

**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°4 du 22 mars à PONTIVY

Monsieur LE DORZE, Conseiller Général et adjoint au Maire de Pontivy a bien voulu nous recevoir en mairie de PONTIVY pour la 4e réunion du GT.

Des obligations de dernière minute n'ont pas permis à Monsieur le DORZE de participer à l'ensemble des débats. Ceux-ci se sont donc déroulés essentiellement entre techniciens et associatifs.

Les invitations à cette troisième réunion ont été comme convenu adressées par mail aux différentes associations CCP (Collectif Cyclisme et Prévention 56 Morbihan) ,FFC, FFCT, FSGT, FUBICY, aux techniciens du GT de la DDE et du CG ainsi qu'à la subdivision de PONTIVY et à l'ATD de GUEMENE, au BE Altermodal.

Les participants à la réunion du 23 novembre ont été les suivants :

- M LE DORZE Conseiller Général et adjoint au Maire de PONTIVY
- Alain LE COURTOIS - Collectif Cyclisme et Prévention 56 - FFCT
- Pierre MARCHADOUR et Jean Pierre JAOUEN - Collectif Cyclisme et Prévention 56 - FFC
- M GUILLEMOT – Pt Avenir Cycliste Pays de Baud
- Alain LE GALL - FFC
- Etienne LEBORGNE – BE Altermodal
- Jacques ROBIN – FUBICY
- Robert BOTEREL – Services Techniques Municipaux de PONTIVY
- Gilles BAUDIC – Directeur des Routes Départementales
- Bernard GASSMANN – ATD Sud Est QUESTEMBERG
- Mickaël NIVANEN - Conseil Général - ATD Sud Ouest
- Jean Luc LE ROHIC – Adjoint Subdivision de l'Équipement de PONTIVY
- Robert LEROUX - DDE Technique de l'Aménagement Urbain
- Roland GERVAIS - DDE CDDES et mis à disposition du Conseil Général

Points abordés

- Liste des points à traiter

- Contenu du CR de la 3^e réunion
- Présentation du plan vélo départemental (Gilles BAUDIC)
- Revêtements pour aménagements cyclables (Etienne LE BORGNE)
- Suivi des aménagements étudiés et proposés dans les réunions précédentes.
- Bandes dérasées multi fonctionnelles : largeur, matériaux mis en oeuvre en accotement, ...
- Continuité des aménagements cyclables (communaux, inter communaux, départementaux, nationaux, ...)
- Protection des cyclistes au niveau des rétrécissements de voirie et des ralentisseurs : étude de by-pass pour les vélos.
- Avis techniques sur projets
- Cahier de recommandations et/ou fiches techniques à destination des élus et techniciens
- Journée nationale FUBICY du 15 avril et fiche vélo école: <http://fubicy.org/actions/velo-ecole>
- Journée nationale relais vélo du 29 mars

Gilles BAUDIC, Directeur des Routes au Conseil Général, expose les grandes lignes du plan vélo départemental.

La démarche engagée en 2000 a été le début d'une politique volontariste en la matière : les études réalisées en 2000 et 2001 ont abouti à un plan vélo approuvé par l'Assemblée Départementale en Novembre 2001. Ce plan définit un réseau structurant à l'échelle du département, raccordable au réseau de niveau régional et assurant la desserte des principaux pôles touristiques. Il se décline en itinéraires de type voies vertes dont il comprend 700 km pour un investissement prévisionnel de 3 M€ sur 10 à 15 ans.

Les communes et associations de communes peuvent compléter ce réseau structurant à l'échelle de leur territoire, avec un subventionnement du CG à hauteur de 30 % du montant HT des travaux. Un guide technique, complémentaire du RAC, document national, accompagne le volet technique de réalisation et son respect conditionne le subventionnement.

Un subventionnement de la région à hauteur de 20% est prévu pour les axes prioritaires.

Le cas particulier de la possibilité d'utilisation des chemins de halage pour la pratique règlementaire du vélo est à l'étude, notamment par rapport à la superposition de gestion.

La première tranche réalisée comporte 52 km de voie verte sur l'ancienne VFIL reliant QUESTEMBERG à MAURON.

Les opérations à l'étude sont dans l'ordre de réalisation future :

- Lorient - Pont Scorff – Plouay – Gourin
- Ploermel – Guer
- Prolongement de Questembert – Mauron vers le département 35 au Nord et vers la presqu'île de Rhuys au Sud
- Vannes – Auray

Il est notamment évoqué au cours du débat qui suit, les différentes pratiques du vélo qui ne sont pas toujours adaptées à l'infrastructure utilisée : la voie verte à vocation à la promenade et pas à la pratique cyclo-sportive.

La déclinaison des aménagements à réaliser ne se fait pas par un choix exclusif d'une technique d'aménagement ou d'un mode mais par une complémentarité des aménagements et des usages. Concrètement, on ne peut pas par exemple raisonner en voie verte ou BDM, mais par voie verte et BDM. C'est le cas type par exemple de la D152 en front de mer.

L'élaboration d'un complément du plan vélo départemental traitant des itinéraires principaux à traiter en BDM est à nouveau évoquée et reste à réaliser, en gardant à l'esprit que la BDM n'est pas un aménagement cyclable mais qu'il permet une meilleure sécurité des cyclistes et également des automobilistes en traitant la zone de récupération à l'interface chaussée/accotement. Le CG a acté le principe de ce complément au plan initial.

BDM réalisées et en cours

Une première section de la D9 (voir CR précédent) vient d'être traitée en BDM de largeur de 0,80m. La réalisation est trop récente pour une première évaluation sur la pratique et la sécurité, évaluation qui prendra en compte le retour des associations de pratiquants comme elles s'y sont engagées.

Il apparaît par contre en première approche que la largeur de 0,80m est très juste et qu'il serait souhaitable de **porter les BDM à 1m de largeur**, ligne de rive comprise. Il est également précisé que la largeur entre rives de la D9 avec BDM est de 6m et qu'il est démontré que cette largeur est suffisante pour un trafic important dont PL, dès lors que les BDM permettent d'assurer la sécurité des croisements PL. Ceci présente le double avantage de la sécurité par la non augmentation des vitesses (à mesurer), et du coût par la réduction de largeur du tapis (8m au lieu de 7,60m auparavant sans BDM).

La question est posée de l'épaulement de la BDM : les gravillons sont roulants alors que l'enherbement ne l'est pas, mais pose la question de l'entretien : technique à arrêter.

La BDM de la D152 Fort Bloqué / GUIDEL-PLAGE a pris du retard en raison notamment de la technique qui devait être utilisée et qui n'a pas tenu ses promesses, notamment par rapport à l'intégration à l'environnement (voir CR précédent). La question du bordurage en axe et rive au droit des traversées piétonnes est également évoquée par les pratiquants. L'ilot central a 3 objectifs : marquer physiquement les traversées piétonnes, permettre une traversée en 2 temps des piétons sur cet itinéraire à très fort trafic touristique et limiter physiquement la vitesse des usagers motorisés par déport des trajectoires. Le bordurage d'axe est de ce fait indispensable à ces 3 objectifs. Le bordurage de rive joue principalement sur l'abaissement des vitesses, mais peut poser problème pour les vélos utilisant la voie (BDM) par effet de pincement.

Quand la largeur de chaussée le permet, il est souhaitable de créer un sas direct pour les vélos à l'arrière des ilots (Lorient) ou de poursuivre la bande cyclable au droit de l'ilot central (Pluvigner).

Les îlots centraux sont réglementairement hors agglomération présignalés par la signalisation horizontale axiale et signalés par une balise J5. La pré-signalisation complémentaire par des balisettes est évoquée par les pratiquants pour interdire physiquement les dépassements de cyclistes juste avant l'îlot. Les balisettes posent le problème notamment de leur entretien/remplacement. C'est aussi une sur signalisation à ne pas utiliser systématiquement.

L'utilisation d'îlots bombés franchissables n'est possible qu'en agglomération du fait des vitesses réduites pratiquées et de l'éclairage des voies.

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.

Etienne LE BORGNE a réalisé un support de présentation de différents revêtements, dont ci-après les grandes lignes, les coûts n'ayant pour objet que de situer les produits les uns par rapport aux autres, et dépendant bien évidemment notamment des quantités mises en œuvre, des techniques utilisées et de la provenance des granulats (fourniture et surtout transport) :

- Grave des minières : 18€/m² – liant hydraulique sans joint – granulo 0/6 ou plus fin – M en O au finisseur sans compactage – blanc/gris – recul de 2 ans en 45 et 6 ans en Poitou - convenant à la pratique du Roller
- Terra Way : 230 €/m² - liant résine – très fermé
- Gerchem : 25 €/m² - liant polymère – fermé très bonne glisse – très sensible à la pose – entretien plus difficile
- Stabipack : 20€/m² - liant pouzzolane : tenue + difficile, peut raver (Rhuys, route côtière, Larmor Plage) – mise en œuvre délicate/météo
- Sable ciment : 10€/m² – 3 à 4% de ciment : tenue dépend de la fabrication en centrale ou camion – Lorient et Calan : tenue difficile
- Enrobés : 6/8€/m² mais pb d'environnement
- Végécoll : 15€/m² - liant transparent issu de l'agriculture (Colza) – revêtement de chaussée id BB
- Recoll : 6€/m² – 0/6 ou 0/10 - recul de 3 ans – prise + lente mais meilleure résistance

Ces éléments ne sont qu'indicatifs, sans valeur commerciale, et nécessitent une étude détaillée au cas par cas en fonction des techniques de mise en œuvre, de la période (risque météo), du coût d'investissement et d'entretien, des usages attendus sur l'aménagement, ...

- panneau « route partagée »

Le débat revient à nouveau sur la signalisation des sections d'itinéraires vélo-route empruntant des voies routières à faible trafic et sans aménagement. La pose des panneaux « route partagée » qui s'adresse aux usagers motorisés, (voir CR n°2) peut apparaître comme une incitation à l'utilisation d'un itinéraire non dimensionné. Leur usage, non réglementaire est à réserver aux voies à faible trafic et de largeur suffisante.

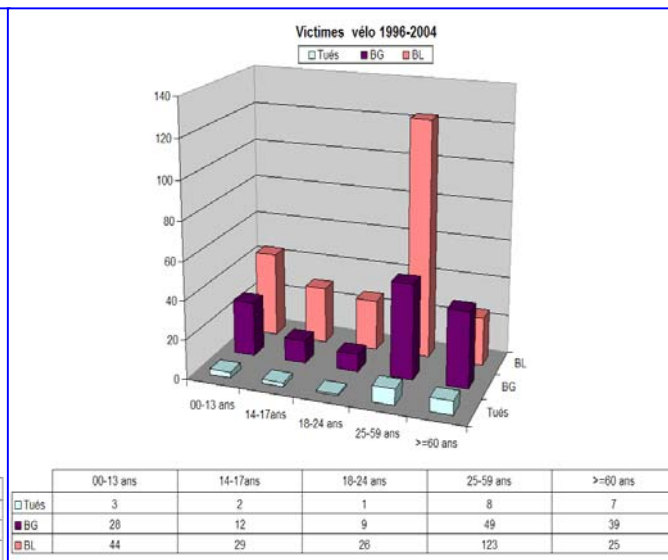
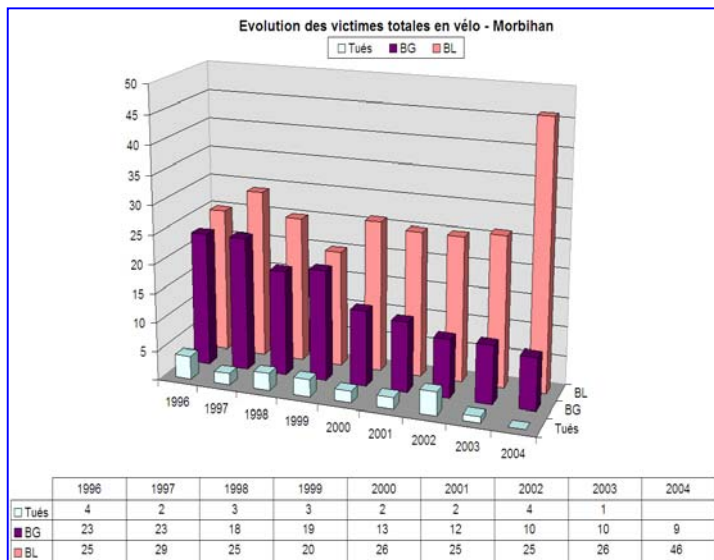
Si ce panneau est utilisé, il est souhaitable de poser la version rappelant l'espace minimum réglementaire de dépassement prévu par le code de la route en rase campagne de 1,50m.

- accidentologie vélo

La question est à nouveau posée de l'accidentologie vélo. Voir CR précédent sur le plan national qui fait état d'une baisse constante annuelle des victimes. Pour le plan local, il n'y a pas de secteur à risque ressortant du fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation).

De 1996 à 2004, les cyclistes représentent 3% des tués et 4,5% des Blessés. Ces pourcentages correspondent à la moyenne nationale. La gravité est en baisse régulière sur cette période.

L'augmentation du nombre de blessés légers en 2004 sur les graphiques ci-dessous est lié à une modification de la prise en compte des accidents depuis le 1er janvier 2004 par les services de police sur VANNES et LORIENT : les accidents légers n'étaient pas tous pris en compte auparavant. Il s'agit donc d'un changement d'échelle et non d'augmentation des victimes. On peut d'ailleurs voir qu'il n'y a pas de répercussion sur les blessés graves ni les tués.



- Journée nationale relais vélo

Une journée nationale était organisée à l'initiative de la DTT (Direction des Transports Terrestres) et du CERTU le 29 mars au ministère de l'Équipement. La démarche du GT permanent du Morbihan a paru intéressante aux organisateurs et a été présentée par RG à cette occasion.

-Recensement des sites vélo

Le relais vélo de la Moselle a créé une fiche recensant les sites traitant du vélo. Un travail du même ordre est en cours de finalisation au CETE de l'Ouest pour l'échelle nationale.

-Prochaines réunions

La CDES s'est proposée dès le départ pour l'animation du GT. En raison de la réorganisation interne de la DDE, le poste d'adjoint CDES est vacant début février et ne sera pourvu qu'en fin d'année 2005. Ce rôle d'animation est de ce fait remis en cause faute d'effectifs en raison des missions obligatoires prioritaires.

On peut d'autre part observer que le travail à réaliser pour un suivi technique et une impulsion de la politique vélo à l'échelle du département est considérable. Des postes spécifiques ont été de ce fait créés dans des départements voisins par le CG, uniquement sur ce thème.

La 5e réunion est envisagée avec l'agence d'Ecomobilité de LORIENT le 8 Novembre 2005 à l'initiative du CCP56.

La 6e réunion pourrait avoir lieu dans le secteur Nord Est du département pour poursuivre la couverture géographique.

L'animateur du GT

Roland GERVAIS

- Liste de diffusion après validations (à compléter)

Associations :

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

Elus :

- CG56
- Mr le Maire de PONTIVY (lieu de la 4e 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, GINGER Environnement
- ...
- CG56 DRD et ATD
- DDE siège et subdivisions