

GROUPE PERMANENT VELO 56

REUNION DU 29 SEPTEMBRE 2009 A AURAY

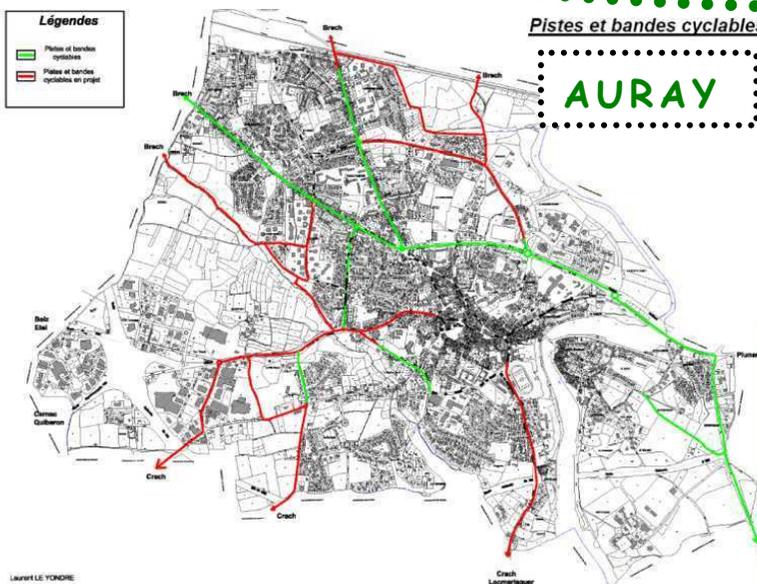
Urbanisme, déplacements
et sécurité routière

Légendes

- Planes et bandes cyclables
- Planes et bandes cyclables en projet

Pistes et bandes cyclables

AURAY



Plan de mobilité Urbaine de
Plouhinec

et aménagements de l'axe Le bourg
de Magouer et du Bd de l'océan

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
DU PAYS DE LORIENT

« Mieux se déplacer pour mieux respirer »

Mai 2001

COMMUNALITÉ
D'AGGLOMÉRATION DU
PAYS DE LORIENT

Animation :
DDTM56/Mobilité Urbaine
Relais Vélo

VELO 56

REUNION DU 29 SEPTEMBRE 2009 A AURAY (HOTEL DE VILLE)

Etaient présents :

Anne-Marie BOUDOU	Adjointe au Développement Durable et à la Citoyenneté de la Ville d'AURAY
Dominique PHELIPPEAU	Conseil Général 56 - Chargé de mission Vélo
Roland GERVAIS	Conseil Général 56 - Service d'Exploitation et de Sécurité Routière
Marc DANIEL	Conseil Général 56 - DGIA - A.T.D. Sud Ouest Hennebont
Alain LE COURTOIS	Collectif Cyclisme et Prévention 56
Jean-Pierre JAOUEN	Collectif Cyclisme et Prévention 56
Gérard BOULLIER	Collectif Cyclisme et Prévention 56
Dominique QUERIEL	Collectif Cyclisme et Prévention 56 - AF3V
James BOUCHER	Association Véломotive Vannes
Marie JOURDREN	CAP L'Orient
Jean-Jacques LEVAVASSEUR	Ville de VANNES Service Voirie-circulation
Maud Le HOUEIROU	Comité Régional du Tourisme de Bretagne (schéma VVV)
Samuel LE GOFF	Communauté de communes de la Ria d'Etel
Agnès GOULHEN	DDEA56-SUL/UAO
Dominique AUFFRET	DDEA56-MDDT
Marie-Odile BOTTI-LE FORMAL	DDEA56-MDDT/Délégée Territoriale d'AURAY
Jean-Pierre THOMAS	DDEA56-Sécurité Routière et Crises
Jean-Yves KERDREUX	DDEA56-Responsable du Service d'Appui Technique
Robert LE ROUX	DDEA56-SAT/Responsable de l'Unité Mobilité Urbaine - Relais Vélo 56
Dominique FAUGLAS	DDEA56/SAT/MU - Relais Vélo 56

NB : Merci à Alain Le Courtois pour sa contribution à la rédaction de ce compte-rendu.

REUNION DU 29 SEPTEMBRE 2009

DEROULEMENT DE la JOURNEE



9h00 **Accueil , introduction, historique, tour de table, ordre du jour.**

Thèmes du jour :

9h15 **Urbanisme et déplacements vélo (SCOT, PLU ...)** : *Agnès Goulhen (DDEA)*

10h00 **Le Vélo dans les Plans de Déplacements Urbains** : *Marie Jourden (CAP L'Orient)*

11h15 **La démarche de projet : exemples d'Auray : Déplacement vélo : du PLU à l'Agenda 21 / Bilan carbone.** *Anne-Marie Boudou (Adjointe au Développement Durable et à la Citoyenneté à Auray), Plouhinec(PMU) : Robert Le Roux (DDEA), Guer-Ploermel : Dominique Phélippeau (CG).*

12h30/14h00 **Repas**

14h00 **La concertation dans la démarche de projet (charte de concertation...)** :
Alain Le Courtois(CCP56) , Dominique Phélippeau (CG)

15h00 **Points techniques** : actualité réglementaire, code de la rue, trottoirs cyclables, traversées cyclables, BDM / bandes cyclables ...

16h30 **Fin**

* *
*

Madame BOUDOU accueille les participants et introduit la réunion en soulignant l'intérêt de la Ville d'AURAY pour ce type de démarche positive en matière de développement durable et plus particulièrement de déplacements doux.

I - RAPPEL DE L'HISTORIQUE DU GROUPE

Robert LE ROUX, Relais Vélo de la DDEA, 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.

7 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
- 12 décembre 2007 à Josselin
- 29 septembre 2008 au Conseil Général à VANNES

II - INTRODUCTION

L'objectif de cette journée sera de mieux appréhender le fil conducteur qui permet de mener une démarche vélo, de la conception à la réalisation d'un projet, tout d'abord au travers des documents d'urbanisme et ensuite dans une démarche projet incluant la concertation.

III - LES THEMES DU JOUR

III -1- Urbanisme et déplacements vélo: *Agnès Goulhen (DDEA*

Grâce au Grenelle de l'environnement les thématiques de déplacements sont maintenant vraiment abordées et rapprochées de l'urbanisme, en particulier en ce qui concerne les déplacements doux.

Les SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale), les PLU, les Cartes Communales, les lotissements notamment sont successivement impliqués dans l'application de ce volet de la politique de développement durable.

L'article L110 du Code de l'Urbanisme, modifié par la Loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement(art 8), expose les grands principes du développement durable. Il fait référence aussi en matière d'organisation des déplacements dans les documents d'urbanisme.

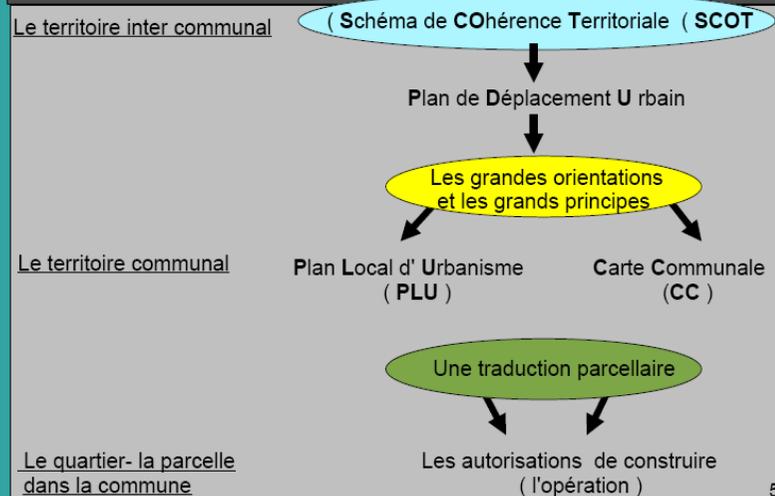
L'étalement urbain ne constitue pas une bonne gestion de l'espace, il est aussi néfaste en terme d'organisation des déplacements.

Dans le Morbihan, deux SCOT sont approuvés, Vannes et Lorient. Le SCOT d'Auray est arrêté. Le SCOT donne des orientations pour le PDU notamment et le PLU ou la Carte communale(document simplifié).

Un volet Sécurité Routière est désormais intégré au Porter à la Connaissance des PLU.

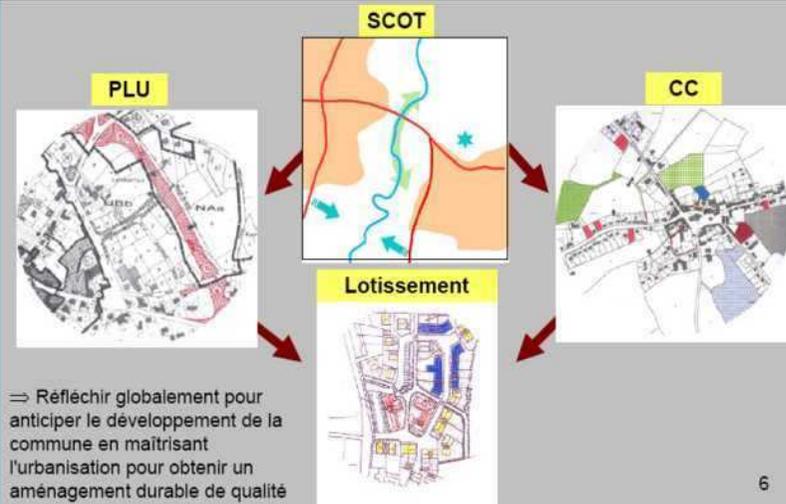
Les articles 3 (voirie, accès) et 12 (stationnement) du règlement du PLU permettent d'imposer aux aménageurs des dispositions facilitant les déplacements doux.

Les différentes échelles de la réflexion dans les documents d'urbanisme (art L 121-1 du code de l'urbanisme)



5

Exemple de traduction d'un principe de voirie



6

(extrait du diaporama « Urbanisme, déplacements et sécurité routière »)

Agnès Goulhen: La cohérence globale d'un document d'urbanisme est à étudier.

Marie Jourden: il doit y avoir cohérence avec le schéma cyclable d'agglomération (2005)

Robert Le Roux : il est primordial de " Penser globalement pour agir localement".

Roland Gervais (CG56): Maîtrise d'ouvrage: problèmes de sécurité si la commune s'occupe d'une partie et que l'autre est du ressort de l'intercommunalité.

Les communes disposent d'un "réfèrent sécurité routière". Un listing départemental de ces représentants est disponible (DDEA/Sécurité Routière).

Madame Boudou: Le bilan carbone peut-il être annexé au PLU ?

Rappel d'**Agnès Goulhen:** On ne met pas tout dans le PLU, le cadre réglementaire, c'est le **Code de l'Urbanisme**. Des observations peuvent être faites vis à vis de manques sur le volet " développement durable" par exemple.

M. Auffret: Les PLU pèchent dans le diagnostic en matière de déplacements. A intégrer au PADD. Il faut contraindre les aménageurs à réfléchir globalement.

Collectif56: Avoir une vision globale des enjeux de déplacements et des déplacements doux en particulier.

CG56(Roland Gervais): il existe des "avis sur projets" sur RD, ils poussent à la réflexion, on arrive ainsi à améliorer la place des déplacements doux.

Marc Daniel, ATD d'Hennebont: La bonne volonté des élus et des techniciens n'est pas génératrice de droits.

Dominique Phélippeau (CG56): des fiches d'aide aux collectivités existent depuis 2-3 ans.

III-2- Le Vélo dans les Plans de Déplacements Urbains : Marie Jourdren (CAP L'Orient)

Le PDU est un outil de planification obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PLU doit être compatible avec le PDU et avec le SCOT.

Le PDU de LORIENT, approuvé en 1985 par un SIVOM à 6 communes, comportait comme volets principaux la sécurité routière et l'urbanisme.

Tous les types de transport étaient pris en compte, des bus jusqu'aux piétons. Le grand enjeu était le développement des transports publics.

En matière de déplacement vélo, 60 km de bandes cyclables étaient prévues et l'idée de développer l'usage du vélo était déjà fortement affirmée.

En 2001, intervient la révision du PDU, pour tenir compte du passage à 18 communes et de la Loi sur l'air(LAURE).

La problématique vélo doit être posée pour chaque projet routier : « mieux se déplacer pour mieux respirer »...

Il s'agit maintenant de promouvoir l'usage du vélo dans la ville, d'améliorer sa sécurité.

« Le cycliste est un piéton véloce qui se comporte comme un piéton ».

Ainsi sont déclinés les points forts à mettre en œuvre en faveur de la pratique du vélo :

- les itinéraires
- le stationnement des vélos
- la complémentarité des moyens de transport
- les Zones 30
- la location des vélos (aux étudiants...)
- la livraison de courses à domicile
- la mixité piétons/vélos en excluant les 2 roues motorisées.....

Dès 1985 l'agglomération de Lorient a élaboré un PDU



Illustration PDU site internet CAP L'Orient

Une évaluation du PDU est à prévoir tous les 5 ans, elle est actuellement intégrée dans le cadre de l'Agenda 21 (deux chargés de mission + un bureau d'étude)

Des opérations de promotions des modes doux se multiplient : Journée du Vélo, challenge du meilleur établissement cycliste, gilets de sécurité distribués dans les écoles etc...

Le 25 avril 2005 est voté l'établissement d'un Schéma cyclable, réalisé par le Bureau d'Etudes INDDIGO. 120kms d'itinéraires.

Le schéma cyclable du pays de Lorient avance peu à peu.... Il faut maintenant raccorder les tronçons réalisés. Les franchissements difficiles des estuaires et de la RN165 sont en place.

Collectif Cyclisme et Prévention 56 : a suivi l'activité de l'agence d'urbanisme Audelor. Il aurait fallu une vraie animation pour dynamiser la pratique du VELO en liaison avec les transports en commun.

Il faudrait une culture VELO au niveau des techniciens des communes. Cap L'Orient n'a pas la compétence des "communes".

Le PDU a permis d'avancer sur les aménagements cyclables.

III-3- La démarche de projet

L'importance d'inscrire tout projet cyclable dans une démarche ordonnée a été illustrée par des initiatives en cours de réalisation.

III-3-1- **Auray : Déplacement vélo : du PLU à l'Agenda 21 / Bilan carbone.** *Anne-Marie Boudou (Adjointe au Développement Durable et à la Citoyenneté à Auray)*

Auray : 691 ha pour plus de 12 000 habitants.

Le PLU a été approuvé le 20 novembre 2007. Le travail sur le PLU et son PADD a permis une réflexion sur les déplacements.

Les objectifs du PLU sont donc prolongés vers des objectifs visant à une amélioration des conditions de déplacement :
-pas d'étalement urbain(surface maximum des terrains = 500m²), réflexion pour réaliser le développement urbain sur lui-même.

- protection des espaces naturels (la petite forêt, les coulées vertes ...)
- achat de surfaces foncières par la commune, y compris pour les déplacements doux.
- obligation de mail piétonnier et de bandes cyclables dans les nouvelles opérations.
- stationnements pour vélos demandés dans les projets de collectifs.

Madame Boudou présente ensuite le **Schéma cyclable d'Auray**.

Lien avec le schéma départemental des véloroutes, pour les déplacements utilitaires notamment.

Autres moyens de déplacements étudiés, le Roller et les PMR.

Dans le cadre du schéma de déplacement des cyclistes, étude sur les bandes cyclables mais Auray est une ville dense et dans le secteur concerné par la ZPPAUP les faibles largeurs de voies sont contraignantes. Espaces à partager entre piétons et cycles. Ailleurs il faut faire le choix de la bande ou du site propre selon l'espace disponible.

Mme Boudou n'est pas favorable à un changement de plan de circulation entre l'été et l'hiver, mais une période de transition est envisageable. Parking gratuit avec zone de stationnement à durée limitée et réfection de la signalétique sont d'autres mesures envisagées pour améliorer le fonctionnement du centre-ville.

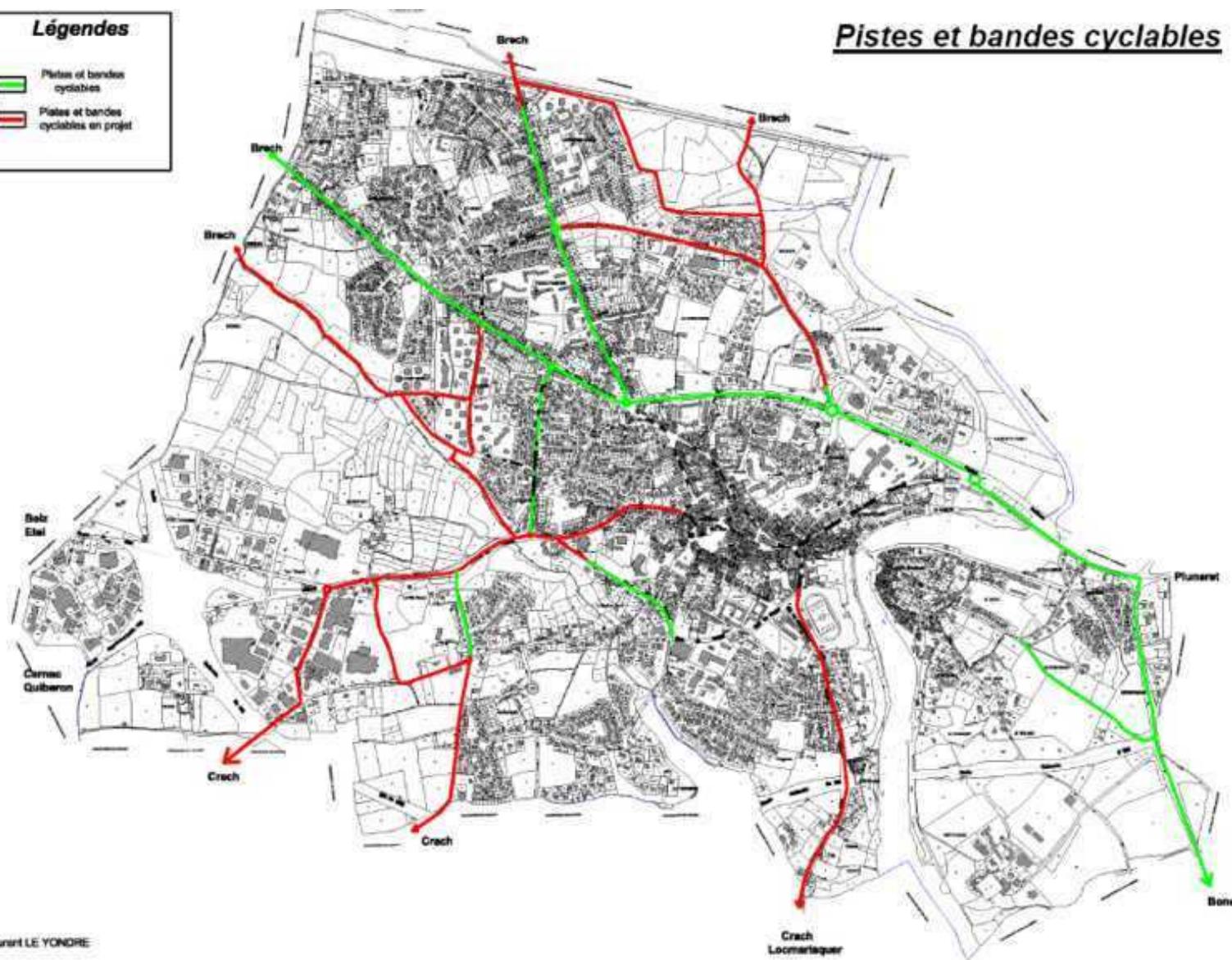
Il y a une volonté des élus mais aussi une résistance de la population pour certains projets... Il faut faire évoluer les idées de la population, des associations de commerçants etc...

De plus il n'y a pas d'association de cyclistes sur Auray, ce qui est un handicap à la concertation.

AURAY



Pistes et bandes cyclables



Laurent LE YONORE

Plan de Mise en Accessibilité
de la Voirie et des espaces publics

Extraits

Octobre 2009

Source : site internet de la Ville d'Auray

Collectif Cyclisme et Prévention 56: Propose d'aider les élus à trouver les interlocuteurs cyclistes dans leur secteur.
Roland Gervais(CG56): la représentation graphique du schéma cyclable d'Auray pourrait être complétée par des voiries partagées de type zones 30 et zones de rencontre, existantes ou à définir au centre-ville.

A propos des aménagements déjà réalisés au centre ville et à St Goustan : la mixité piétons/cyclistes n'est possible qu'avec un respect mutuel des usagers.

Voir si l'on peut connecter Saint Goustan au Plan Vélo Départemental.

Dans le cadre de l'**Agenda 21** un **bilan carbone du " territoire"** est réalisé, en liaison avec l'ADEME. Auray est une ville test.

Le bilan carbone est un outil pour convaincre du changement nécessaire en matière de politique déplacements.

1- élaboration d'un diagnostic technique et d'un diagnostic sensible.

2- comité de pilotage (7 élus, 7 services, 7 associations) sur "Economie sociale et environnement". Tenue d'une conférence publique en décembre sur les énergie dans les transports, l'habitat...avec volet sur les déplacements.

Réflexion sur "Liens entre aménagement urbain et déplacements".

Constitution de 4 ou 5 GT sur des axes (changement climatique, déplacements...)

3- pôle multimodal dans le Pays d' Auray. Peu de dynamique ici. (Redon avance plus vite)

Madame Boudou estime qu'il faut offrir plus de transports collectifs pour voir modifier les habitudes de déplacements.

La création d'Auraybus va dans ce sens, avec un ticket quasi gratuit..

Marie Jourden; Réflexion différente selon la saison à Auray. Fonctionnement différent selon basse ou haute saison. Le département a une vision touristique.

Dominique Quériel: cas des parkings à proximité de la gare d' Auray, insuffisants.

Mme Boudou : Le choix n'est pas celui de la municipalité d' Auray.

Mr Daniel (CG56): pas de parking sur la journée ou alors, difficiles à trouver....

James Boucher: Pôle multimodal. La multimodalité est très importante sur Auray. Cas de la CAPV (communauté d'agglomération du pays de Vannes), réduction des déplacements individuels en automobile.

Beaucoup de déplacements Auray-Vannes.

Le cas de Redon a bien avancé au point de vue pôle multimodal.

Collectif56: frappés par la différence entre les grands projets annoncés et le concret ...(expérience commune DDEA/Collectif56 de déplacement entre Lorient et Auray en VELO + train, voir photos en dernière page). Constat: Peu de places VELO dans le TER, escaliers inadaptés, à la sortie de la gare, les VELOs noyés dans la circulation automobile (toute puissante malgré quelques aménagements cyclables).

Vélotive: La politique de la SNCF est de réaliser des parkings VELO, pas de créer des places dans les trains.

Mr Daniel (CG56): multi compétences sur certains sujets...

Roland Gervais (CG56): cohérence des aménagements : Exemple de l'étude entre les communes d' Auray et Brech: étude globale sur l'ancienne RN, puis réalisation par tronçons.

Mme Botti-Le Formal : Schéma cyclable : Dans le PLU de Brech, voie de contournement au niveau de la gare. Auray n'en veut pas.

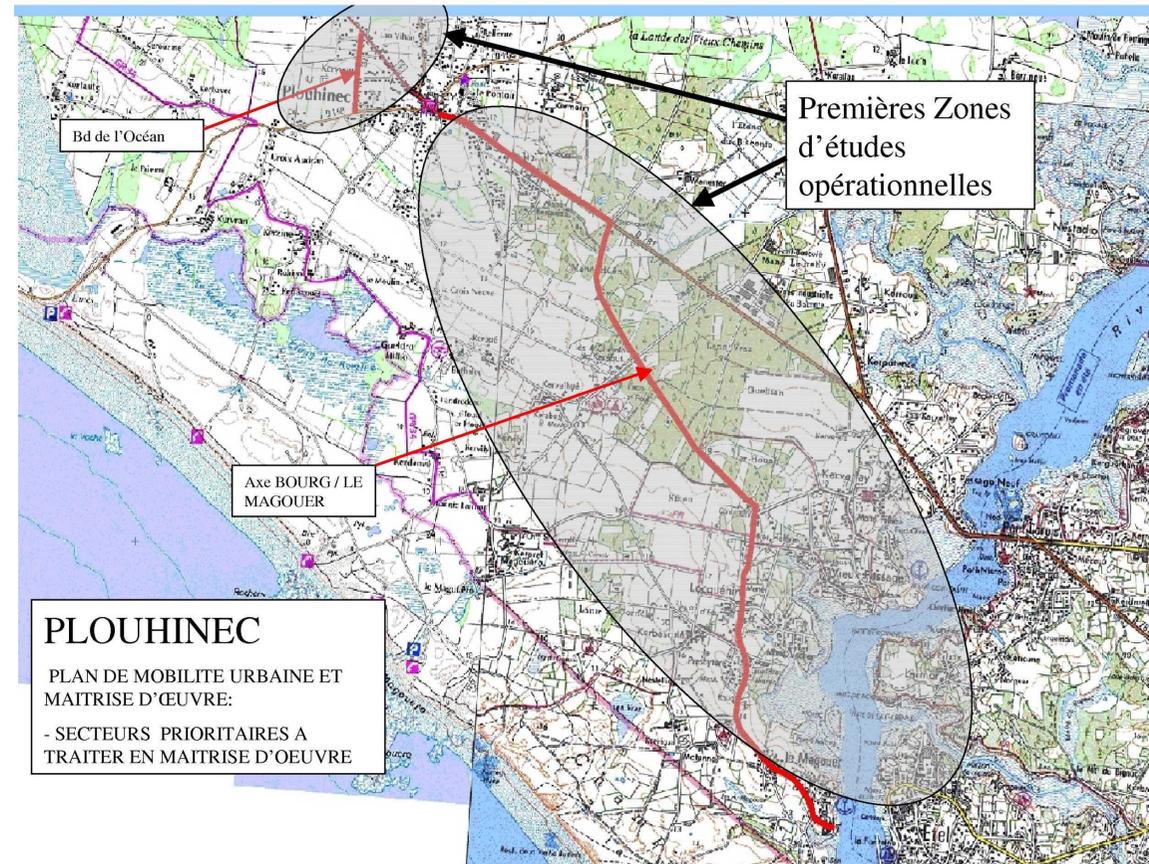
III-3-2- Plouhinec (Plan de Mobilité Urbaine) : Robert Le Roux (DDEA / Mobilité Urbaine),

La thématique Vélo est présente dans le programme d'étude du Plan de Mobilité Urbaine de la commune de PLOUHINEC, en cours de réalisation. Cette étude, au caractère informel par rapport au PDU développé ci-dessus, fait appel à une équipe pluridisciplinaire. Elle traite de tous les types de déplacements dans une approche qui inclut un volet paysager, la prise en compte des contraintes techniques VRD et, bien sûr, la sécurité routière. La liaison de l'étude avec l'opérationnel est nécessaire. Elle se traduit par l'établissement de fiches réflexes et par une mission de Maîtrise d'œuvre sur un tronçon prioritaire.

Le raccordement à l'itinéraire vélo de l'Opération Grand Site Gâvres-Quiberon qui traverse la commune dans sa partie littorale est un élément de l'étude.

Le PMU est à lier avec le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics ainsi qu'avec les objectifs du développement durable au travers du PADD du PLU en révision..

« La philosophie: penser sécurité et mobilité au rythme de l'utilisateur le plus lent (le piéton) »



Mr Daniel, CG56 Hennebont: Notion de réseau départemental en terme d'irrigation du flux routier. Le Département gestionnaire recherche la fluidité de son réseau.

Le Collectif Cyclisme et Prévention 56 évoque l'étude menée par les communes de Belz-Etel et Erdeven, au niveau de ce Pont-Lorois notamment. Créer une passerelle VELO le long de ce Pont pour relier les aménagements étudiés à Plouhinec et ceux de la Ria d'Etel ?

Mr Daniel: Dans le cadre d'une continuité cyclable et d'une enquête d'utilité publique, pourquoi pas. " Un projet d'itinéraire VELO devrait aller aussi vite qu'un projet routier"

- Plus il y aura d'Enquête Publique avec DUP pour des itinéraires doux et plus la population adhèrera au concept....
- La RD de Plouhinec n'est pas d'intérêt majeur dans l'optique transit grande distance.

Roland Gervais (CG56): Le Pont-Lorois ne présente pas un trafic suffisant pour motiver le financement d'une passerelle par le Département.

Dominique Phélippeau (CG56): des soucis dans le secteur côtier (ex: Auray- Le Bono ou St Armel/Arzal)

- La Vendée est passée en déclaration d'utilité publique (DUP) systématiquement.

Mr Auffret (DDEA): Dans les espaces contraints: penser d'abord aux piétons et aux VELOs...avant de servir les véhicules à moteur....

III-3-3- Guer-Ploermel : *Dominique Phélippeau (CG)*

Un exemple concret de démarche de projet avec concertation interne et concertation externe, réalisée par le Département pour l'aménagement d'une Véloroute/Voie Verte entre Ploermel et Guer, sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée.

Par manque de temps attribué, le sujet n'a pu être développé complètement par **Dominique Phélippeau**.

Il fera l'objet d'une présentation complète, in situ, lors de la prochaine réunion du GPV (voir en fin de compte-rendu).

III -4- La concertation dans la démarche de projet (charte de concertation...) :

Alain Le Courtois(CCP56) , Dominique Phélippeau (CG)

Alain Le Courtois :Le Groupe Permanent Vélo a beaucoup contribué à la concertation mais les usagers ne sont encore pas suffisamment associés dans le déroulement des projets. Exemple à Guidel / 5 chemins où un récent aménagement de voirie ne comporte pas d'aménagement pour cyclistes (Roland Gervais-CG 56- avait donné un avis en ce sens, il n'a pas été suivi par la municipalité).

La nomination d'un Monsieur Vélo est un événement positif qui dynamise la politique du Département en faveur du Vélo. Le CCP56 peut aiguiller les élus et techniciens locaux vers des usagers, pour travailler sur les projets dans un esprit constructif. Exemple du Schéma cyclable de la Ria d'Étel pour lequel une commission technique élargie a été réunie par Samuel Le Goff (Communauté de communes de la Ria d'Étel) et s'est rendue sur le terrain pour trouver des solutions.

Les communes de Lanester, Quéven, Ploemeur, Belz, Étel associent CCP56 aux projets.

Le souhait est de voir généralisée cette démarche par l'intermédiaire d'une charte de concertation qui inclurait les associations.

James Boucher (Véломotive) relève un manque de concertation sur les projets de Vannes.

Jean-Jacques Levavasseur (Ville de Vannes) confirme que le Groupe de travail de Vannes se réunit en interne mais que Véломotive est présente aux commissions et peut se présenter aux réunions publiques.

Dominique Auffret (DDEA) est aussi un élu. Sa commune engage une démarche participative en amont des projets.

Dominique Phélippeau et Marc Daniel (cg56) soulignent, le premier l'impossibilité de concerter avec toutes les associations et le second le risque de recours si certaines sont invitées et pas d'autres, dans le cadre d'une charte. Peut-être faut-il trouver une autre forme de cadre de concertation.

Gérard Boullier (CCP56) met en avant la difficulté pour certaines associations à se faire représenter dans ce genre de contexte de travail en commun.

III -5- Points techniques : actualité réglementaire, code de la rue, trottoirs cyclables, traversées cyclables, BDM / bandes cyclables ...

Signalisation des aires piétonnes et zones de rencontre (document CERTU)

(Dominique Fauglas - DDEA)



Daniel Lemoine 22-07-2009

Un nouveau panneau (*Zone de rencontre*) et un panneau qui change de statut (*Aire piétonne*) : l'arrêté du 7 novembre 2008 modifiant la signalisation routière fait suite au décret du 30 juillet 2008 introduisant la zone de rencontre et modifiant l'aire piétonne. Il est paru au journal officiel le 9 décembre 2008.

Il crée notamment les panneaux B52 d'entrée et B53 de sortie de zone de rencontre, panneaux zonaux prescriptifs ayant pour but de signaler les différentes zones de circulation apaisée existant maintenant en France (Cf. document téléchargeable ci-contre).



Le panneau B52 indique : l'entrée dans une zone où le piéton est prioritaire sur tous les véhicules et peut cheminer sur toute la largeur de la rue ; la limitation de la vitesse à 20 km/h et l'autorisation de stationnement uniquement sur des emplacements aménagés à cet effet.

Le panneau B53 indique : la sortie d'une zone de rencontre, le rétablissement de la limitation à 50 km/h et des règles générales du code de la route. Toutefois la sortie de la zone de rencontre peut également être signalée par l'entrée dans une autre zone (aire piétonne, zone 30) ou la sortie de l'agglomération. Ce sont alors les règles propres à ces secteurs qui priment.

L'arrêté du 7 novembre crée également les panneaux B54, entrée d'aire piétonne, et B55, sortie d'aire piétonne : panneaux zonaux prescriptifs qui remplacent les panneaux C109 et C110 en changeant non pas leur image mais leur signification.

Le panneau B54 indique : l'entrée dans une aire piétonne ; le piéton est prioritaire sur tous les véhicules amenés à y circuler.

La vitesse est limitée à l'allure du pas, le stationnement est interdit.

Seuls les véhicules liés à la desserte sont autorisés à y circuler, l'amende est de 4ème classe pour un véhicule qui serait présent sans autorisation (amende forfaitaire de 135 euros). Les cyclistes peuvent circuler de droit dans l'aire piétonne sauf décision contraire de l'autorité en charge du pouvoir de police. Le stationnement, même pour les vélos, est interdit.

Le panneau B55 indique : la sortie d'une aire piétonne, le rétablissement de la limitation à 50 km/h et des règles générales du code de la route. Toutefois la sortie de l'aire piétonne peut également être signalée par l'entrée dans une autre zone (zone de rencontre, zone 30) ou la sortie de l'agglomération. Ce sont alors les règles propres à ces secteurs qui priment.

La signalisation des autorisations de circuler suit la règle usuelle qui consiste à préciser les horaires où l'autorisation s'applique (exemple « livraisons de 7h à 9h »), à l'aide de panonceaux.

Par contre, les panonceaux « stationnement autorisé de telle heure à telle heure » n'ont plus de raison d'exister en aire piétonne. Il en est de même pour « l'interdiction de circuler » pour les véhicules, et les limitations de vitesse que l'on trouvait souvent associées au C109 et qui n'ont plus de raison d'exister car la vitesse limite est automatiquement l'allure du pas.

L'aire piétonne peut être temporaire, le panneau B54 est alors accompagné d'un panonceau indiquant les horaires où elle fonctionne (exemple « de 10h à 20h »). En dehors de ces horaires, et en l'absence d'une autre signalisation (exemple B52 zone de rencontre avec panonceau « de 20h à 10h »), c'est la circulation à 50 km/h avec les règles générales du code de la route en milieu urbain qui sont rétablies.

Il sera nécessaire pour les collectivités de réaliser une mise à plat de la signalisation des aires piétonnes existantes, suite au remplacement des C109 et C110 (par les B54 et B55) et des panonceaux.



- Notion de trottoir cyclable :

Robert Le Roux rappelle que l'article R 412-34-I du Code de la route impose que le trottoir soit un espace réservé aux piétons. Le R110-2 n'en donne pas la définition matérielle.

Le trottoir cyclable mixant les piétons et les vélos n'est toujours pas réglementaire même si de nombreux aménagements sont réalisés dans ce sens.

- Notions de bande cyclable et de BDM :

Robert Le Roux pense que la différence de perception et de statut entre ces 2 types d'aménagements n'est pas évidente pour beaucoup d'usagers.

Dominique Phélippeau rappelle que la Bande Dérasée Multifonctionnelle n'est pas un aménagement cyclable. Le code de la route autorise les cyclistes à circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier (décret du 27 mars 2003).

D'une manière générale le Département n'installe pas de Bandes cyclables sur RD si la vitesse autorisée est supérieure à 50km/h. D'autres Départements le font. Le coût moyen d'une BDM est de 75€/m.

Le Plan BDM du Département a bien avancé, sur le principe d'1m de largeur.

Une fiche technique va sortir.

Roland Gervais rappelle dans quel cas on réalise une BDM (selon largeur et trafic des RDs).

En ce moment, le CG56 recense, numérise et cartographie l'ensemble des schémas cyclables existants à l'échelle du département.

PROCHAINE REUNION

La prochaine réunion se déroulera à **GUER LE 30 septembre 2010**.

A l'ordre du jour : - un exemple concret de démarche de projet avec concertation interne et concertation externe, réalisée par le Département pour l'aménagement d'une Véloroute/Voie Verte entre Ploermel et Guer, sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée.

- une sortie à vélo l'après-midi...*(entraînez-vous cet été !...)*



Lorient-Auray en vélo/train
le 29 septembre 2009....

