une meilleure sécurité.

Il a été alors évoqué l'idée de réaliser la piste bi-directionnelle tout autour du giratoire pour éviter le dispositif précédent (dispositif risquant d'être pris à contresens par les cyclistes situés sur la piste, extérieure, au giratoire).

Le Conseil Général a acté la réalisation d'une couronne en périphérie des grands giratoires avec traitement de la mixité piétons/vélos ; dans le cas évidemment où il existe déjà des pistes en section courante près des branches du giratoire.

Info du RIC (Recommandations pour les aménagements cyclables) "indépendamment du mode d'exploitation de la piste en section courante, la piste périphérique sera bi-directionnelle pour tenir compte des usages, les cyclistes empruntent l'itinéraire le plus court entre leur point d'entrée et leur point de sortie".

## RD 306 À GUIDEL (Piste longeant la RD)

Il s'agissait de traiter les franchissements souvent multiples d'une piste cyclable, par rapport à des voies sécantes au tracé de celle-ci ; les pertes de priorités répétées pour le vélo pouvant le dissuader de l'emprunter.

Une solution consiste (seulement dans le cas de piste mono-directionnelle) à transformer la piste en bande au droit du carrefour pour lui donner la même priorité que la voie routière longée. Un dispositif d'alerte complémentaire à l'aide de damier doit être réalisé (voir schéma du diaporama).

Pour l'instant seuls les accès des petites voies ont été interdits par des balises.

## CINQ CHEMINS À GUIDEL (LE CLEC'H) PISTE CYCLABLE

Dans le cas d'espèce un des problèmes posé est celui des raccordements d'extrémités qui doivent permettre d'accéder à la piste réalisée et de la quitter facilement.

En outre ce cas montre la limite d'utilisation d'un aménagement cyclable par l'ensemble des catégories d'usagers vélos (cyclotouristes, promeneurs). Rendre l'usage de la piste facultatif peut conduire à une contrainte forte pour les automobiles de rester derrière les vélos (sans doubler car la largeur de voie, bordurée, est faible).

Il est posé également le problème de cohabitation vélos/piétons sur une piste de faible largeur.

Note des rédacteurs : ce type d'aménagement met bien en exergue l'intérêt de procéder à une réflexion amont (faite au niveau d'études préalables) pour prendre en compte notamment les contraintes liées aux différents usagers, et leurs attentes, les contraintes d'emprises et le parti d'aménagement recherché.

### PLOEMEUR/LOMENER (RD 163)

Nous sommes dans le cas d'une réalisation d'un cheminement destiné à se rendre vers les plages, et aussi d'assurer des liaisons domicile/école. Le milieu est bâti et la largeur d'emprise disponible est faible. Un cheminement mixte piétons/vélos, de 2.00m de largeur, a été institué sur trottoir.

\* M. LANDAIS précise que la cohabitation des piétons et des cyclistes n'a pas pour l'instant soulevé de problème, sans doute en raison d'un trafic modéré.

### BANDES DÉRASÉES MULTIFONCTIONNELLES

Le Code de la Route depuis 2003 (Décret du 27 mars 2003) autorise les conducteurs de cycles à circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Ces dispositions se mettent progressivement en œuvre sur le réseau départemental notamment (M. Nivanen cité l'exemple entre Merlevenez et Landévant, ou entre Lanester et le Pont du Bonhomme).

Le lecteur peut se reporter aux comptes rendus exhaustifs des réunions précédentes dans lequel R. Gervais développait le sujet.

### Quelques points à noter :

- Attention à ne pas réaliser de marche entre l'enrobé constitutif de la BDM et le reste de l'accotement (65 % des accidents de vélos ont lieu sur RD).
- La BDM n'est pas une bande cyclable (délimitation par une bande de rive).

### MATÉRIAUX

Se référer au compte rendu de Pontivy (24 mars 2004).

### L'OGS GAVRES/QUIBERON (ST AVÉ 23 NOVEMBRE 2004).

L'opération Grand Site a retenu un projet cyclable. Le tracé réservé à la promenade a été réalisé en partie après Etel (revêtement sablé) et un tronçon longeant la RD 768 entre le Bégo et Penthièvre a été réalisé par le Conseil Général en matériau à liant végétal (Végécol) respectant par là la réglementation de ce type de cheminement dans les espaces remarquables (Décret du 29 mars 2004).

Sur ce tronçon où circulent sur la RD 22000 véhicules/jour (en été) il se pose la question de rendre obligatoire sa fréquentation par tous les cyclistes ; le revêtement roulant retenu le permettrait.

**Ce type d'équipement en bord de mer pose particulièrement le problème de l'entretien (sable sur la piste).**

## LES GIRATOIRES

Le RIC recommande (voir diaporama) de ne pas mettre de bande cyclable à l'intérieur de giratoire de rayon inférieur à 25 m (sauf dans le cas d'une très grande fréquentation cycliste).

Il n'y a pas d'unanimité des usagers sur la réalisation des bandes cyclables.

Le RIC traite les giratoires de la page 58 à la page 63.

## LE PLAN VÉLO DÉPARTEMENTAL

Il est en cours de réalisation, et prévoit 700 km d'itinéraires. Un Guide Technique a été réalisé intitulé "Aménagement cyclable - Plan vélo en Morbihan".

## ROUTE PARTAGÉE

Il est rappelé que ce type de panneau permet de signaler sur des voies à faible largeur (< 4 m) que l'on se trouve en présence d'un itinéraire cyclable (notion de vélo route ou de continuités cyclables).

Cette information complémentaire (avec ou non le rappel de la distance pour doubler ; 1,5 m) ne doit pas cependant conduire à donner une fausse sécurité au cycliste (se croyant protégé rien que par l'effet du panneau).

Ce n'est pas un panneau figurant dans la partie réglementaire de la signalisation routière.

## LES SUJETS DU JOUR

– 1) PROTECTION DES CYCLISTES ; INTERFACE CHAUSSÉE/PISTE ET PROTECTION (BARRIÈRES) PAR R. LE ROUX

Le sujet traité est celui d'équipements situés hors agglomération.

Il est rappelé qu'une route est conçue en fonction de règles figurant notamment dans le document appelé ARP (Aménagement des Routes Principales).

Il est notamment distingué (voir diaporama) hors chaussée la zone de récupération (2 m recommandé) dans laquelle on évite la sortie de route et une zone de gravité limitée qui peut avoisiner les 4 m.

Dans la zone de récupération il ne doit figurer aucun obstacle.

Ces données de base amènent à se poser la question, en fonction de la configuration des lieux (ligne droite, virage, obstacles, dénivellations) et de l'évaluation du risque de l'implantation du cheminement vélo, (dans la zone de récupération ou en dehors).

Une glissière peut être posée si la dénivelée dépasse 2,5 m. Caractère obligatoire à partir de 4 m.

Dans tous les cas, il est intéressant d'examiner le contexte global (voir diapo) et de choisir la bonne interface voiture/vélo.

- Soit une glissière normalisée - bois/métal - de préférence,
- Soit rien, des potelets, des haies, des barrières bois.

#### Débat sur les obstacles

M. NIVANEN ; confirme (aussi en tant que cycliste, le danger potentiel d'une chute sur une lisse non protégée.

M. LANDAIS ; si l'on ouvre l'espace entre chaussée et obstacles, quelle sera la perception des automobilistes.

On gagne à reculer les obstacles selon Roland GERVAIS.

Dans la Mayenne dixit Etienne LE BORGNE, on cache la tête des lisses.

Une forme de conclusion : Il convient d'étudier de près l'agressivité des obstacles, tels que poteaux de glissière, potelets, lisses,...

Dominique FAUGLAS fait part d'un modèle ou la lisse file sur toute la longueur et est boulonnée sur le poteau (avec visserie cachée). Il s'agit d'un produit commercialisé par la société DURAPIN (et adapté par lui pour l'OGS). Travaux non réalisés pour l'instant. Il a diffusé auprès de certains demandeurs du groupe les schémas réalisés par l'OGS. Il est évoqué également le risque d'accident liés aux obstacles sur la piste proprement dite, et des responsabilités juridiques en découlant. Il convient de :

- Les limiter
- Les signaler

Une attention particulière est à apporter aux chicanes

Ce sujet sera débattu à nouveau à la réunion de GPV du 12/12/2007 en fonction de l'actualité.

– 2) CONTINUITÉS CYCLABLES : EXEMPLE DU FRANCHISSEMENT DE LA RN 165 PAR PASSERELLE PAR D.FAUGLAS

Dans le cadre de l'amélioration de la circulation sur la RN 165 au droit de Lorient et pour respecter notamment les dispositions de la loi sur l'air et plus récemment de la circulaire du 31 octobre 2002, l'Etat a décidé de créer à Lann Sévelin une passerelle Vélo.

D. FAUGLAS relate l'étude technique pour un tel ouvrage et notamment les difficultés de raccordement de part et d'autre de l'ouvrage.

Les caractéristiques principales sont :

Passerelle de 46 m supportant sur 4 m de large une chaussée mixte piéton/vélos (1,5 m/2,5 m, sans différence de niveau ;

- Passerelle métallique bleue et blanche

- Passage inférieur de 5 m de large sur 12 m de longueur

Il permettra le franchissement tant des piétons que des vélos (avec séparateur). Les pentes seront inférieures à 5 %.

L'ouvrage sera réalisé fin 2007 et les accès au premier semestre 2008.

Il est souligné à l'occasion de la réalisation de cet ouvrage, que les continuités cyclables seront à assurer avec les schémas structurants, vélos des deux communes concernées Lanester et Caudan.

Il est évoqué l'intérêt de la lisibilité et de l'homogénéité d'un itinéraire. Il est proposé d'identifier la bande cyclable avec un matériau "coloré" type Végécol (ou équivalent).

– **3) BANDES CYCLABLES OU TROTTOIR CYCLABLE**

En usage dans les pays d'Europe du nord, l'utilisation du trottoir à l'usage des cyclistes, est en France limitée aux enfants de moins de huit ans.

Aujourd'hui, la tendance est à l'utilisation du trottoir également pour les vélos sans que la réglementation soit encore bien établie.

L'article R 412-34-I du Code de la Route définit le trottoir comme un espace réservé aux piétons.

Il est cependant admis d'instaurer une piste cyclable sur un trottoir à condition de conserver un espace réservé aux piétons (largeur mini : 1,40 m).

Les deux espaces doivent alors être séparés au minimum par un marquage de rive réglementaire, et faire l'objet d'une signalisation également réglementaire.

**Ce sujet sera également débattu à nouveau à la réunion du GPV du 12/12/2007 pour faire le point sur l'évolution de la réglementation en la matière.**

# LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DU PAYS DE LORIENT

(par Etienne LEBORGNE/ALTERMODAL)

Etienne LEBORGNE expose la méthodologie mise en place pour l'élaboration de cette étude en cours de réalisation.

(voir Diaporama ALTERMODAL)

## ANNEXES

- *Compte-rendu et notes d'Alain Le Courtois, complémentaires du présent compte-rendu*
- Diaporama : Trottoirs cyclables
- Diaporama : Obstacles
- Diaporama : RN 165 - passerelle vélos/piétons
- Photo : RN 165 - passerelle en fabrication
- Plan : RN 165 - itinéraire vélos/piétons
- Diaporama : Schéma Directeur Cyclable du Pays de LORIENT (Altermodal-E. Leborgne)
- *Compte-rendu des réunions précédentes*