

GROUPE PERMANENT VELO



Animation :
DDE56/SATC/AU Lorient
Relais Vélo

JOSSELIN 1e 12 décembre 2007



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
de l'Écologie
du Développement et
de l'Aménagement
durables

Direction
départementale de
l'Équipement du
Morbihan

Service d'Appui
Technique aux
Collectivités

Aménagements Urbains

GROUPE PERMANENT VELO

RÉUNION DU 12 DECEMBRE 2007 À JOSSELIN (CENTRE CULTUREL)

PARTICIPANTS :

Louis JOUANNO

Adjoint au Maire de Josselin

Patrick GAVAUD

Vice-Président de l'Office de Tourisme de Ploërmel

Marie JOURDREN

CAP L'Orient (mjourdren@agglo-orient.fr)

Dominique PHELIPEAU

Conseil Général (d.phelipeau@cg56.fr)

Roland GERVAIS

Conseil Général (roland.gervais@cg56.gouv.fr)

Mickaël NIVANEN

Conseil Général - ATD/SO à Hennebont (mickael.nivanen@cg56.fr)

Yves LE CAM

Conseil Général - ATD/Josselin - (yves.le-cam@cg56.fr)

Catherine GIRARD

Conseil Régional (C-Girard@tourismebretagne.com)

Etienne LEBORGNE

Bureau d'études Altermodal (e.leborgne@altermodal.fr)

Alain LE COURTOIS

Collectif Cyclisme et Prévention (alain.le-courtois@wanadoo.fr)

Dominique QUERIEL	A F 3 V (dominique.queriel@libertysurf.fr)
Jean-Pierre JAOUEN	Collectif Cyclisme et Prévention du Morbihan
Bernard CLEMENT	F F C T Bretagne
Mireille GICQUEL	F F C T Morbihan
Gérard BOULLIER	Collectif Cyclisme et Prévention du Morbihan (gerard.boullier@wanadoo.fr)
Jean-Claude HARZO	F F C T Bretagne et Côtes d'Armor
Maryse HISLER	CETE Nantes (maryse.hisler@equipement.gouv.fr)
Cédric MAGNIER	Stagiaire au CETE Nantes
Erwann LANGLO	DDE 56/CIT Ploërmel (erwan.langlo@equipement.gouv.fr)
Philippe DELAGE	DDE/56/SATC/DIR Lorient - responsable service (philippe.delage@equipement.gouv.fr)
Robert LE ROUX	DDE/SATC/AU (robert.le-roux@equipement.gouv.fr)
Philippe PEGUENET	DDE/SATC/AU (philippe.peguenet@equipement.gouv.fr)
Dominique FAUGLAS	DDE/SATC/AU (dominique.fauglas@equipement.gouv.fr)

Merci à Etienne LEBORGNE et à Alain LE COURTOIS pour leurs notes fournies pour rédiger ce compte-rendu.

ORDRE DU JOUR :

09h30 Rappel de l'histoire du Groupe Permanent Vélo et sujets traités.

Développement de 4 thèmes :

09h45 à 10h45

- Equipements des vélos et des cyclistes

10h45 à 11h30

- Véloroutes et Voies Vertes : état d'avancement du Schéma Régional

11h30 à 12h30

- Trottoirs cyclables et signalisation : point d'étape

14h00 à 15h00

- Evolutions des Bandes Dérasées Multifonctionnelles

15h00 à 16h45

Questions techniques ou thèmes divers -

- dangerosité de certains séparateurs piste/chaussée

- avancement du Plan Vélo Départemental

- mission de Monsieur Vélo National

En introduction à la réunion, Monsieur JOUANNO, adjoint au Maire de JOSSELIN, a souhaité la bienvenue aux participants au travers d'une présentation de la ville de Josselin.

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.

5 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.
- 14 juin 2006 à Lorient

II - RAPPEL DES THEMES TRAITES

Un rappel des thèmes déjà traités lors des précédentes réunions est présenté (voir diaporama n°0 et comptes-rendus en annexes).

III - LES SUJETS DU JOUR

– 1) PROTECTION ET EQUIPEMENT DES CYCLISTES

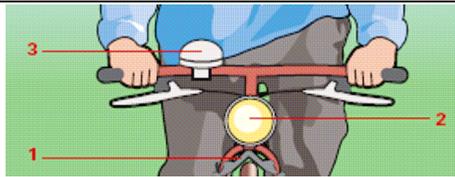
La distinction entre l'équipement du vélo et celui du cycliste est apportée ; son caractère obligatoire ou conseillé également.



Un dépliant de la Sécurité Routière édité en Juillet 2007 ("Circuler à vélo - comment rouler en toute sécurité") est mis en parallèle avec les prescriptions du Code de la Route en matière d'équipements du vélo (voir diaporama).

Le cycliste lui, n'est contraint à aucune obligation.

Seuls sont conseillés, le casque et le port d'une tenue claire ou mieux, rétro réfléchissante.



Débat sur l'équipement du vélo

L'équipement requis par le Code de la Route est un minimum, en particulier en matière d'éclairage (M. NIVANEN).

Beaucoup de cyclistes sont peu visibles la nuit (CCP).

Le matériel installé sur les vélos de série est de qualité médiocre et fragile. Une amélioration du matériel semble nécessaire (R. Le Roux).



Débat sur le port du casque

- la FFCT est pour le port du casque (97 % des adhérents le portent).
- E. LE BORGNE : le casque ne fait pas baisser l'accidentologie mais fait baisser la pratique.
- A. LE COURTOIS : les plus grandes associations de cyclistes ne souhaitent pas obliger le port du casque (intervention dans le cadre du Grenelle de l'environnement)
- A. LE COURTOIS - R. LE ROUX, C. GIRARD : plutôt inciter qu'obliger, en particulier sur les voies vertes et pour le vélo utilitaire. Sensibilisation à faire auprès des plus jeunes, dans les écoles, au sein des clubs(CCP56).

Commentaire :

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière s'est réuni le 13 février 2008 et a décidé de mettre en oeuvre la mesure suivante concernant le port du casque :

3. Inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11 ans lorsqu'ils circulent à vélo

Les blessures auxquelles s'exposent les cyclistes, s'ils chutent, peuvent être d'une extrême gravité en cas de choc de la tête contre le sol ou encore contre une bordure de trottoir. La morphologie des enfants les expose à un risque accru de traumatisme crânien.

- ⇒ **Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de renforcer la communication sur l'intérêt du port d'un casque par tout enfant circulant à vélo, en particulier ceux de moins de 11 ans.**



Débat sur les équipements du cycliste

- C ; GIRARD : un travail de designer est en cours actuellement pour proposer des tenues (casques et vêtements) plus élégantes et moins encombrantes, en particulier à l'attention des femmes.
- A. LE COURTOIS : une campagne d'information est à mener et le port d'un baudrier rétro-réfléchissant doit être encouragé.
- R. GERVAIS : une action formalisée du Conseil Général 56 sera menée en 2008 (sécurité routière). Le port du gilet rétro-réfléchissant est encouragé.
- R. LE ROUX : inciter plutôt qu'obliger et, parallèlement, améliorer les infrastructures.
Le Groupe Permanent Vélo pourrait s'impliquer dans cette action.

Commentaire :

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière s'est réuni le 13 février 2008 et a décidé de mettre en oeuvre la mesure suivante concernant le port du gilet rétro-réfléchissant :

2. Équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération

Les cyclistes sont très peu visibles de nuit, tout particulièrement hors agglomération en l'absence d'éclairage public.

- ⇒ Le Comité interministériel de la sécurité routière décide de rendre obligatoire le port d'un gilet rétro-réfléchissant par tout cycliste de nuit hors agglomération à compter du 1er septembre 2008.

– 2) VELOURUTES ET VOIES VERTES

Catherine GIRARD fait une présentation de l'avancement du Schéma Régional :



- la Bretagne est plutôt en avance sur d'autres régions,
- 2000 kms de véloroutes dont 1000 kms de voies vertes,
- accessibles aux cavaliers et attelages sur certaines sections,
- la Région n'est pas maître d'ouvrage : ce sont les Départements et les agglomérations telles que RENNES, LORIENT et VANNES,
- des relations sont recherchées avec les loueurs de vélos,

- le projet est fondé sur le partenariat, de l'aménagement à la mise en marché touristique,

- une information est présente sur le site internet de Rando Breizh, avec cartographie, www.randobreizh.com

- un dépliant est en étude, la collaboration des associations est la bienvenue (recommandations aux usagers),

- à noter que le 44 réhabilitera l'itinéraire Redon-Blain en 2008,

- la signalisation directionnelle comporte les logos "Véloroutes de Bretagne" et "Voies Vertes de Bretagne"

Maryse HISLER présente les futurs panneaux Voie Verte, C 115 et C 116 (fin), sur le point d'être entérinés par arrêté interministériel.

Le panneau C 115 est accompagné, le cas échéant, du panneau "cavaliers interdits".



C 115



C 116

Débat : La signalisation du Schéma Régional n'est pas conforme à la signalisation bientôt réglementaire.

A. LE COURTOIS souhaite que les itinéraires sur route soit aussi inclus dans la réflexion du Schéma.

C. GIRARD précise que le développement des modes doux de déplacement est prévu dans ce cadre.

– 3) LES TROTTOIRS CYCLABLES

Le sujet a déjà été abordé lors de la réunion du 14 juin 2006, en constatant que cette pratique était de plus en plus adoptée.

Il y avait été rappelé que 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) et de prévoir au minimum une bande blanche de séparation des 2 espaces.

Débat :

M. HISLER : La notion de trottoirs cyclables n'est pas reconnue au niveau national, il faut plutôt retenir la notion de piste sur trottoir. Plus généralement, il est préférable de réfléchir globalement à la place du cycliste dans l'aménagement et de bien appréhender les problèmes de cohabitation de tous les types d'utilisateurs.

R. GERVAIS : Chaque cas est particulier - Il faut appliquer la réglementation mais aussi tenir compte du risque évalué.

F.F.C.T. : Le cycliste doit prendre sa place sur la chaussée.

E. LE BORGNE et M. JOURDREN : Beaucoup d'utilisateurs, en particulier des enfants, ne maîtrisent pas la pratique du vélo. Il faut les protéger et les éduquer (les cours de vélo pour adultes et enfants se développent). Des expériences de trottoirs cyclables sont réalisées à Lorient et Ploemeur, elles fonctionnent bien.

Ph. DELAGE : Il faut cesser de rejeter l'utilisateur le plus fragile, le piéton en l'occurrence pour faire de la place aux autres utilisateurs - L'espace n'est pas extensible, il faut donc insister sur la pratique de son partage par tous les utilisateurs.
La solution du cycliste sur le trottoir ne doit être utilisée qu'en dernier recours.

– **4) LES BANDES DERASEES MULTIFONCTIONNELLES**

(Se référer aux comptes-rendus des réunions précédentes et à la fiche p.15)



Le code de la route autorise les cyclistes à circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier (décret du 27 mars 2003).

Roland Gervais fait un point sur l'avancement de la réflexion et sur les réalisations dans le département 56 et rappelle qu'il y avait à l'origine une demande du CCP en matière de sécurité.

La R.D. 9 entre Kervignac et Belz a servi de test. Initialement, le principe de 7 m de chaussée + 2 bandes de 0,80 m avait été adopté .

Après retour d'expérience le Conseil Général s'est orienté, sur les voies existantes, vers le gabarit suivant : 6 m de chaussée + 2 bandes de 1,00 m en enrobé + marquage - Conséquence positive : un abaissement de la vitesse des véhicules motorisés .

D'autres réalisations récentes :

- la déviation de Plescop

Des axes prioritaires :

- Vannes - Locminé - Pontivy

METHODE

Quels sont les critères qui guident vers la mise en place d'un BDM ? :

1. - il n'y a pas de tabou pour se poser la question -
2. - on ne peut en faire partout -
3. - pas de BDM, si trafic < 1 500 v/j (plutôt voirie partagée)

Une cartographie des RD supportant un trafic < 1 500 v/j et de celles supportant un trafic < 1 000 v/j sera réalisée. Sur ces voies le panneau "partageons la route" pourra être implanté.

Une logique d'itinéraires est recherchée et un "plan BDM" sera intégré au Plan Vélo Départemental.

L'axe Vannes-Locminé-Pontivy constitue par exemple une priorité.

Débat :

Roland GERVAIS souhaite que le programme de réalisation des BDM soit établi en concertation avec les associations d'usagers. Il y a 3 ans, il avait été convenu que les associations apportent leur retour d'expérience.

Une première demande de celles-ci est de traiter toutes les sorties d'agglomérations importantes, les liaisons en secteur côtier. Il existe aussi des réseaux en zone rurale qui mériteraient d'être raccordés aux réseaux urbains. Le SCOT peut être un outil de prise en compte (CCP, FFCT). Le CCP56 demande que l'on réfléchisse sur la liaison Hennebont-secteur côtier (chemin de halage), que la route côtière Guidel-Kerroch soit limitée à

50km/h pour préserver la sécurité des cyclistes sur chaussée et enfin que le traitement des accotements en gravillons soit évitée d'une manière générale.

M .JOURDREN fait également état du Schéma Cyclable du Pays de Lorient et de la passerelle cyclable installée par l'Etat sur la RN 165 à Lanester. Elle constitue une opportunité pour créer des liaisons.

Il ne faut pas par ailleurs systématiser les BDM au détriment de véritables pistes cyclables. Ces dernières sont parfois préférables selon le contexte.

Pour M. HISLER, il faut travailler sur la lisibilité d'itinéraire des BDM.

Un regard sur l'accidentologie, tous véhicules, est un élément important dans la réflexion.

Etudier aussi le type d'usagers concerné pour établir l'opportunité d'une BDM (5 km maxi pour les déplacements utilitaires) (E. LE BORGNE)

Le critère trafic est important et la réduction de la largeur de chaussée à 6 m est un élément positif pour la sécurité (R. GERVAIS).

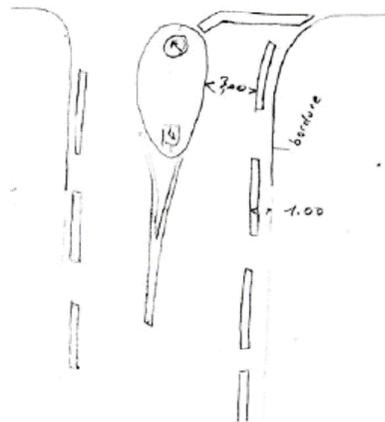
La prochaine réunion du Groupe Permanent Vélo sera en partie consacrée à cette étude sur les BDM.

BDM - Bandes Dérasées Multifonctionnelles – 22/02/07

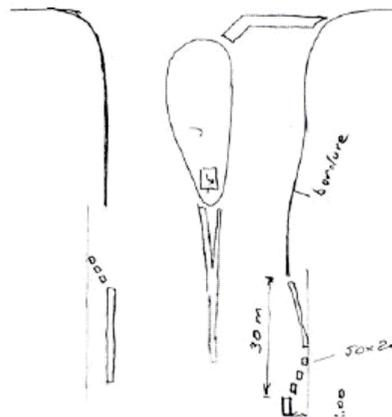
- Enrobés de largeur 8.00m comprenant :
 - largeur BDM de 1.00m, dont ligne de rive 3u (u = 5 ou 6 cm)
 - largeur chaussée de 6.00m, entre lignes de rives, et yc PRDP
- marquage de rive T2 3u
- pas de logo vélo
- interrompue en intersection :
 - arrêt : sans tireté (2m en amont de l'intersection)
 - reprise : avec 3 tiretés à 45° (2m après l'intersection)
- ligne de priorité en recul d'1m, alignée sur le bord de l'enrobé
- si carrefour avec bordures de rive :
 - si bordures existantes : arrêt 30m avant, avec ligne continue de fond sur 30m et 3 tiretés à 45°
 - bordures à créer : recul des bordures de rive de 1m00 sur nouveaux carrefours



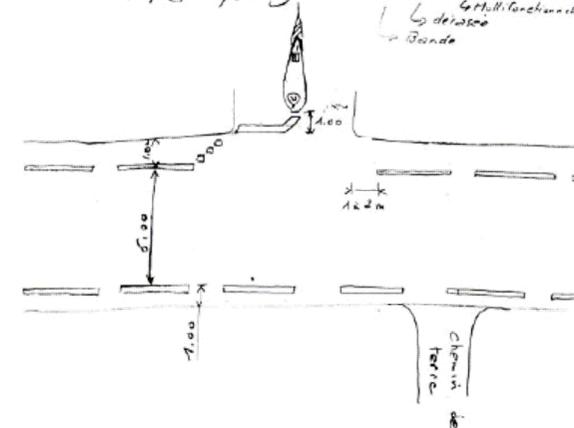
Projet neuf
raccord BDM
devant la bordure



raccord BDM
sur bordure existante



Marquage BDM
4 tirets fonctionnels
3u dérasée
Bande



Source : R. Gervais

IV - QUESTIONS TECHNIQUES OU THEMES DIVERS

A la demande de certains participants, les sujets suivants ont été évoqués :

1 - Dangerosité de certains séparateurs piste/chaussée

Roland Gervais fait état de deux accidents récents impliquant des automobilistes, sur des portions de chaussée en alignement droit (RD 105 entre Ploemel et Erdeven et RD 768 à Penthièvre).

A la suite de sorties de route et de l'arrachage de montants verticaux supportant la lisse de séparation de la piste cyclable avec la chaussée, ces automobilistes ont été blessés par l'extrémité de la lisse qui a pénétré dans l'habitacle.

Par ailleurs, la glissière en bois homologuée classique comporte à l'arrière des éléments saillants qui peuvent s'avérer dangereux pour le cycliste.

Roland Gervais présente ensuite un modèle de glissière à double lisse qui supprime cet inconvénient (ci-dessous).

Coût : 3 fois la barrière bois (avec 1 lisse) environ 75 €/m.



Source : R. Gervais



Débat : Robert Le Roux : Remonter le questionnement dans les comités d'homologation nationaux.

Maryse Hisler : Voir avec le correspondant SETRA (compte-rendu à transmettre). Penser par ailleurs, aux agents d'entretien.

Philippe Péguenet : La réflexion doit intégrer la sécurité de tous les types d'utilisateurs. Un concours d'idées pourrait être lancé.

Roland Gervais : Les notions de séparateur homologué et de retenue des véhicules à moteur doivent être prioritairement présentes dans la réflexion.

2 - Avancement du Plan Vélo Départemental :

D. Phéliepeau expose l'avancement du Plan Vélo Départemental du Morbihan.

Etudes et Travaux en 2008 :

Sur la section du Canal de Nantes à Brest :

- Malestroit à Redon, praticable mais à améliorer par un bicouche 2/4, chicanes à 1,80 m (attelages) et signalisation.
- Malestroit à Rohan, praticable, contrôle d'accès posé, reste la signalisation directionnelle à poser.

ATD - Nord-Est :

- Mauron à Questembert, achat emprise à la SNCF jusqu'à la gare de Mauron (2 kms) pour aller ensuite jusqu'à St. Léry fin 2008.
- Ploërmel à Guer, passage inférieur à gabarit réduit - fréquentation équestre sur Guer-Augan - Itinéraire partagé avec séparateur ou non (2009-2010).
- Ploërmel, projet d'échangeur - passage inférieur pour VV.

ATD - Sud-Est

- Voie Verte avant Questembert (jusqu'à Bel Air). Continuité dans le cadre de la mise en 2 x 2 voies de Vannes-Redon : passage inférieur dans 5 ou 6 ans.
- En 2008, aménagement au niveau de la gare de Questembert, jusqu'au bourg.
- Questembert-Noyal-Muzillac : La traversée de Le Guerno pris en compte - En 2008 travaux au niveau de Branféré.
- Muzillac : en attente du remembrement en 2010/11.
- Muzillac-St. Armel : en étude en 2008 - Etude d'impact sur les marais d'Ambon notamment.

ATD Nord-Ouest

- Gourin-Guiscriff : 20 kms en service en 2007 - Signalisation en 2008 - Attelages autorisés.
- Gourin-Plouay : en étude en 2008 - ancienne voie ferrée - passage inférieur à prévoir.

ATD Sud-Ouest

- Kerhillio/Le Bégo réalisé dans le cadre de l'OGS Gâvres-Quiberon - Revêtement sable stabilisé Enverpack (Commune d'Erdeven et Plouharnel)
- Kerhillio/Erdeven/Ploemel en etude en 2008.

- Auray/Vannes en étude.
- Pont-Scorff/Plouay : expropriations envisagées en 2008.
- Pontivy/Hennebont : - étude après 2008 (revêtement, contrôle d'accès, signalisation)
 - arrêté de superposition de gestion réalisé
 - arrêté d'utilisation nécessaire ?

Informations diverses :

- Un plan des BDM sera annexé au Plan Vélo Départemental 56.
- Le Guide des aménagements cyclables 56 est toujours la référence pour l'obtention de subventions du Conseil Général (nouvelle édition en 2008).
- Une concertation sur les tracés est systématiquement effectuée si un aménagement foncier est en cours sur une commune.
- 2008 verra la création d'un observatoire sur l'ensemble des déplacements dans le Morbihan.

- L'implantation du panneau C50 « partageons la route »(ou « route partagée ») sera développée dans le 56 sur les itinéraires cyclables empruntant des routes.
L'objectif est d'obtenir une unité de traitement en Bretagne.

Débat sur le panneau C50

- La FFCT est favorable à la mise en place de ce type de signalisation.
- Cependant, le panneau n'étant pas homologué, Maryse Hisler estime que son utilisation devrait être encadrée par la Prévention routière. La majorité des routes sont à partager et, de plus, avec d'autres usagers. Il y a donc un risque de confusion dans la perception du message.
- R. Le Roux pense que cette question pourrait être remontée à H. Peigné, « Monsieur Vélo ».

3 - Mission de Monsieur Vélo :

M. Hubert PEIGNE, coordonnateur interministériel, est « Monsieur Vélo » sur le plan national.

Mme HISLER expose les composantes de son action :

- Animation des Relais Vélo dans les DDE -
- Actions avec la police, l'éducation nationale, le tourisme -
- Développement du stationnement des vélos dans l'habitat -
- Rencontre avec l'ANRU pour favoriser le vélo dans le cadre de recompositions urbaines des grandes villes.

Informations diverses :

- Le Code de la Route est à adapter pour le Code de la Rue.
Les associations de piétons sont associées aux travaux
Les contresens cyclables deviendraient des "doubles sens cyclables"
- Les zones de rencontre seraient les intermédiaires entre les zones 30 et les zones ou aires piétonnes. Elles seraient accessibles à tous les usagers avec roulement au pas (notion d'usagers vulnérables prioritaires).
- Le RAC va être actualisé en 2008.
- Des fiches techniques du CERTU sont consultables sur Internet.