



## Ensemble agissons pour la sécurité des déplacements à vélo

**Partageons la rue, Partageons la route**

12, Maison Rouge  
56260 LARMOR PLAGE  
☎ 02-97-33-77-15

[ccp56@laposte.net](mailto:ccp56@laposte.net)

<http://www.ccp56.fr/index.htm>

### **Enquête publique relative au projet de route départementale entre le carrefour de Pénescruz en Ploemeur et le carrefour-giratoire du Mourillon sur la commune de Quéven (RD163)**

Entre les 10 Avril et 12 Mai 2006

#### **I. CADRE REGLEMENTAIRE ET TECHNIQUE - *Aménagements routiers et cyclisme***

Textes réglementaires de référence:

- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE - 1996).
- La Loi N° 82 - 1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI).
- La Loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (SRU - 2002).
- Le Code de la Route : notamment l'article R.431-9.
- Le Code de l'Environnement : notamment l'article L 228-2.
- Le Code de l'Urbanisme : notamment l'article L 122-1.
- La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement durable du Territoire (LOADT).

#### ***Références techniques :***

- Le Plan Vélo du Morbihan sur les aménagements cyclables (27/11/2001).
- La note d'information du Conseil général du Morbihan, le 30 septembre 2005, sur le plan vélo départemental.
- Les comptes rendus des Groupes de travail départementaux (Morbihan) de Guidel, St Avé, Muzillac et Pontivy, entre 2003 et 2005.
- Le Guide " Recommandations pour les aménagements cyclables " réalisé par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) en 2000.
- Le Guide « Recommandations pour les itinéraires cyclables » réalisé par le CERTU en 2005.
- Le Guide du SETRA (Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes): « Traitement des obstacles latéraux sur routes principales hors agglomération » Edition en 2002.
- La Charte cyclable de la FFCT (2003).
- Le guide méthodologique et technique « Bretagne, un territoire cyclable » de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie).
- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Pays de Lorient adopté en mai 2001.
- L'étude du Schéma cyclable du Pays de Lorient réalisé par le bureau d'études Altermodal.
- Le Schéma de COhérence Territorial (SCOT) du Pays de Lorient. PADD arrêté au comité du 4 octobre 2005. Le Projet du SCOT a été arrêté par le comité du 28 mars 2006.
- Le Guide « Bouger Autrement » édité par le ministère de l'écologie et du développement durable, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, du 16 au 22 septembre 2005.
- Le journal de la Région Bretagne N°2 - page 24.

## II. REMARQUES DU COLLECTIF CYCLISME ET PREVENTION 56 MORBIHAN SUR LA SITUATION ACTUELLE :

L'axe Ploemeur/Quéven est un axe sensible du Pays de Lorient. Le CCP56 rejoint l'analyse du dossier sur les conditions de circulation -page 39- en y ajoutant la dimension "vélo" pour rappeler l'insécurité permanente sur cette voie.

La RD 163 actuelle n'est pas conçue pour un partage de la route, avec les modes de déplacement doux, par exemple :

- Pour des raisons de sécurité : -absence d'aménagements de sécurité pour les déplacements doux-, par exemple des accotements revêtus, important différentiel de vitesses, flux de véhicules à moteur (plus de 12 000 véhicules/jour). Les cyclistes évoluant sur la chaussée hésitent à utiliser cet axe pour se rendre vers Quéven et inversement, en semaine, voir le week-end.

La RD 163 dessert le secteur de Larmor-plage - Ploemeur (30 000 habitants hors période estivale) à partir de la RN 165 et le désenclave; il n'existe pas d'itinéraire alternatif -bien entretenu- à la RD 163 pour les cyclistes.

Le CCP56 a suggéré (lettre du 1er novembre 2005) qu'il serait souhaitable de :

« restructurer et moderniser la route existante, dangereuse en de nombreux points, pour la remettre aux normes et ajouter une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée actuelle. Cette solution serait de nature à permettre aux cyclistes de pouvoir à nouveau circuler en sécurité entre Ploemeur et Quéven. »

## III. REMARQUES DU COLLECTIF CYCLISME ET PREVENTION 56 MORBIHAN SUR LA SITUATION FUTURE :

Le CCP56 a pris connaissance du projet relatif à la nouvelle route départementale entre Ploemeur et Quéven.

### *Premiers constats à l'examen du projet :*

Le projet, de la compétence du Conseil général du Morbihan (maîtrise d'ouvrage) ne fait pas mention de la solution d'aménager la route actuelle, proposée par le CCP56 (lettre du 1er novembre 2005 ci-jointe) comme cela aurait dû être fait dans le cadre d'un tel dossier (il est seulement mentionné une analyse comparative multicritère -page 17 § 2).

Pourquoi un aménagement de l'existant était-il impossible ?

*Le CCP56 souligne que le Conseil général a compétence sur ce dossier de la future RD; il ne peut pas se prononcer sur l'avenir de la RD actuelle.*

### *Quelques repères :*

*L'article 20 de la Loi sur l'Air* précise : « A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et des contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains ».

*D'après la réponse parlementaire à la question N° 23270* de Mr Yves Cochet : « S'agissant des travaux réalisés sur la route départementale 192 à Sannois, dans le Val d'Oise, il appartient en premier lieu au conseil général, maître d'ouvrage des travaux, d'explicitier les conditions dans lesquelles l'article 20 de la loi sur l'air a été appliqué. Le préfet du département est habilité, dans le cadre du contrôle de légalité, à déterminer si la loi a été respectée. »

Le CCP56 souhaite que l'esprit de cette loi s'applique également à ce projet.

L'objectif est de concevoir un dispositif routier destiné à écouler les trafics des véhicules à moteur, sans intégrer les autres moyens de transport. ***Cependant, il n'est pas mentionné que la circulation à vélo sera interdite sur cette RD.***

### **Environnement :**

- **Intermodalité :** Le Ministère de l'écologie et du développement durable (Guide « Bouger Autrement ») demande d'encourager l'Intermodalité. En effet, 10 kms à vélo par jour, toute l'année, ce sont 700 kg de CO2 évités !

### **Déplacements :**

- La LOTI de 1982 s'applique également en interurbain, elle précise notamment : « *le système de transport intérieur doit satisfaire les besoins par la mise en œuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit de tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens.* »
- Le trafic routier est évalué à 12 500 véhicules/jour actuellement, 16 200 en 2020. Ce développement du trafic appelle des solutions dès à présent pour prendre en compte les déplacements doux, dont le vélo en fait partie. »

**Mais le projet n'intègre que la circulation des véhicules à moteur :** pourquoi ne pas préparer l'avenir sur ce projet en intégrant un mode de déplacement doux comme le vélo ?

### **Sécurité :**

La loi SRU 2002 renforce la LOTI en proposant d'améliorer la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant « *un partage équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place, dans les plans de déplacement urbains un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.* »

La chaussée fait 7 m de largeur, les accotements 3,25 m chacun, soit un profil en travers de 13,5 m au total (emprise routière). De quoi permettre la réalisation de bandes dérasées multifonctionnelles (BDM). En effet, le conseil général du Morbihan a décidé en 2005 (voir note d'information ci-jointe) de compléter le plan vélo départemental par l'aménagement de BDM (le long de certaines routes départementales fréquentées par les cycloportifs (ce qui est le cas de la RD 163)).

Il s'agit, à l'occasion de la réfection des revêtements de chaussée, de réaliser une sur largeur d'enrobés sur accotements de 1 mètre souhaité (0,80 mini) pour entre autres sécuriser la pratique du vélo, (des exemples de réalisation sont disponibles sur les axes Merlevenez-Plouhinec (RD 9), St Gildas-Sarzeau (RD 198), Locminé (RN24), Silviac (RD 76).

Le SETRA a étudié la Zone de récupération (ou accotement) : considérée comme une zone multifonctionnelle, elle remplit plusieurs fonctions de sécurité essentielles: la récupération proprement dite, l'évitement de collisions multivéhicules, la possibilité de circulation hors chaussée pour les piétons, les deux roues légers, les véhicules agricoles, les véhicules de secours ou d'entretien....

Pour les routes neuves, la largeur de la zone de récupération en section courante, recommandée par le SETRA, est de 2 m pour les artères interurbaines ou les routes à une chaussée (documents ci-joints). Elle est réalisée en stabilisée et de préférence revêtue (demande du Collectif Cyclisme et Prévention 56).

Deux exemples de l'ouvrage du CERTU « Recommandations pour les itinéraires cyclables » sont joints à cette contribution.

### **Autre solution :**

Le CCP56 rappelle que dans le cadre de l'étude du contournement Est de Guidel soumise récemment à l'enquête publique, une piste cyclable est prévue, pourquoi pas ici ? La chaussée y est également prévue à 7 m et les accotements à 3 m 25. Ce projet entre Ploemeur et Quéven pourrait intégrer la réalisation d'une piste cyclable de chaque côté de la chaussée, comme entre Guidel et Guidel-plages où l'espace disponible est pourtant moindre.

La solution de base s'étend d'un giratoire à cinq branches (Pénescluze), de 25 m de rayon extérieur, jusqu'à un giratoire à quatre branches (Le Mourillon), de 20 mètres de rayon extérieur. Les chaussées de ces giratoires de raccordement mesurent 8 mètres de large. Rien n'est indiqué sur les solutions de sécurité à l'égard des cyclistes dans ces giratoires.

Notons que :

Les deux rayons de ces giratoires les placent dans la catégorie des rayons moyens.

Le CERTU recommande de ne pas marquer deux voies de circulation dans ce type de giratoires. Le CERTU propose de prévoir des " bananes" ou îlots de protection des cyclistes aux entrées et sorties des giratoires; elles protègent les cyclistes des risques d'accident venant des véhicules les serrant pour entrer ou sortir du giratoire. Le plan vélo du Morbihan préconise également de protéger l'entrée dans le giratoire par un îlot étroit infranchissable et d'insérer les cyclistes dans le flux motorisé.

Le plan vélo préconise également la solution de créer un anneau extérieur au giratoire pour les giratoires de moyenne et grande taille dans le cas de cette nouvelle RD, le CCP56 propose de réaliser un anneau extérieur, pour les cyclistes les moins expérimentés.

Il existe une solution de base et une solution variante, le CCP56 s'est positionné sur la solution de base, proche de la situation actuelle. Le département gère directement 107 kms 841 de voies intégrées aux itinéraires cyclables d'agglomération (routes départementales), soit près de 42 % sur l'ensemble du linéaire du schéma. Selon le cabinet d'étude Altermodal, qui a réalisé le dossier du Schéma cyclable d'agglomération du Pays de Lorient, sur ces voies des aménagements cyclables sont proposées selon les cas : piste ou bande cyclable pour les routes départementales (RD) à fort trafic (page 7 du dossier).

Réflexions à partir du point de vue de la politique souhaitée au niveau du Pays de Lorient :

Le CCP56 constate que ce projet ne peut ignorer l'orientation sur les transports, l'environnement et l'aménagement du territoire souhaitée par les élus du Pays de Lorient :

- Le **SCOT** du Pays de Lorient propose de limiter la progression des flux automobiles et d'augmenter les déplacements en mode doux (page 24). Dans le **PADD**, il affiche l'objectif de compléter *le maillage d'aménagement pour vélos* sur l'ensemble du territoire (page 45), et de pérenniser le dynamisme du Pays de Lorient dans ses domaines reconnus:...notamment le **cyclisme** (page 48).
- Le **PDU** du Pays de Lorient, adopté en Mai 2001, a l'ambition de rechercher et de proposer aux communes, à l'agglomération, aux citoyens, une alternative visant à construire une agglomération où " Mieux se déplacer " se conjugue avec « Mieux respirer ». La procédure de PDU doit permettre « **une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun** ».
- Sur le site internet de Cap L'Orient est indiqué, dans le chapitre « Un schéma vélo communautaire », qu'il s'agit d'accompagner les réaménagements de voiries décidés par les communes ou le département, en y intégrant systématiquement un aménagement cyclable. »

D'autre part, dans les statuts de Cap L'Orient, il est indiqué que la communauté d'agglomération agit par option, en application de l'article L 5216.5.II du code général des collectivités territoriales, au niveau de la **voirie d'agglomération**.

Dans le chapitre 4.2.7 des grandes voiries de l'agglomération du PDU, il est question du Dossier de voirie de l'agglomération (DVA) et du schéma directeur... pour préciser qu'il faudra veiller à ce que les différents projets favorisent notamment **la mixité des trafics et les différents modes** pour que les projets restent cohérents avec le PDU.

Rappelons que le conseil districale a approuvé le 11 juillet 1997 la mise en place d'un plan de développement de l'usage du vélo intégrant notamment la réalisation d'un schéma de liaisons cyclables intercommunales et la mise en place d'un système de fonds de concours aux communes (fixant la participation districale à 75 % pour les études et 30 % pour les travaux).

Réflexions à partir du point de vue de la politique souhaitée au niveau de la Région Bretagne (Journal de mai 2006) :

- Le Tour de France passe en Bretagne cette année, entre St Méen Le Grand et Lorient. En Bretagne, 9000 licenciés affiliés à 181 clubs participent chaque année à plus de 1200 courses dont le Tour de Bretagne-Ruban granitier ou le Grand Prix de Plouay. Entre les compétiteurs, les cycloportifs, les cyclotouristes, les randonneurs et les personnes qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement courant, ce sont près de 50 000 bretons qui connaissent les joies de la bicyclette.

Pour le CCP56 : Affirmer que la Bretagne est terre de cyclisme, c'est aussi préserver la possibilité de rouler sur les routes communales et départementales de notre Région.

*Pour le CCP56, ce projet est l'occasion d'émettre un signal fort vers ces objectifs.*

Une ambition que ce projet majeur du Pays de Lorient ne peut ignorer en se contentant de l'observation dans le dossier que :

- La voie actuelle sera affectée aux circulations d'intérêt local (tracteurs, vélos etc...), sous la responsabilité des communes respectives :

- il est absolument nécessaire d'avoir un *engagement des communes* concernées sur la façon dont sera organisé le partage de la voie actuelle entre les vélos, les véhicules à moteur, les tracteurs, l'itinéraire de randonnées pédestres (page 18) etc. *Sans engagement ferme*, un aménagement peut mettre des années...

- il est nécessaire de mentionner que l'augmentation du trafic orientera certainement les véhicules à moteur vers la route actuelle

Il n'est pas mentionné que la liaison Ploemeur/Quéven a été choisie comme axe du schéma structurant du Schéma cyclable d'agglomération du Pays de Lorient, adopté le 15 avril 2005. Ce schéma a pour objet de développer les liaisons entre les communes. *Cet oubli paraît fâcheux dans la perspective de cette nouvelle RD.*

L'accès au secteur côtier par les touristes doit inclure la « dimension vélo » qui accentuera l'attractivité du territoire. La future voie verte Lorient/Plouay/Gourin pourrait trouver un certain intérêt à être reliée à la voie verte littorale entre Guidel-plages et Kerroch, elle-même intégrée dans le véloroute littoral.

Pour le CCP56, le maillage des différentes possibilités de déplacements à vélo contribuerait à améliorer l'attractivité de notre secteur littoral.

*Suite à cette analyse, le CCP56, qui fait le choix de la solution de base, propose trois réponses possibles dans le cadre de ce nouveau projet :*

- A. Le projet de base est retenu, une bande dérasée est aménagée,
- B. Le projet de base est retenu, une piste cyclable est réalisée de chaque côté de la chaussée, sur le modèle de Guidel- Guidel-plage ou de Erdeven – Ploemel,
- C. Le projet de base est retenu, l'ancienne voie est aménagée pour les déplacements doux.

## Hypothèse A :

- Nous avons déjà abordé cette solution qui est intégrée progressivement dans les travaux réalisés par le Conseil général du Morbihan.  
Dans le compte -rendu du groupe de travail départemental du 22 mars 2005 à Pontivy ( ci-joint ), il est indiqué par Mr Gilles Baudic (directeur des routes au CG56) que l'élaboration du 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 CG56 a acté le principe de ce complément au plan initial.
- Cette solution paraît s'imposer d'elle même dans le cadre de ce projet.
- Si le SETRA recommande une largeur d'accotement revêtu de 1 m 75 à 2 m dans le cas qui nous intéresse, un gain de largeur au delà de 1 m serait appréciable par rapport à la position du CG56.  
L'accotement disponible dans ce projet étant de 3,25 m et la largeur d'une bande dérasée multifonctionnelle admise par le CG 56 de 1 m minimum (ligne de rive comprise), il est possible d'équiper la nouvelle voie d'une BDM pour les usagers sportifs, cyclotouristes.

## Hypothèse B :

Dans le Morbihan, le Conseil Général a adopté un *Plan vélo du Morbihan* le 27 novembre 2001.

- Rappel de l'une des dispositions de ce *Plan vélo* à propos du réseau dit « structurant » :  
...trois axes essentiels : la création d'un réseau principal, prioritairement en site propre,...***en réalisant de nouvelles infrastructures sécurisées dans les secteurs à fort trafic ...le raccordement par au moins un itinéraire cyclable des principaux pôles importants du Morbihan, et notamment les sites touristiques.***  
Cette voie Ploemeur - Quéven supportera un trafic automobile de plus de 16000 véhicules/jour en 2020 et est située dans un secteur hautement touristique. Cela correspond parfaitement à la situation décrite dans le Plan Vélo du Morbihan, qui précise : « *Hors agglomération, l'usage du vélo est assimilé essentiellement à une pratique sportive, cyclotouriste, familiale (loisirs) et touristique.* »  
La plate forme de 13,50 m pourrait être utilisée pour permettre au Conseil général du Morbihan :
  - de consacrer les moyens financiers nécessaires pour réaliser une piste cyclable unidirectionnelle de 1 m 50, séparée de la chaussée par une glissière.
  - et d'aménager le surplus disponible pour les piétons.

### *Rôle de l'Etat :*

*L'Etat peut encourager à trouver une solution, il l'indique dans son instruction du 31-10-2002 (ci-jointe), qui énonce : « Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable, soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause. »*

## Hypothèse C :

- Selon le Plan Vélo du Morbihan : « Hors agglomération, l'usage du vélo est assimilé essentiellement à une pratique sportive, cyclotouriste, familiale (loisirs) et touristique. Pour la catégorie familiale et touristique, il convient d'encourager la réalisation d'aménagements en site propre : voie verte, piste cyclables. » ***Or rien n'est indiqué dans le projet sur un aménagement de cette sorte à part*** « La route existante, déclassée, demeurant essentiellement affectée aux circulations d'intérêt local (...., itinéraire cyclable) ».

Les cyclistes n'ont aucune garantie du CG 56 sur cet aménagement (l'ancienne route sera cédée à la commune de Ploemeur ou de Quéven) et sur l'entretien de cette voie, sauf à devoir la partager dans le cadre du trafic de véhicules à moteur local, les tracteurs (dépôts de terre sur la chaussée impliquant un danger pour les cyclistes...).

Le *Plan Vélo* poursuit : « Pour satisfaire une demande spécifique, ou en cas d'impossibilité, l'alternative préconisée est l'aménagement de routes existantes en véloroutes moyenne et longue distance ou en circuits vélo jalonnés...et de prévoir l'aménagement de l'ancienne voie en voie verte pour les usagers « loisirs » et touristes. Cette proposition n'est pas contraire à la recommandation suivante de l'article L 228-2 du code de l'environnement.

« A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

A ce propos, dans sa lettre du 31 octobre 2002, le ministre de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer indiquait ceci :

« La prise en compte des cyclistes dans les aménagements routiers s'intègre dans une politique plus globale du vélo, qui vise à reconnaître ce mode de déplacement comme une alternative économique et écologique aux déplacements automobiles et adapté à la lutte contre l'exclusion sociale et spatiale....Les services de notre ministère doivent désormais s'impliquer fortement afin de veiller à la bonne prise en compte de la sécurité de cette catégorie d'usagers et de contribuer au développement de ce mode.... »

« Dans le JO Débats Parlementaires Assemblée Nationale n° 39 A.N, (35913) le 16 mars 2004, le Gouvernement a confirmé le principe de cette Loi suite au rapport de Mme Brigitte Le Brethon, proposition pour encourager le développement de la bicyclette en France ».

Dans tous les cas examinés, le CCP56 demande une étude approfondie des liaisons entre les itinéraires vélo, l'entrée et sortie des giratoires.

Les usagers peuvent être associés à l'étude des meilleures solutions.

En conclusion, le CCP56 ne peut imaginer que l'on passe à côté d'une solution pour les déplacements doux et le l'usage du vélo en particulier.

Ce projet doit préparer l'intermodalité des déplacements, c'est à dire une bonne articulation entre les solutions de transport individuel, collectif et les déplacements doux.

Les collectivités impliquées dans ce dossier d'enquête doivent compléter leur collaboration pour inclure entièrement leur politique respective en matière d'aménagement, d'environnement et de déplacement. La synergie des engagements en ce sens devrait aboutir à un excellent traitement de ce nouveau projet, pour l'avenir.

Donner un signal fort au seul transport à moteur, c'est se passer d'une chance de développer les autres solutions non polluantes, pour préparer et préserver l'avenir.

\*\*\*\*\*