

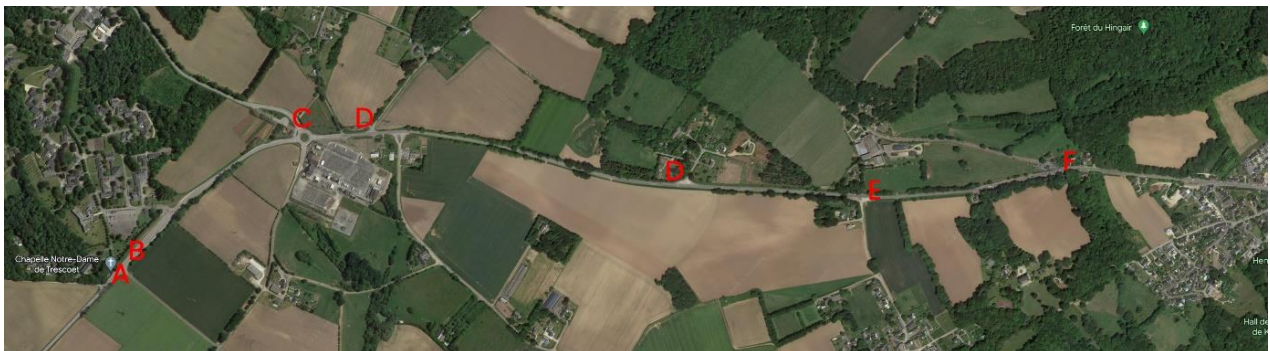
Analyse critique de la voie verte Hennebont-Charcot

I. Introduction

A. Présentation de l'aménagement de la voie verte

Le tronçon se situe sur la départementale D769b et la route départementale D26. Elle relie le rondpoint de Kerforn à Hennebont à l'hôpital Charcot.

Ce projet a été porté par le Département du Morbihan qui le définit comme une expérimentation servant de base au schéma des mobilités, notamment sur le volet cyclable porté par le département.



Cette vue aérienne représente le tronçon aménagé depuis le point A à l'extrémité au niveau de Charcot, au point F, le rondpoint de Kerforn à l'autre extrémité de l'aménagement au niveau d'Hennebont.

B. Objectifs de l'étude critique

Compte tenu du caractère expérimental de cet aménagement qui servira de base de travail pour d'autres aménagements dans le département du Morbihan. L'objectif est donc d'apporter un regard l'utilisateur averti sur l'aménagement proposé, afin d'y adjoindre nos recommandations dans le but d'améliorer les prochains aménagements et ainsi l'usage et la sécurité des cyclistes et des piétons.

II. Problèmes identifiés

Afin de faciliter une bonne compréhension les chapitres suivants se réfèrent au point indiqué sur le plan en partie I.

A. Point A : L'accès à la voie verte en provenance de Pont-Scorff

1. Absence d'accès depuis Pont-Scorff

L'aménageur n'a vraisemblablement pas prévu d'accès à la voie, celle-ci commence, où se termine c'est selon, par une bordure de type T ne permettant pas le franchissement à vélo.

Un seul panneau Voie verte indique la présence du nouvel aménagement.



2. Une zone d'accès via une zone herbeuse

Le seul accès possible ce faisant par une bande enherbée non entretenue



L'aménageur aurait dû prévoir une bordure de type bateau afin de faciliter l'accès au vélo, au vélo cargo ou tout simplement aux personnes à mobilité réduite.

Même si cet aménagement est censé se poursuivre vers Pont-Scorff, il était nécessaire de réaliser au moins un aménagement temporaire afin de permettre l'accessibilité à la voie verte.

B. Point B : Traversée de la départementale

L'aménagement de cette voie verte présente une caractéristique bien visible à savoir que celle-ci est un coup à droite un coup à gauche de la route départementale nécessitant des traversées des voies motorisées à deux reprises.

1. Signalisation insuffisante pour les usagers motorisés.

La première remarque est l'absence de signalisation de la présence de vélo pour les automobilistes, et pour cause nous le verrons sur le point suivant.



Cependant le danger pour les cyclistes et les piétons est bien signalé.

Nous regrettons un manque de réciprocité sur la signalisation des dangers et nous aurions apprécié des aménagements suivants :

- Zone de ralentissement par la création d'un plateau.
- Présence d'un éclairage sur le passage piéton, pour les cheminements nocturnes et hivernaux
- Création d'un îlot plus sécurisant pour la traversée en 2 temps
- Signalisation de la présence de cyclistes et d'une traversée de voie verte

2. Cyclistes pied à terre

Afin de régir la traversée de la route départementale l'aménageur a décidé d'imposer aux cyclistes de descendre de leur véhicule afin de traverser à pied la voirie motorisée.



La forme ronde sur fond bleu indique sans ambiguïté le caractère obligatoire de ce geste.

Ainsi à pied le ~~cycliste~~ piéton devient prioritaire pour la traversée de la voie expliquant ainsi pourquoi aucun panneau « Attention traversée de cyclistes » était présent.

C. Point C : Rond-point de Poteau-Rouge

1. Cyclistes pied à terre, bis repetita

Le rond-point de poteau rouge nécessite encore une traversée de route départementale. Comme précédemment c'est la règle du cycliste pied à terre qui est appliquée.



Au passage nous pouvons nous interroger sur cette règle au regard des nouveaux usages du vélo : Vélos cargo, Vélos triporteur, Vélos de transport... qui seront dans l'incapacité de la respecter.

2. Absence de passages piétons

Cependant l'aménageur n'a cette fois-ci pas prévu de passages piétons. Malgré plusieurs passages sur place dont un en compagnie de la société de marquage sur la voirie, aucun passage piéton n'a été matérialisé. Une certaine logique se dessine puisque les automobilistes en provenance Calan ou Plouay ne sont pas informés ni de la présence de cyclistes, ni de la présence d'une voie verte, ni même de la traversée de piétons.



Il nous semble impérieux de procéder à minima à un marquage au sol et à l'installation de panneau indiquant la traversée de piétons. L'optimal étant un passage surélevé prioritaire pour les cyclistes à vélo et les piétons.

D. Point D : Intersections avec les routes

Le trajet de la voie verte en ensuite entrecoupé de 3 routes communales déservant les lieux-dits : Kergwenn, Saint-sulan et Kerorguen. Même si une seule est signalée comme telle, ces 3 routes sont en impasses et desservent seulement les maisons de ces hameaux.

Le choix a été fait de rendre les véhicules motorisés prioritaires et d'imposer un cédez-le-passage aux cyclistes et aux piétons. Notons également qu'aucune information pour les véhicules motorisés informe de la présence possible de piétons, ni panneaux, ni passages piétons. Ces derniers sont donc soumis à la règle du cédez-le-passage.



Compte tenu de la configuration de certaines intersections les cyclistes sont dans l'obligation de céder le passage à des véhicules venant derrière eux, donc hors de leur champ de vision. Ils ont l'obligation de se retourner complètement sur leur vélo, afin de contrôler leur angle mort.

Nous sommes loin des recommandations du Cerema qui préconise un sas voiture et/ou un rayon de braquage obligeant les voitures à croiser perpendiculairement la piste cyclable, cette dernière devenant prioritaire.

A. Point E : Traversée de la départementale (partie 2)

Comme nous l'avons dit précédemment la voie cyclable alterne des 2 côtés de la départementale nous nous trouvons donc une nouvelle fois avec une traversée obligatoire de la D 769B.

1. Cyclistes Pied à terre ter

Une nouvelle fois le cycliste est contraint de descendre de son vélo afin de pouvoir traverser la route départementale et rejoindre l'autre côté de la voie verte.

Avec toujours un marquage au sol très visible pour les cyclistes et les piétons informant de la présence de véhicules motorisés malheureusement là encore aucun réel aménagement n'a pour but de ralentir les voitures à la hauteur du passage piéton. Un ilot a été toutefois aménagé dans la continuité du tourne-à-gauche motorisé.



Nous aurions apprécié les mêmes recommandations que pour la première traversée.

2. Expérimentale ?

On peut regretter, si cet aménagement est dit expérimental, que les aménagements réalisés n'offrent que peu d'évolutions possibles eu égard au choix qui ont été faits à sa création. En effet les angles proposés aux cyclistes pour changer de direction sont des angles droits qui ne sont pas adapté à la physique d'un vélo.

Sans cela nous aurions pu imaginer dans l'avenir proche que cette traversée puisse se faire avec une priorité aux vélos dans un rayon de courbure autorisant ceux-ci à poursuivre leur route de manière sécurisée et rapide.

Malheureusement si le vélo devenait prioritaire le tracé proposé le contraindra à un fort ralentissement sur son parcours.



Sur cette photo on remarque des pictogrammes vélo s'opposant ainsi au panneau « Cyclistes pied à terre ». Une confusion s'installe, le cycliste à pied n'étant donc pas un piéton comme les autres ?

E. Point F : Accès de la voie verte, giratoire de Kerforn

Nous voici arrivés à l'autre extrémité de la voie verte côté Hennebont.

1. Discontinuité avec la commune de Hennebont

Premier regret c'est évident le constat que la piste s'arrête brutalement. La ville d'Hennebont n'ayant pour l'instant pas fait d'aménagements conduisant jusqu'à ce rondpoint.



À ce sujet des techniciens du département nous assurent : « ne vous inquiétez pas Hennebont réalisera ses travaux un jour »

Notons tout de même au passage deux faits importants :

- La départementale D 769B, ne s'arrête pas vraiment à ce rond-point et continue jusqu'au rond-point des avenues Pasteur / République / Jean Jaurès.
- Les aménagements cyclables incombent au gestionnaire de la voirie...

(Source :

<https://www.senat.fr/questions/base/2021/qSEQ210220891.html>)

En dehors de ces 2 points qui ont tout de même leur importance on peut noter les problématiques suivantes :

2. La liaison piétonne et PMR à la voie verte.

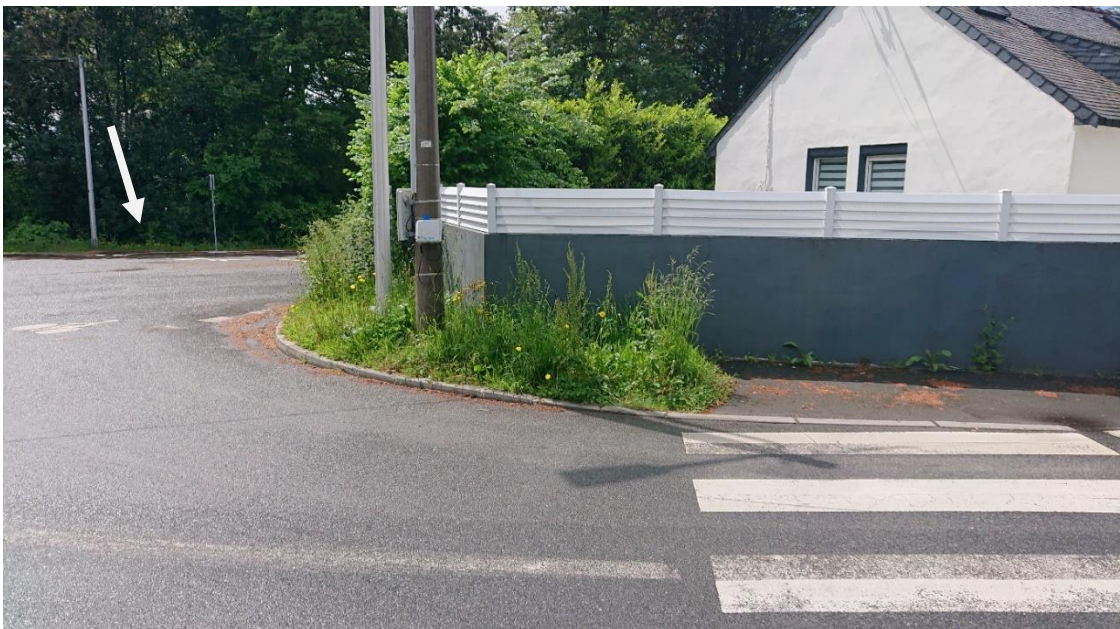
Les cyclistes étant des usagers de la route comme les motorisés, l'absence d'aménagements cyclables jusqu'au rond-point ne les empêchera pas d'arriver là. Ce n'est cependant peut-être pas le cas des piétons y compris PMR.

Admettons tout de même qu'un usager veuille rejoindre la voie verte. Les aménagements autour du rond-point ne l'y encourageront pas. Trois voies routières distribuent ce rond-point et une seule est pourvue de passage piéton.



En effet plusieurs habitations se trouvent à proximité de ce rond-point on peut donc imaginer que des piétons souhaitent traverser cette voie.

Mais sans doute pas pour rejoindre la voie verte, cette dernière se trouvant à gauche du passage piéton. Le piéton se verra contraint de passer par la route, vu que le trottoir n'a pas été poursuivi le long du rond-point.



Et quand bien même il prend le risque de rejoindre le rond-point par la route aucun aménagement n'a été prévu pour traverser la départementale et rejoindre la voie verte :



De l'autre côté du rondpoint l'accès à la voie verte n'est pas meilleur. D'ailleurs l'aménageur n'a pas cherché à ce que le piéton soit en sécurité puisque la voie verte débouche directement sur le rond-point avec les véhicules motorisés :



Le petit cheminement que l'on voit le long du rond-point, se termine vite par une bande enherbée non entretenue. Nous imaginons bien sur cette photo un fauteuil roulant circulant à proximité du SUV.

3. La liaison cyclable à la voie verte

On l'a noté le cycliste voulant rejoindre la voie verte devra forcément passer par le rondpoint au milieu de la circulation motorisée.

Comme si l'aménageur n'avait pas conscience du besoin de raccordement d'une voie avec une autre, à la sortie de la voie verte sur le rond-point se fait par un petit passage d'à peine 70 cm.



4. L'entretien de la voie verte

Du même point de vue en regardant la voie verte on peut constater en ce début de printemps la présence notable de chatons, de bourgeons et autres folioles qui revêtent le chemin d'un tapis pouvant être glissant par endroit. Nous nous interrogeons dès lors sur l'entretien régulier que nécessitera cet aménagement lors des périodes automnales :



F. Risques pour les utilisateurs

L'aménagement déficient de la voie verte présente plusieurs risques pour les utilisateurs, tant les cyclistes que les piétons. Voici les principaux risques identifiés :

Risque 1 : Sécurité routière compromise en raison de l'absence de signalisation adéquate aux points de traversée, augmentant le risque d'accidents.

Risque 2 : Danger pour les cyclistes lors des traversées de la départementale et des autres routes coupant la voie verte, en raison de marquages au sol inadéquats, de l'absence de panneaux de signalisation et de passages piétons adaptés.

Risque 3 : Risque pour les piétons en raison de l'absence de signalisation spécifique et de passages sécurisés aux points de traversée, les obligeant à traverser des zones herbeuses non entretenues ou à contourner les giratoires.

Risque 4 : Conditions de circulation pouvant être défavorables dues à l'entretien insuffisant de la voie verte, rendant la surface glissante et dangereuse pour les utilisateurs.

Risque 5 : Impact sur la confiance des utilisateurs, limitant l'utilisation de la voie verte et contrecarrant les objectifs de promotion des modes de transport actifs, en raison des problèmes de sécurité et d'accessibilité.

G. Ralentissement des déplacements à vélo

1. Impact du ralentissement sur l'efficacité du vélo en tant que moyen de transport

- Les cyclistes sont contraints de descendre de leur vélo aux traversées, ce qui entraîne une perte de temps supplémentaire.
- Les intersections avec les routes secondaires nécessitent de céder le passage, ce qui ralentit les déplacements à vélo.
- Les angles à 90° des voies cyclables réduisent la vitesse de déplacement.
- Les ralentissements fréquents diminuent l'attractivité du vélo en tant qu'alternative à la voiture.

- Avant les aménagements, le trajet s'effectuait en 9 minutes avec une vitesse moyenne de 18 km/h.
- Avec les aménagements, malgré une vitesse identique, le trajet prend désormais 10 minutes et 25 secondes, soit une augmentation de 15% du temps de déplacement.

2. Incohérence avec les objectifs de mobilité durable :

- Les cyclistes ne bénéficient pas de priorité aux intersections et la facilité de passage leur est refusée.
- Cela contredit les principes de mobilité durable et la promotion du vélo.
- Les ralentissements découragent l'utilisation du vélo et limitent les avantages attendus en termes de réduction de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre.

H. Remise en question des objectifs de l'aménagement

L'aménagement de la voie verte soulève des interrogations quant à la réalisation de ses objectifs initiaux. Les problèmes identifiés remettent en cause la pertinence des choix effectués lors de sa conception et posent des questions sur l'efficacité de cet aménagement. Cette remise en question se manifeste à plusieurs niveaux :

1. Objectif de balade familiale :

L'aménagement de la voie verte était censé offrir un espace sécurisé pour les familles souhaitant profiter d'une balade à vélo. Cependant, les difficultés d'accès, les traversées dangereuses et le manque de signalisation compromettent la sécurité des utilisateurs, en particulier des enfants. Ainsi, l'aménagement ne répond pas adéquatement à l'objectif de balade familiale.

2. Objectif de déplacements quotidiens :

L'idée était également de favoriser les déplacements quotidiens à vélo en offrant une infrastructure sûre et pratique. Cependant, les obstacles rencontrés sur la voie verte, tels que les traversées compliquées et les interruptions fréquentes, entravent la fluidité des trajets à vélo.

Ces contraintes réduisent considérablement l'attractivité de l'aménagement pour les déplacements réguliers, et notamment pour les déplacements pendulaires.

3. Temps de trajet et priorité des modes de transport :

Un critère majeur dans le choix du vélo comme moyen de déplacement est la rapidité par rapport à la voiture. Cependant, en rendant systématiquement les cyclistes non prioritaires, notamment avec les nombreux cédez-le-passage et les traversées à pied imposées, l'aménagement favorise en réalité les automobilistes. Cette situation contredit l'objectif de favoriser la mobilité active et peut décourager les usagers potentiels d'opter pour le vélo.

4. Sécurité des automobilistes :

Si l'objectif de l'aménagement était de sécuriser les automobilistes en éloignant les cyclistes des routes principales, cette approche risque de susciter de l'incompréhension.

Les cyclistes sportifs ou les utilisateurs plus expérimentés préféreront probablement éviter cet aménagement en raison de ses défauts, ce qui signifie qu'ils continueront à partager les routes avec les voitures, potentiellement au détriment de la sécurité routière.

III. Perspectives et questions soulevées

A. Budget et futurs aménagements cyclables

L'aménagement existant de la voie verte entre Hennebont et Charcot a été analysé, révélant un coût total de 900 000€ pour une distance de 2,5 km, ce qui équivaut à un coût de 360 000€ par kilomètre. Toutefois, compte tenu des contraintes budgétaires pour les futurs aménagements cyclables, il est nécessaire de trouver des solutions plus économiques qui répondent aux usages attendus.

Le département a fixé un objectif ambitieux de réaliser 500 km d'aménagements cyclables, mais un budget annoncé de seulement 60 000 000€. Cela signifie que le budget disponible est de 120 000€ par kilomètre, soit trois fois moins que le coût de l'aménagement existant.

Cela a d'ailleurs été bien évoqué par Jean-Philippe Dussart chargé de mission mobilité au niveau du département qui a déclaré à propos de cette opération « nous proposons ici un haut niveau de service à la néerlandaise [...] mais nous ne pourrons pas le faire partout ».

Ainsi, pour réaliser des aménagements de qualité tout en respectant les contraintes budgétaires, il faudra explorer des alternatives moins coûteuses, peut-être plus discrètes, nécessitant forcément moins d'exigence foncière, mais qui correspondent aux usages attendus. Des solutions créatives et efficaces devront être envisagées pour maximiser l'impact des aménagements avec le budget disponible.

B. Cohérence avec les objectifs de mobilité durable

L'aménagement de la voie verte soulève des inquiétudes quant à sa compatibilité avec les objectifs de mobilité durable et de promotion du vélo. Les problèmes d'accessibilité depuis Pont-Scorff et l'absence de signalisation adéquate témoignent d'un déséquilibre en faveur des véhicules motorisés. Les interruptions fréquentes sur la voie et les traversées peu sécurisées entraînent des ralentissements importants pour les cyclistes, contredisant l'objectif d'un mode de transport rapide et efficace. En résumé, des mesures supplémentaires sont nécessaires pour prioriser le vélo et faciliter l'accès à la voie verte pour tous les utilisateurs.

C. Réflexions sur les solutions possibles

Lors de l'analyse critique de l'aménagement de la voie verte, plusieurs problèmes ont été identifiés, mettant en évidence le besoin de solutions appropriées pour améliorer la situation actuelle.

Nous avons bien conscience que pour cet aménagement, ces solutions sont trop tardives, néanmoins en considérant le caractère expérimental, nous aborderons certaines réflexions sur les solutions possibles, en mettant l'accent sur l'importance des liaisons aux entrées et sorties, la limitation des changements de côté inutiles et la nécessité de donner la priorité aux modes doux tels que le vélo et la marche.

1. Liaisons aux entrées et sorties :

L'un des aspects essentiels d'un aménagement réussi de voie verte et d'aménagements cyclables au sens plus larges, est de garantir des liaisons fluides et sécurisées aux points d'entrée et de sortie. Il est crucial de fournir des accès bien conçus, visibles et facilement accessibles depuis les zones environnantes, tels que les villes, les quartiers résidentiels et les espaces publics. Ces liaisons doivent être pensées de manière à faciliter les transitions entre la voie verte et les autres modes de transport, tout en garantissant la sécurité des cyclistes et des piétons.

2. Limitation des changements de côté inutiles :

Les changements fréquents de côté de la voie verte peuvent créer de la confusion et des situations potentiellement dangereuses pour les utilisateurs. Il est important de minimiser ces changements de côté, en privilégiant des tracés directs et continus. Lorsque des transitions sont nécessaires, elles doivent être clairement signalées et conçues de manière à maintenir la sécurité et la commodité des utilisateurs. La réduction des changements de côté superflus améliorera l'expérience des cyclistes et des piétons et favorisera une utilisation plus fluide de la voie verte.

3. Priorité accordée aux modes doux :

Pour encourager les déplacements à vélo et à pied, il est essentiel de donner la priorité aux modes doux dans la conception des infrastructures. Selon l'exemple de la D2 en Finistère, où les modes doux sont privilégiés, les véhicules motorisés doivent céder le passage. Des sas voitures ont été aménagés pour permettre aux voitures de tourner en toute sécurité tout en respectant la priorité des modes doux. Ces aménagements spécifiques, tels que des voies réservées aux cyclistes et des traversées piétonnes clairement signalées et sécurisées, contribuent à des déplacements plus sûrs et plus efficaces. De plus, ils créent un environnement incitatif pour les utilisateurs potentiels, favorisant ainsi une augmentation de l'adoption du vélo et de la marche comme modes de déplacement quotidiens.



D2 : 59 Kermadec, 29750 Loctudy

IV. Conclusion

En tant qu'aménageur, collectivités et lecteurs potentiels de ce rapport, il est crucial de prendre en considération les réflexions et les observations soulevées par le Collectif Lorient Agglo À Vélo concernant l'aménagement de la voie verte. Ce rapport met en évidence plusieurs lacunes et problèmes qui nécessitent une attention particulière pour améliorer la sécurité et l'accessibilité de cette infrastructure.

Il est essentiel de reconnaître que la réussite d'un aménagement ne se limite pas à la création d'un linéaire sécurisé pour les cyclistes et les piétons. Il est tout aussi important de prêter une attention particulière aux jonctions, aux entrées et aux sorties de la voie verte. Les liaisons fluides et bien conçues aux points d'accès, ainsi que la limitation des changements de côté inutiles, contribueront grandement à la sécurité et à la commodité des utilisateurs.

De plus, il est primordial de donner la priorité aux modes doux, tels que le vélo et la marche, dans la conception des infrastructures. En accordant une attention spécifique à la sécurité et à l'accessibilité des cyclistes et des piétons, nous pouvons favoriser une mobilité durable, réduire la dépendance à la voiture et améliorer la qualité de vie dans nos communautés.

En tant que Collectif Lorient Agglo À Vélo, nous nous positionnons en tant qu'interlocuteurs de choix lors de la conception de futures voies vertes et infrastructures cyclables. Nous avons accumulé une expertise précieuse et une compréhension approfondie des besoins et des attentes des cyclistes et des piétons. Nous invitons l'aménageur à nous impliquer activement dans les discussions et les décisions relatives à ces projets, afin de garantir des résultats optimaux et de répondre aux attentes des usagers.

En conclusion, la voie verte Hennebont-Charcot présente des opportunités d'amélioration considérables. En intégrant les suggestions et les préoccupations du Collectif Lorient Agglo À Vélo, ainsi que des autres parties prenantes, nous pouvons créer des infrastructures plus sûres, plus pratiques et plus attrayantes pour les modes de déplacement doux. Ensemble, nous pouvons contribuer à une mobilité durable et à une meilleure qualité de vie pour tous les usagers de la voie verte et des futures infrastructures cyclables.