

### Date, lieu, participants

Le samedi 26 novembre 2006 à 14H00, piste cyclable de Perros-Guirec, route de Pleumeur, entre la ZA de Kergadic et le Collège des Sept Iles.

Etaient présents :

- Bruno Lainé
- Joël François
- Jean-Christophe Pettier, accompagné de Jeff
- François Losfeld

### Extrémité de la piste côté Pleumeur-Bodou

L'extrémité de la piste se termine par un bateau qui permet de redescendre sur la chaussée et, soit de prendre sur la droite dans la ZA de Kergadic, soit de continuer tout droit vers Pleumeur-Bodou.

Cet aménagement (ajouté postérieurement aux travaux principaux) est plutôt bien réalisé, la sortie de piste étant protégée par des plots en plastique blanc.

Seul point à noter, comme on peut le voir sur la photo ci-dessous, le bateau est en biais par rapport à l'axe de la piste et laisse une marche de quelques centimètres. Comme cette marche ne peut être franchie que de travers (sinon on se retrouve dans le poteau EDF ou dans le talus), il y a un risque de chute, en particulier pour de petites roues de vélos d'enfants.

La proposition de Trégor Bicyclette est de gommer la marche en réalisant une rampe en bitume, comme celle qui se trouve à la sortie du rond-point du collège (photo 2), pour arriver sur le parking. Si pour les voitures cette rampe est un élément de confort, pour les vélos c'est un élément de sécurité.



Bateau à l'extrémité de la piste.



Rampe pour l'accès voiture côté collège.

Alors que nous examinons cette portion de la piste, M. Lopez, le garagiste travaillant juste en face est passé nous voir et nous a indiqué que depuis que la piste existe, il a de nombreux clients qui viennent porter leur voiture avec le vélo à l'arrière et qui repartent en vélo. Preuve, s'il en est, que la présence d'infrastructures cyclables a un fort effet d'incitation sur l'usage du vélo.

## Sortie des riverains sur la piste

Au total, il y a 9 propriétés dont les sorties débouchent directement sur la piste cyclable. Pour 5 d'entre elles, il y a un problème de visibilité : les voitures sont obligées de s'avancer sur la piste pour pouvoir voir de chaque côté. Il y a donc un risque de collision avec des cyclistes ou pire, on nous a relaté le cas d'un jeune cycliste qui a été surpris par une voiture sortant de chez elle, a fait une embardée et s'est retrouvé sur la route, en contresens ...

Comme on peut le voir sur la photo, des plots en plastique blancs (des tubes en plastique réfléchissants d'environ 20cm de diamètre et 50cm de haut, comme on en voit un peu partout) délimitent les sorties. Ces plots permettent aux cyclistes qui y prêtent attention de bien visualiser les sorties, de suffisamment loin, mais la sécurité semble encore trop faible.



Plusieurs propositions ont été formulées lors du diagnostic, ainsi que sur la liste de discussion de Trégor Bicyclette où le problème a été présenté. Ces propositions sont détaillées ci-dessous.

### Installation de miroirs sur le côté opposé de la route

Ces miroirs permettraient aux automobilistes de voir si la piste cyclable est dégagée de chaque côté.

Cette proposition avait été évoquée lors de la réunion du 17 novembre 2006 et le responsable du domaine public des services techniques avait indiqué que, légalement, ces miroirs ne peuvent qu'être associés à un stop.

Dans la pratique, il semble peu probable qu'un conducteur puisse voir un cycliste dans des conditions de visibilité réduites, par exemple de nuit (aux heures où les collégiens passent le matin, il fait nuit pendant les mois d'hiver) ou bien lorsque le miroir est couvert de buée, ce qui arrive fréquemment l'hiver.

=> Cette solution ne semble donc ni légale, ni efficace.

### Rétroviseurs installés en bordure de propriétés

La solution consiste à ce que le propriétaire, soucieux d'améliorer sa sécurité et celle des cyclistes, installe de part et d'autre de son entrée des rétroviseurs lui permettant de voir sur les côtés.

=> Cette solution « maison » a le mérite d'un coût minime pour une certaine efficacité (le miroir est disposé beaucoup plus près de l'automobiliste que dans la proposition précédente). Une solution qui serait à mettre en œuvre par les propriétaires intéressés.

### Décalage du gyrophare de portail électrique

Au moins une propriété dispose d'un portail électrique, équipé d'un gyrophare signalant l'ouverture et la fermeture. Le gyrophare est peu visible car situé au niveau du portail, en retrait par rapport à la piste cyclable. Il suffirait de le déporter de 2 m au niveau du bord de la piste pour signaler efficacement le danger aux cyclistes arrivant de part et d'autre.

=> Cette solution semble simple à mettre en œuvre, efficace ... mais limitée aux seuls riverains disposant d'un portail électrique. De plus cette opération serait à leur bon vouloir.



*Gyrophare de portail électrique pouvant être décalé pour être plus visible depuis la piste.*

### **Augmenter la visibilité en taillant les haies**

Pour plusieurs propriétés, la visibilité est réduite à cause de la haie en bordure de terrain. Dans certains cas, la haie pourrait être taillée de façon à améliorer la visibilité.

=> Cette solution semble simple à mettre en œuvre. Efficacité limitée car on ne peut tout de même pas supprimer complètement les haies.



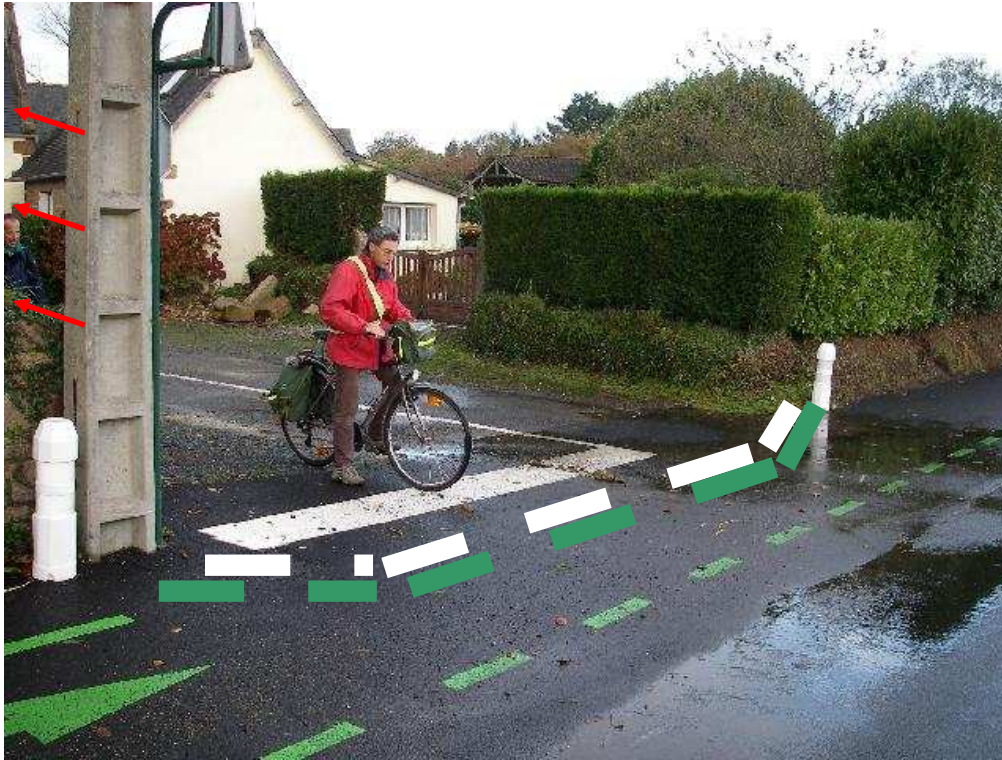
*Cas de haie pouvant être taillée pour améliorer la visibilité.*

## Cas de l'impasse

Une impasse regroupe l'accès de plusieurs propriétés. La sortie est très large. Un stop oblige les automobilistes à s'arrêter. La visibilité sur la gauche (pour les voitures sortant de l'impasse) est correcte. La visibilité est limitée sur la droite par la présence d'un poteau électrique (commun EDF + Télécom).

Deux solutions, complémentaires sont envisageable : peindre une chicane (voir proposition suivante) et déplacer le poteau d'environ 1 mètre en retrait dans l'impasse.

=> A qui serait la charge de déplacement du poteau ? A la commune ou bien à EDF + France Télécom ?



*Déplacement de la bande de stop. Déplacement du poteau.*

## Chicane en peinture devant chaque sortie

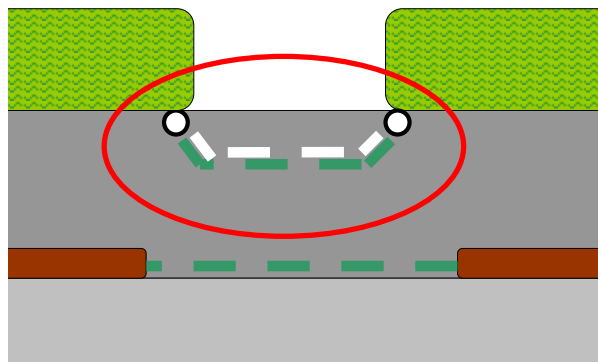
Cette proposition est illustrée par un schéma ci-dessous. Elle consiste à peindre une chicane sur la piste, réduisant celle-ci de moitié. Ce marquage serait un rappel clair pour les automobilistes du risque de passage de vélos. Pour les cyclistes, la chicane permettrait de visualiser très clairement la sortie de propriété et les inciterait fortement à se déporter du côté de la route.

La chicane pourrait être marquée par un double trait discontinu, vert pour les vélos, blanc pour les voitures. C'est la même signalétique que celle utilisée pour le franchissement de la rue de Toul Al Lann et qui semble être très répandue dans d'autres localités (Rennes par exemple).

=> Cette solution, si elle est légale, a un effet d'incitation à la prudence à la fois pour les automobilistes (matérialisation claire du passage de la piste) et pour les cyclistes (matérialisation claire de la sortie et incitation à se déporter). La bande cyclable est virtuellement réduite mais sans réellement réduire la largeur de la piste.

=> Un symbole de cycliste pourrait même être peint du côté extérieur (route) de la chicane.

Attention à utiliser une peinture qui ne soit pas glissante avec la pluie !





*Exemple des bandes discontinues blanches et vertes.*

## Stop de la rue de Toul Al Lann

La réalisation de la traversée de la rue de Toul Al Lann par la piste cyclable est assez réussie. Le chemin est fluide pour les cyclistes. Le stop suffisamment en retrait pour qu'automobilistes et cyclistes ne se gênent pas. Le marquage est clair pour les automobilistes quelle que soit la direction d'où ils arrivent.

La signalisation de l'intersection pourrait encore être améliorée par un marquage sous la forme d'un damier vert ou d'un logo « vélo » peint en vert lors du passage de la piste sur la voie des automobiles (signalisation que l'on devrait rendre systématique lors d'un croisement entre 2 roues lents et autos : voir documents du CERTU ou plus concrètement cas de la ville de Rennes).



Une autre amélioration pourrait consister en l'ajout d'un carré de peinture supplémentaire pour bien marquer le *cédez le passage* pour les cyclistes arrivant depuis le collège.

## Visibilité pour traverser la route de Pleumeur, rue de Toul Al Lann

Le problème soulevé ici concerne les cyclistes qui arrivent de Kervascllet, par la rue de Toul Al Lann et souhaitent traverser la route de Pleumeur pour rejoindre la piste en direction du collège. Deux cas de collégiens se rendant régulièrement au collège par ce chemin sont connus.

Lorsque le cycliste arrive au stop, il se déporte naturellement sur la droite de la bande stop. La visibilité vers la gauche (vers Pleumeur) est un peu limitée à cause du léger virage de la route, en direction de Pleumeur. Le problème n'est pas très aigu puisque nos observations ont montré qu'il y a environ 7 secondes entre le moment où une voiture arrivant de la route de Pleumeur est visible et le moment où elle passe devant le stop. Toutefois pour les jeunes enfants (collégiens en 6<sup>ième</sup> ou 5<sup>ième</sup>), cette visibilité limitée ne les rassure pas beaucoup. Le danger est d'ailleurs réel dans le cas d'une combinaison de facteur typiquement à l'origine d'accidents : vitesse trop élevée d'une voiture (ça arrive ...), mauvaise visibilité (matin avec le soleil de face), cycliste réagissant un peu trop tardivement (pied qui glisse de la pédale) ...



*Visibilité réduite vers Pleumeur Bodou.*

Plusieurs propositions complémentaires ont été évoquées lors du diagnostic :

- Disposer un miroir, à usage des automobilistes et cyclistes, de l'autre côté de la route (nous sommes ici dans le cas où le miroir est associé à la présence d'un stop).
- Important : ajouter un panneau indiquant aux automobilistes le risque de traversée de vélo.
- Voir s'il ne serait pas possible « raboter » le talus pour améliorer la visibilité.
- Aménager le chemin de terre et d'herbe, souvent humide menant au complexe sportif de Kerabram, ce qui permettrait d'éviter le stop. Deux bémols toutefois, même aménagé, le chemin ne serait pas praticable avec un vélo « de course » et le passage par ce chemin un peu isolé n'est pas forcément plus rassurant pour un jeune enfant que le stop.

A noter que pour les cyclistes arrivant au même stop mais souhaitant simplement traverser le carrefour ou bien aller sur la gauche (vers Pleumeur), la situation est un peu meilleure car la disposition de la bande stop fait qu'on est un peu plus avancé en étant sur la gauche de la bande et la visibilité est meilleure.

## Choix des plantes et entretien

La piste cyclable est séparée physiquement de la route par une étroite bordure de végétation d'environ 50cm (ou moins). Cette séparation est très rassurante pour les cyclistes, surtout en direction du collège (à contresens par rapport à la route).

Certaines plantes ne sont toutefois pas très indiquées pour une piste cyclable. A intervalle régulier, on trouve en effet des genres de rosiers aux épines agressives pour les pneus (si on roule dessus) ou pour les mollets (si on s'y frôle). Sachant que la piste n'est déjà pas très large (la largeur recommandée pour une piste cyclable unidirectionnelle est d'au moins 1,50m, ce qui est le cas ici ... sauf que la piste est bi-directionnelle !).

Il est demandé que les plantes épineuses soient remplacées par d'autres plantes moins agressives.

Il est aussi demandé à ce qu'une taille régulière des bordures soit réalisée, en particulier au printemps lors des périodes de forte pousse.



*Gare aux pneus, aux pantalons et aux chevilles !*

## **Grillage le long du champ côté collège**

Tout le long du champ, entre la rue de Toul Al Lann et le collège, la piste est bordée par un vieux grillage maintenu par des poteaux en ciment.

A plusieurs endroits les poteaux penchent fortement sur la piste. Le grillage est rouillé et en de nombreux endroits des pointes métalliques dépassent dangereusement sur la piste qui, répétons-le, n'est pas large du tout pour une piste bi-directionnelle.

Il est fort à parier que plusieurs cyclistes, comme l'auteur de ces lignes, y ont arraché leurs vêtements ou s'y sont même blessés.

Est-ce que ce grillage ne pourrait pas être carrément supprimé sachant qu'il subsisterait un talus, que le grillage est, de toute manière, largement ouvert en plusieurs endroits, et que la suppression du grillage simplifierait l'entretien du talus ?

De plus, ce grillage et le talus sont constitués de ronces, il faut entretenir sa taille car, au printemps, de grandes branches de ronces viennent sur la piste.



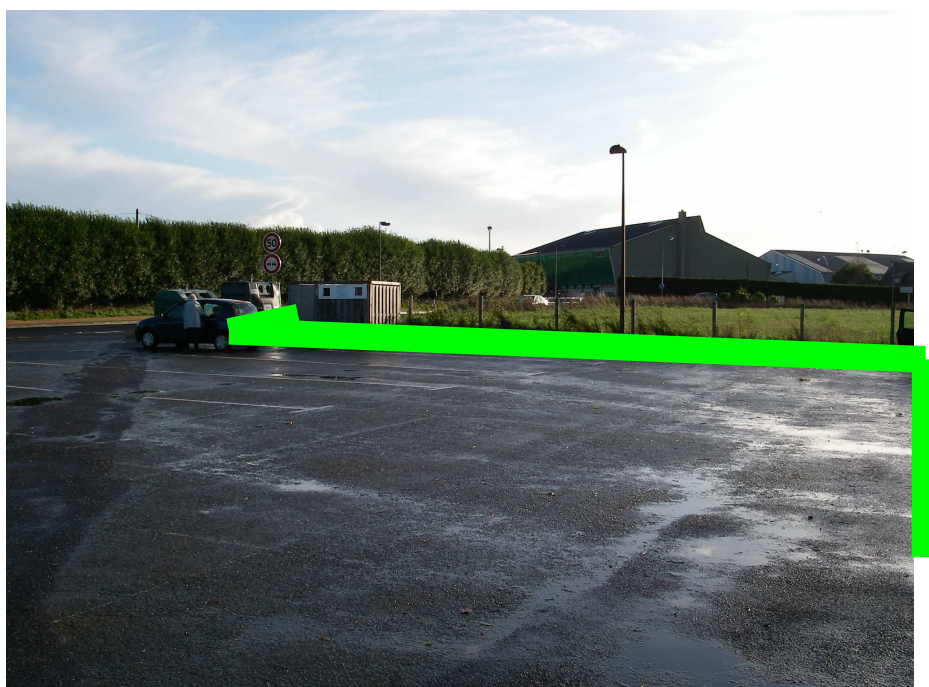
*Poteau dépassant sur la piste. Grillage rouillé agressif.*

## **Arrivée au collège pour les collégiens**

Il serait intéressant d'avoir des chiffres sur le nombre de collégiens se rendant à l'école en vélo. Toutefois, si l'on souhaite promouvoir ce mode de déplacement, plutôt que la dépose en voiture ou l'utilisation d'un scooter, il faudrait aussi que l'arrivée vers le collège soit sécurisée. Actuellement, à l'extrémité de la piste, les collégiens doivent traverser le parking où, à l'heure d'affluence, se côtoient vélos, piétons, scooters, autocars et voitures ressortant du parking ...

Il serait très simple de complètement sécuriser l'accès direct au collège en poursuivant la piste cyclable en bordure du parking jusqu'à la grille d'entrée.

La photo ci-dessous illustre le cheminement proposé. Le tronçon n'empièterait que de très peu sur le parking actuel.



*Proposition de prolongation de la piste jusqu'à l'entrée du collège.*

## Franchissement du rond point du collège vers le centre ville

En dehors de heures de pointes du collège, c'est-à-dire une grande partie de la journée, le dimanche et toutes les vacances, pour les cyclistes qui arrivent du centre ville, et qui connaissent les lieux, il est tout naturel d'entrer dans le parking du collège et de traverser celui-ci jusqu'au départ de la piste cyclable. Pas de problèmes.

Dans l'autre sens c'est beaucoup moins évident. Nous sommes ici dans le cas d'un cycliste arrivé par la piste depuis la route de Pleumeur et qui souhaite aller vers le centre-ville de Perros-Guirec.

Comme l'illustre la photo ci-dessous, le tracé de la piste indique que le cycliste est censé traverser la route de Pleumeur pour ensuite prendre la route et franchir le rond-point. Le problème est que la visibilité pour traverser n'est pas très bonne ni dans un sens, ni dans l'autre. Sans être franchement en danger, on ne se sent pas en sécurité. Aucune signalisation ne prévient les automobilistes de la traversée des cyclistes, ce qui est en contradiction avec la signalisation horizontale sur la bande cyclable qui impose aux vélos de traverser cette route.



*La piste s'arrête, les cyclistes sont censés traverser la route.*

Dans la pratique, un peu d'observation du trafic vélo a permis de constater que beaucoup de cyclistes choisissent naturellement de poursuivre au travers du parking. Certains ressortent par la sortie des voitures, d'où l'on a une meilleure visibilité. D'autres prennent à contresens la voie d'accès du rond-point au parking du collège pour arriver tranquillement jusque sur le rond-point (illustration ci-dessous). Bien que non autorisée par le code la route, la sécurité est bien meilleure avec cette dernière solution, en particulier pour des enfants



*Chemin de sortie souvent emprunté pour rejoindre le rond-point depuis la piste cyclable.*

L'équipe de Trégor Bicyclette ayant réalisé ce diagnostic constate qu'il y a là un réel besoin d'aménagement entre la fin actuelle de la piste et le rond-point. Aucune solution simple et peu coûteuse n'a été trouvée.

=> Une première solution serait de poursuivre la bande cyclable tout le long du collège, le long du trottoir, en contresens de la voie d'accès au parking du collège. Malheureusement comme cette voie d'accès est très étroite, pour bien faire il faudrait la « déplacer » de deux mètres pour laisser de la place pour la piste.

=> Une autre solution pourrait être de prolonger la piste « tout droit », toujours sur le côté de la route de Pleumeur et de faire une entrée / sortie dédiée à la piste cyclable sur le rond-point. Là aussi les travaux sont conséquents et ne se limitent pas à quelques traits de peinture.

Il serait très intéressant que si, un jour, des travaux sont envisagés sur le parking du collège, la question de la piste cyclable soit étudiée sérieusement.

Au niveau du rond-point lui-même, un anneau cyclable pourrait être tracé afin de faciliter les échanges entre les différentes voies qui convergent vers ce carrefour qui pourrait ainsi devenir un élément central dans les aménagements destinés aux cyclistes avec le prolongement de la voie actuelle vers le centre ville.

## Résumé des actions

Bitumer une rampe pour effacer le bateau à l'extrémité de la piste côté Pleumeur – Zone de Kergadic (même chose que pour l'accès voiture au parking du collège depuis le rond-point).	
Sécurisation des sorties de propriétés. Il est demandé à ce que les solutions retenues soient présentées à Trégor Bicyclette, ainsi qu'aux riverains ?	
Marquage complémentaire pour la traversée de rue de Toul Al Lann : cycliste peint en vert ou bien damier.	
Carré de peinture supplémentaire pour bien marquer le « cédez le passage », en arrivant sur la route de Toul Al Lann, depuis le collège par la piste cyclable.	
Sécurisation de la traversée de la route de Pleumeur pour rejoindre la piste cyclable en direction du collège lorsqu'on arrive de Kervasclet par la rue de Toula Al Lann.	
Remplacement des plantes épineuses en bordure de la piste par des	

plantes moins agressives.	
Demande d'entretien régulier des bordures végétales ainsi que la limite avec le champ coté collège, pour éviter que les plantes n'empiètent trop sur la piste qui n'est pas très large.	
Trouver une solution (réparation, suppression ou remplacement) pour le problème du grillage bordant la piste entre la route de Toul Al Lann et le collège.	
Prolonger la piste sécurisée jusqu'à la grille d'entrée du collège plutôt que de laisser les collégiens travers le parking au milieu des voitures, autocars et piétons.	
Trouver une solution pour le franchissement du rond-point du collège pour les cyclistes venant de la piste cyclable et allant vers le centre-ville de Perros-Guirec.	