



## COMPTE RENDU

### MATINEE DE TRAVAIL A VELO AVEC LES ELUS DU GROUPE TRANSITION ECOLOGIQUE

Plourin lès Morlaix, samedi 23 janvier 2021



#### Diffusion :

**Nicolas Ulrich, mairie de Plourin les Morlaix, pour le groupe Transition Ecologique**  
**Membres du CA de l'APAV**  
**Adhérents APAV, site internet [apiedavelo.bzh](http://apiedavelo.bzh)**

## Participants :

- pour l'APAV (9) : Benoît GROLEAU, Tristan BRISSET co-présidents ; Jean Claude FRANCOIS, co-secrétaire ; Francis L'HARIDON, trésorier ; Pascal CADIOU, membre invité du CA et référent Finistère du Collectif Bicyclette Bretagne ; Clotilde GROLEAU, Julien LE BIHAN, membres invités du CA ; Marie MONCHECOURT, Hervé PENVERN, adhérents
- pour la municipalité de Plourin lès Morlaix, groupe Transition Ecologique (5) : Jean-Michel OGES, adjoint Action Sociale Seniors ; Michel MARTIN, Loïc LARHER, conseillers délégués Environnement Développement Durable ; Loïc LOISON, Nicolas ULRICH, conseillers municipaux

## Excusé :

Philippe EUZEN, conseiller délégué Vie Citoyenne et communication

## **Rappels des objectifs et parcours empruntés**

L'objet de la matinée de travail à vélo était d'arpenter les liaisons actuelles entre Morlaix et Plourin (et retour), afin d'effectuer « en action » une revue des atouts et faiblesses des parcours de liaisons actuels, qu'ils soient aménagés ou non, et d'évoquer sur le terrain les perspectives et possibilités d'amélioration et de création de parcours spécifiques vélo entre les 2 communes.

La matinée a été un moment de partage très agréable entre élus et conseillers et usagers experts. Le présent compte rendu relate des faits, des observations et essaie de lister des possibilités futures, avec l'appui des connaissances locales et des recommandations nationales.

A l'APAV, nous sommes convaincus de la nécessité d'accompagner l'usage du vélo comme moyen de transport non polluant, bénéfique pour la santé, intéressant pour la vie économique locale et nécessitant des investissements bien moins coûteux que pour les déplacements motorisés. **Cela doit se faire par une politique volontariste, y compris en reprenant de l'espace public sur les moyens de transport individuels**, et ce, compte tenu de la faible distance entre le coeur de Plourin et l'entrée de ville de Morlaix (ici, la Tannerie, soit environ 5 km de distance).

Rendez-vous de départ : la Tannerie, samedi 23/01 à 9h30

Arrivée : la Tannerie, à 12h30

Parcours empruntés : (liens vers OpenRunner) :

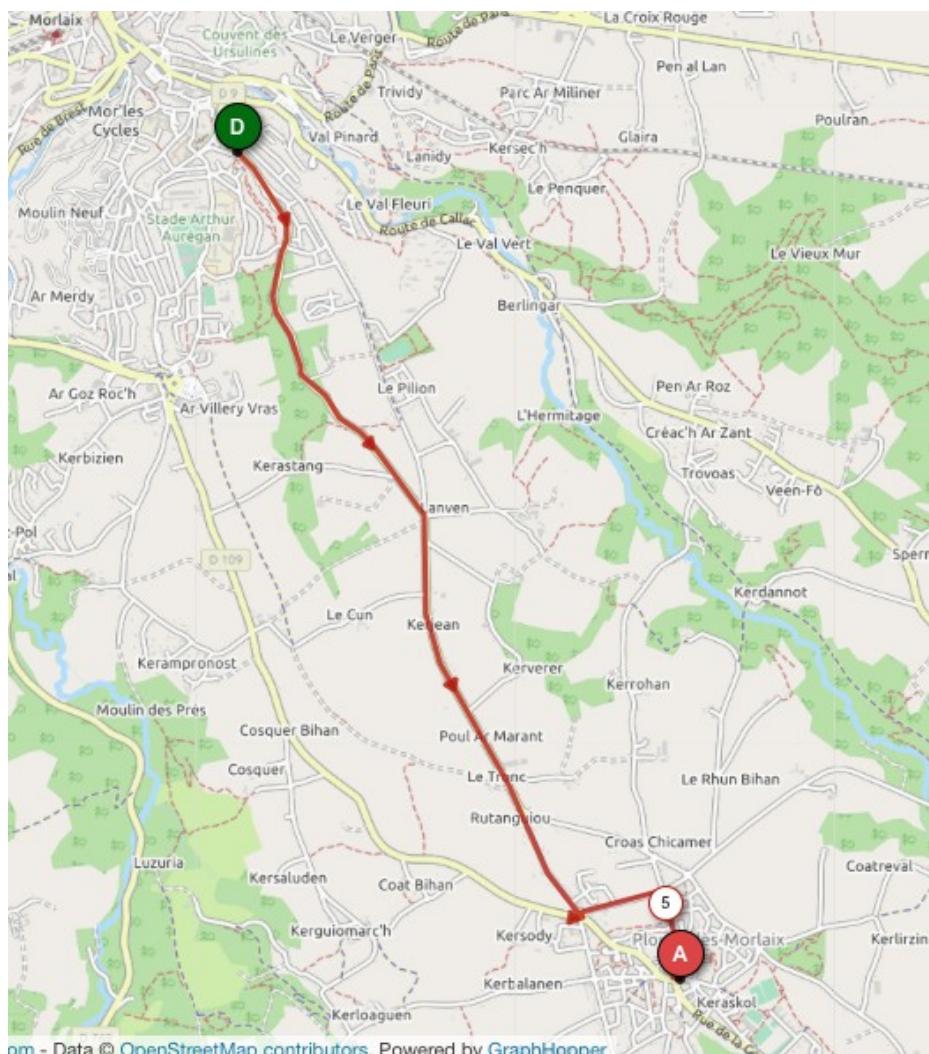
1. [parcours aller Tannerie-Mairie](#) (en empruntant la rue Poullig Al Laez, pour diversifier les parcours)
2. [parcours retour, variante 1 Mairie-Tronc via la rue Traon Ker](#)  
[parcours retour variante 2 Mairie-Tronc via rue Tanguy Prigent et Arvor](#)
3. [parcours commun Tronc-St Fiacre par allée verte](#)
4. [boucle de St Fiacre à l'hôpital \(entrée rue Kersaint-Gilly\) puis retour St Fiacre](#)
5. [parcours St Fiacre-Tannerie par la rue de Kervéguen](#)

**(vous pouvez cliquer également sur les titres et les cartes, dans le présent document)**

A savoir, l'association APAV a proposé à Morlaix Communauté, à destination des touristes, les itinéraires suivants (intégrés normalement à la cartographie communautaire en cours d'élaboration) :

- [Circuit CV006a Morlaix-Plourin](#)
- [Circuit CV006b Morlaix Plourin](#)
- [Circuit CV007a Plourin-Morlaix](#)
- [Circuit CV007b Plourin-Morlaix](#)

## 1 – Parcours « Men Guen / vallon du Stang Coz et route de Poull Ar Marant » - 5,4 km



### Observations de la Tannerie à la rue Chopin :

La rue de la Tannerie et le vallon du Stang Coz sont très empruntés à des moments précis de la journée, en particulier comme itinéraires d'accès au lycée Corbière, à l'école du Vélery et au plateau sportif Aurégan. Il existe un doute quant aux vitesses réglementaires, en théorie de 30 km/h depuis la Tannerie (entrée dans Plourin) jusqu'au plateau surélevé devant l'accès à la résidence de la Vallée. L'aménagement présent quelques mètres plus loin (bordure centrale) peut contribuer à modérer les vitesses, mais crée également un « effet couloir » quand un cycliste se voit suivi par un véhicule au conducteur impatient. Lors de la balade, un conducteur n'a pas hésité à doubler l'ensemble du groupe en empruntant la voie de gauche, par-delà l'aménagement physique, dépassant clairement les vitesses autorisées. Il convient donc de réfléchir à maintenir l'apaisement des vitesses jusqu'à la rue Chopin, ainsi qu'à faire attention à garantir les cheminements piétons devant la résidence.

## Propositions APAV :

- aménager un plateau surélevé ou des coussins berlinois près de l'imprimerie du Viaduc/ arrêt de bus
- sécuriser le trottoir devant la résidence de la vallée par des barrières ou potelets empêchant le stationnement illicite ([une page instructive sur le site de l'AU5V](#))  
références Cerema :
  - [Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables / Les traversées de piétons, fiche n°01, novembre 2010](#)
  - [PAMA / Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables, fiche n°08, août 2015, ISSN : 2276-0164 2015/18](#)
- tester une Chaussée à Voie Centrale Banalisée de la Tannerie à la rue Chopin (penser aux bandes de rives colorisées si test concluant et aménagement effectué)  
références Cerema :
  - [Vélo / Chaussée à Voie Centrale Banalisée, fiche n°37, avril 2017, ISSN : 2276-0164 2017/18](#)
  - [PAMA / La CVCB légalisée en milieu urbain, fiche n°07, sept 2015, ISSN : 2276-0164 2015/14](#)
- passer l'ensemble de la rue, de la Tannerie à la rue Chopin, à 30 km/h – attention, le passage à 30 km/h sans aménagement ne garantit pas le respect de la vitesse limite  
références Cerema :
  - [PAMA / Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune, fiche n°11, oct 2015, ISSN : 2276-0164 2015/40](#)
  - [Maîtrise des vitesses par l'aménagement, fiche n°03, décembre 2008](#)
- aménager le carrefour Chopin/Héol en plateau, en prenant en compte le cheminement piéton le long du vallon

## Observations Vallon du Stang Coz, de la rue Chopin au carrefour de la Rroute de Poull Ar Marant (anciennement D109) :

Le vallon du Stang Coz est un itinéraire privilégié pour monter doucement et continûment à Plourin. La pente est assez douce, même en vélo musculaire. La circulation est moindre depuis le passage à 50 km/h. Le revêtement est très dégradé, mais il est possible que cela contribue à la maîtrise des vitesses. Il n'existe que 3 accès riverains ; le flux de véhicules est assez limité, jusqu'à l'orée de la forêt, où la route croise la route de Kerastang, laquelle constitue un itinéraire de raccourci entre la route de Poull Ar Marant et le plateau de St Fiacre pour des véhicules motorisés.

## Propositions APAV :

- option 1 : fermer la route aux non-riverains, avec barrières bois mobiles ou écluses doubles en entrée (côté Chopin/Héol) et en sortie (Kerastang), panneaux B1 + M4e « sauf riverains », et panneaux indicateurs de circuit vélo (panneaux type Dv). C'est l'option la plus raisonnable et qui engage le plus clairement la transition écologique et l'attention portée aux mobilités actives, sachant que les routes « motorisables » ne manquent pas (D109, route de St Fiacre). De plus, fermer au flux de véhicules lourds préserve l'état de la chaussée en général. Dans notre cas, une réflexion sur le revêtement sera à mener, ainsi qu'une concertation avec les riverains. Un rêve serait que cette route devienne une [véloroute](#), à défaut de pouvoir devenir une voie verte. A savoir, la Bretagne possède plusieurs voies vertes, ce qui est une bonne chose (V1, V6, V7...) mais assez peu de véloroutes.

- option 2 : passer la route en sens unique. Cette option ne permet pas d'apaiser fortement la circulation et de garantir un trajet paisible, un sens unique étant souvent synonyme de vitesses supérieures observées. Le sens « montée » présente l'inconvénient d'exposer les cyclistes aux gaz d'échappement des véhicules devant utiliser davantage de puissance.
- quelle que soit l'option retenue, interroger les flux de circulation par Kerastang ; il est imaginable de mettre également la portion de route entre Kerastang et la route de Poull Ar Marant en sens interdit, réservé riverains. Les flux motorisés sur la route de Poull Ar Marant seraient ainsi obligatoirement dirigés vers le Pillion.



*De la route de Poull Ar Marant (ancienne D109) à Kerastang, vers le vallon du Stang Coz*

## Observations route de Poull Ar Marant, du vallon du Stang Coz au rond-point de Rutanguiou :

Le tronçon sur la route de Poull Ar Marant jusqu'au Tronc n'est pas sécurisé. Les vitesses sont d'abord limitées à 70 km/h, puis 80 km/h, puis 50 km/h au Tronc en entrée de bourg. Les changements de vitesse maximale n'apportent pas de clarté aux usagers motorisés. La circulation motorisée est moindre que sur la D109 « route de St Fiacre » mais constitue un repoussoir pour les cyclistes non expérimentés, alors qu'il est un itinéraire rapide et direct.

Au Tronc, une piste cyclable obligatoire (panneau B22a, voir ci-dessous) démarre, avec protections de potelets bois.



Panneau B22a : piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque



Panneau B22b : chemin obligatoire pour piétons



Panneau A21 : débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche



Panneau AB3a : cédez le passage à l'intersection (panneau de position)



Au Tronc, aménagement mixte piéton/vélo obligatoire (photo 10/04/2017)

Cet aménagement est également obligatoire pour les piétons (panneau B22b), ce qui, compte tenu de sa faible largeur, occasionne des conflits d'usage. Surtout, la piste traverse la chaussée au niveau de la sortie du rond-point de Rutanguiou, avec un masque de visibilité par de hauts peupliers, une absence de panneau de signalisation A21. A savoir, selon le code de la route, une piste cyclable obligatoire est considérée comme une chaussée ; les véhicules sortant du rond-point pour emprunter la rue du Trégor doivent donc céder le passage aux cyclistes, lesquels n'ont d'ailleurs pas de panneau AB3a. Or, dans les faits, cet endroit s'avère très accidentogène et révèle un défaut d'aménagement, à traiter.



*Sortie du rond-point de Rutanguiou, vue depuis la rue du Trégor (photo 11/03/2019)*

Un [dossier spécifique « points noirs »](#) pour cet endroit précis avait été créé en 2018, téléchargeable sur le site de l'APAV.

#### **Propositions APAV :**

- option 1 : aménager deux pistes cyclables unidirectionnelles, de chaque côté de la RD109, séparées physiquement du trafic motorisé, le plus possible par une bande enherbée ou avec arbustes, de manière passagère avec potelets et barrières. Les pistes unidirectionnelles (largeur s'approchant des 2,00m) sont plus efficaces, permettent au cycliste de rouler « à droite », et évitent les changements de côté toujours problématiques aux carrefours
- option 2 : aménager une piste cyclable bidirectionnelle, a priori plutôt côté droit dans le sens Morlaix-Plourin, en assurant à la fois sa largeur recommandée suffisante (3,00m), et une séparation physique d'avec la chaussée principale  
*références Cerema :*
  - [Vélo / Les pistes cyclables, fiche n°07, janvier 2013, ISSN : 1263-3313](#)
  - [Vélo / Les bandes cyclables, fiche n°02, maj février 2015, ISSN : 2276-0164 2015/02](#)
- homogénéiser les vitesses maximales à 70 km/h du Pillion au Tronc, avec localement au besoin des passages à 50 km/h voire des plateaux à 30 km/h pour assurer un changement de côté aux cyclistes le cas échéant

- couper les deux ou trois derniers peupliers « dans le rond-point de Rutanguiou » (cela ne fait pas plaisir ; nous suggérons de planter symboliquement 2 ou 3 arbres en « réparation » ailleurs dans le bourg)
  - revoir la signalétique au sol sur la traversée de chaussée des cyclistes en sortie de rond-point + un panneautage plus conséquent et davantage susceptible d'éveiller les conducteurs de véhicules
- références Cerema :
- [Vélo / Les pistes cyclables, fiche n°07, janvier 2013, ISSN : 1263-3313](#)
- assurer la transition de la piste actuelle avec la rue du Trégor, afin de permettre aux cyclistes rapides de ne pas emprunter l'aménagement sur trottoir décrit plus loin

### Observations rue Poullig Al Laez :

*(Les observations sur la rue du Trégor sont à retrouver au chapitre suivant).*

A l'arrivée sur le rond-point sur la D109 (anciennement garage Morvan), le groupe a emprunté la rue Poullig Al Laez. On peut constater un aménagement (non indiqué ni au sol ni en vertical) de trottoir mixte, amenant à la crèche de la Baleine Bleue et aux nouveaux quartiers attenants. La continuité du parcours n'a pas été pensée, ni l'insertion sur la chaussée côté du rond-point sur la rue Tanguy Prigent. La rue Poullig Al Laez n'a manifestement pas été prévue pour les vélos, puisqu'un panneau B40 de fin de piste obligatoire est positionné à l'issue de la rue du Trégor, au niveau du rond-point « Morvan ». C'est d'autant plus regrettable que l'aménagement du quartier est récent et que de nombreuses familles pourraient venir à vélo avec leurs enfants.

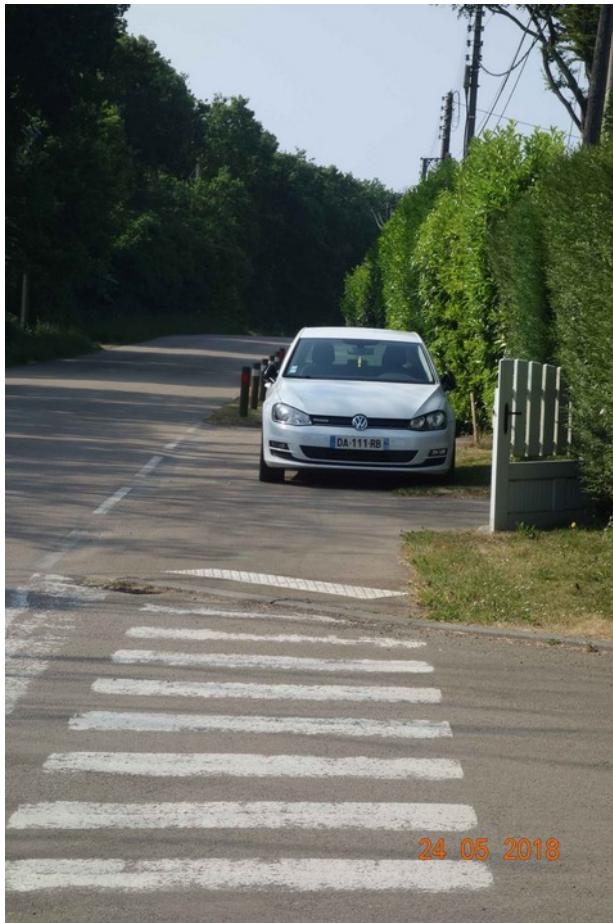


*Rue Poullig Al Laez, devant la crèche : est-ce une piste cyclable ? Comment faire pour continuer "en face" ?*

## Observations complémentaires sur la route de Poull Ar Marant, du vallon du Stang Coz au Pillion :

Ce tronçon a volontairement été écarté de notre champ d'investigation. Il est cependant très instructif, présentant tous les défauts d'un aménagement mal conçu et non utilisé. Nous recommandons d'aller l'emprunter, dans un sens et dans l'autre, pour se rendre compte de ses défauts rédhibitoires :

- revêtement sale, boue, portions d'enrobé absentes depuis des années
- potelets de protection régulièrement arrachés
- stationnements illicites répétés (et non verbalisés?)
- perte de la priorité sur les voies sécantes (sorties de lotissement), avec panneaux de cédez-le-passage mal positionnés, emprunt obligatoire à vélo des passages piétons (non réglementaire)
- ressauts importants lors des franchissements des « fils d'eau », trop hauts, non perpendiculaires à la piste, grilles d'avaloir mal placées
- entrées et sorties de piste chaotiques et sans continuité
- conflits piétons/vélos et confusions de réglementation (panneautage incohérent)



*Piste cyclable (voie verte ??) du Pillion : piste empruntant un passage piéton, ligne de stop gênante, pas d'indication de piste cyclable pour les usagers de la voie sécante, bordure « fil d'eau » non perpendiculaire et non effacée, stationnement très gênant... la totale !*

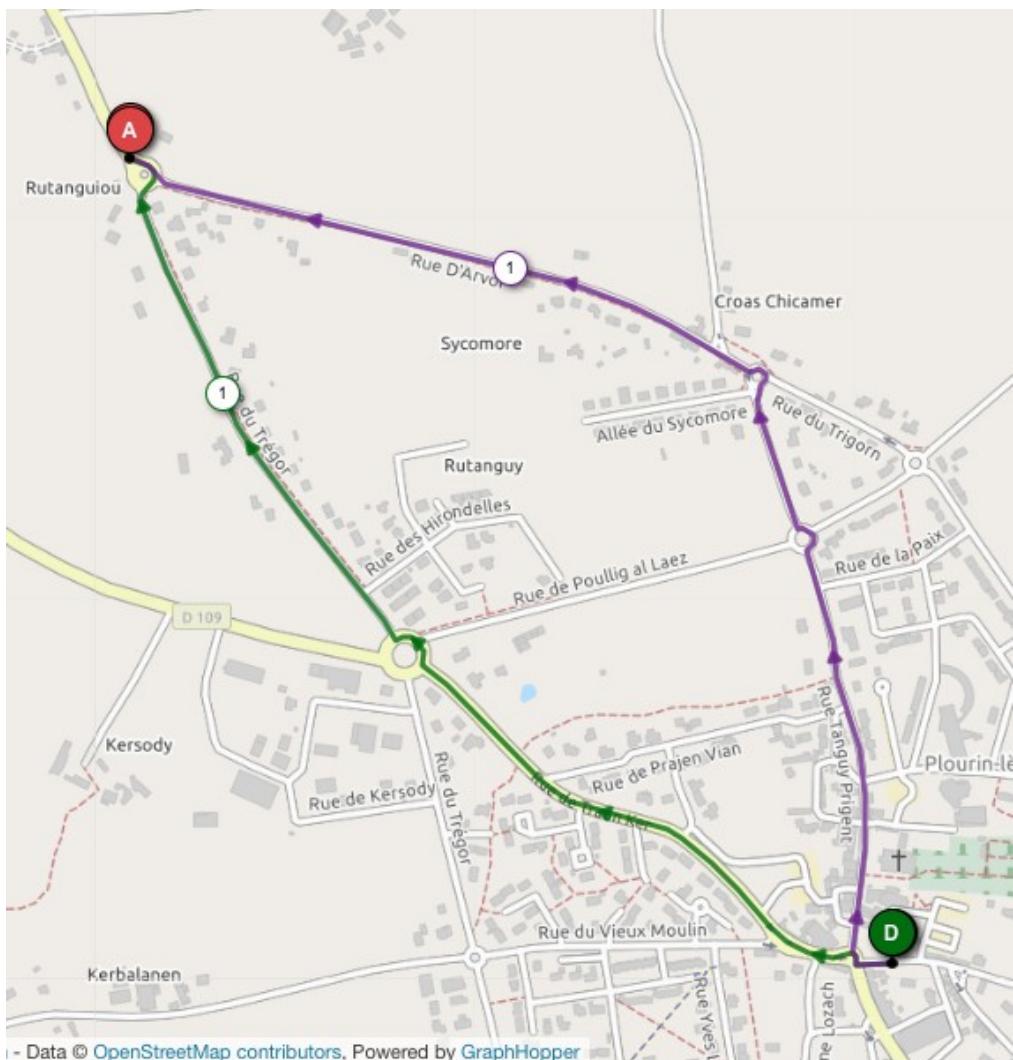


*Piste cyclable (voie verte ??) du Pillion : enrobé manquant, boue... (photo 10/04/2017 - la situation n'a pas changé)*



*Fin de piste cyclable, haut de la rue Guy Le Normand ; quel est le cheminement du cycliste ? (photo 11/03/2019)*

## 2 – Parcours comparés « Traon Ker/Trégor » - 1,3 km et « Tanguy Prigent/Arvor » - 1,4 km



(clic carte → envoi seulement sur le parcours conseillé, rue d'Arvor)

## Observations comparées :

Le parcours par la rue Tanguy Prijent et la rue d'Arvor présente l'avantage d'une déclivité nulle.

Rue Tanguy Prigent, on est en coeur de bourg, avec une zone 30 qui s'arrête à la rue des Genêts. Ensuite, l'aménagement rue d'Arvor est un trottoir mixte piétons/vélos, indiqué obligatoire (panneaux B22a et B22b). L'entrée sur l'aménagement rue d'Arvor est extrêmement mal pensé, et totalement accidentogène (traversée de chaussée, bordure haute en biseau avec arrivée non perpendiculaire...). Il fait passer les cyclistes du côté des maisons, avec des sorties de garage nombreuses.

Le parcours par la rue de Traon Ker et la rue du Trégor est un petit peu plus direct mais impose une pente assez prononcée. Il n'existe pas d'aménagement rue de Traon Ker. L'aménagement de la rue du Trégor est un trottoir mixte piétons/vélos, indiqué obligatoire, et caractérisé comme aire piétonne (panneau B54), imposant selon la loi une « allure du pas » inférieure à 6 km/h. L'intersection avec le débouché de la rue des Hirondelles n'a pas été pensé pour les cyclistes, on retrouve les mêmes défauts qu'au Pillion. La rue est mise à 30 km/h ; un plateau surélevé casse bien les vitesses des véhicules motorisés, qui restent généralement supérieures à 30 km/h (une écluse simple sans by-pass cycliste existe près du rond-point de Rutanguiou, ne garantissant pas le même effet sur les vitesses qu'une écluse double).



*Rue d'Arvor : un accès scabreux à un trottoir mixte. L'aménagement sur trottoir peut présenter des atouts pour les jeunes cyclistes, mais n'est pas adapté au déplacement rapide*

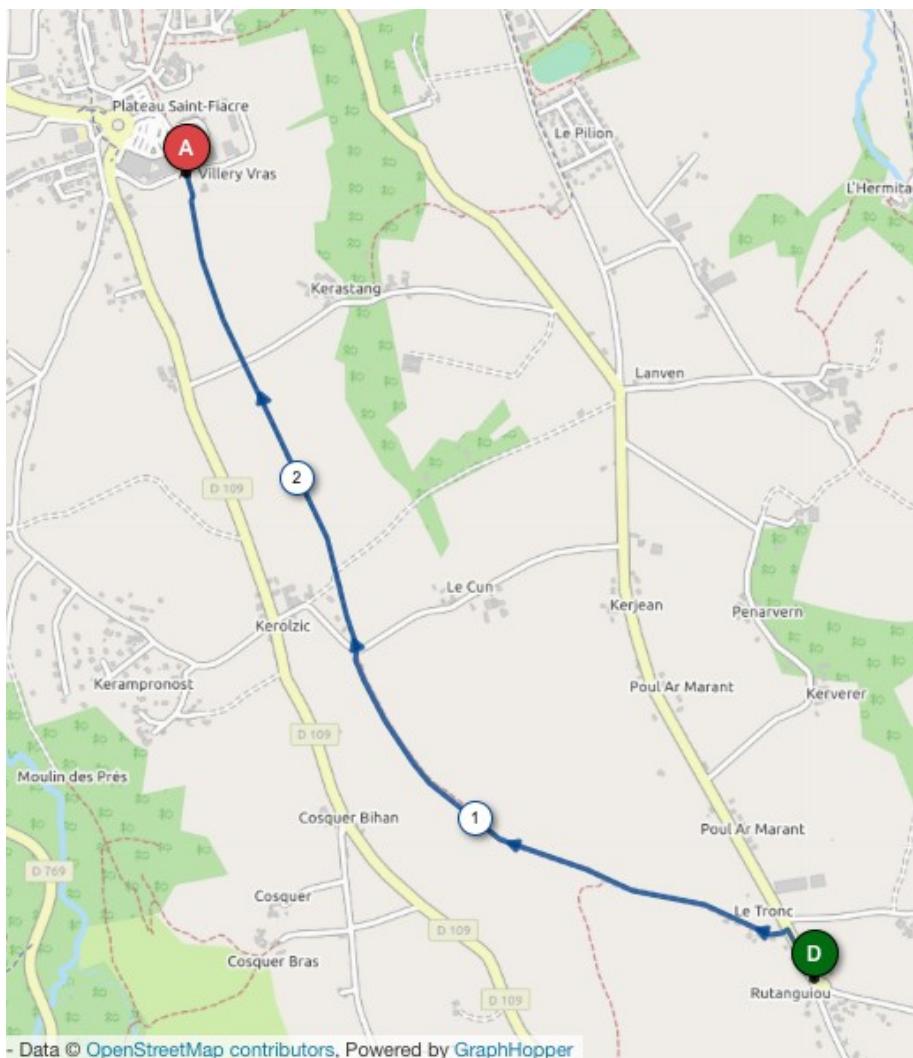
#### **Propositions APAV :**

- privilégier le parcours Arvor/Prigent pour les cyclistes, en le rendant attractif : une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) depuis le rond-point de Rutanguiou tout du long de la rue d'Arvor, avec bandes de rives en couleur, des coussins berlinois réguliers, le passage à 30 km/h, et toute autre création d'aménagements simples de réduction de la vitesse
- supprimer l'obligation d'emprunt de la piste mixte sur trottoir rue d'Arvor
- prolonger cette CVCB rue Tanguy Prigent, jusqu'à la rue des Genêts, toujours en limitation à 30 km/h
- mieux identifier l'entrée en zone 30 au sol à partir de la rue des Genêts ; le passage en Zone de Rencontre (20 km/h, priorité piétons) de la rue Tanguy Prigent depuis l'église, jusqu'au carrefour de la Poste et au-delà, permettra d'apaiser encore le coeur de bourg, comme à Ploeren (étude du coeur de bourg à venir)
- une étude plus approfondie des schémas de déplacement dans le coeur de Plourin, avec la problématique de l'axe de la D109, doit être menée afin de décider du statut souhaité des rues du Trégor et de Traon Ker (qui pourraient également devenir des CVCB) ; .
- assurer la continuité du parcours cycliste rue Poullig Al Laez, et le marquage au sol

#### **références Cerema :**

- [PAMA / Sécurisation juridique de la généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune, fiche n°11, oct 2015, ISSN : 2276-0164 2015/40](#)
- [Maîtrise des vitesses par l'aménagement, fiche n°03, décembre 2008](#)
- [Vélo / Chaussée à Voie Centrale Banalisée, fiche n°37, avril 2017, ISSN : 2276-0164 2017/18](#)
- [PAMA / La CVCB légalisée en milieu urbain, fiche n°07, sept 2015, ISSN : 2276-0164 2015/14](#)
- [Vélo / Faciliter la circulation des cyclistes, fiche n°27, janvier 2013](#)
- [ZCA / Ploeren initie le "bourg des circulations apaisées", fiche n°07, juillet 2011](#)
- [ZCA / Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?, fiche n°2, août 2009](#)

### 3 – Parcours « Allée Verte, du Tronc à S Fiacre » - 2,8 km



#### Observations :

L'allée verte connaît une importante fréquentation de piétons et cyclistes. Elle est un lien très agréable entre le Tronc et le plateau de St Fiacre. Essentiellement utilisée à usage de promenade, elle est pourtant tout à fait intéressante pour relier des points essentiels comme le lycée Corbière, le Centre Hospitalier, la crèche Don Bosco, le plateau de sport Aurégan, l'Espace Aquatique, la zone commerciale de St Fiacre... **L'amélioration de cet aménagement est donc essentiel et prioritaire**, d'autant qu'il possède un profil altimétrique quasiment plat, donc à destination de tous les cyclistes quel que soit leur vélo, leur forme physique ou leur expérience.

Il apparaît des conflits potentiel d'usage, car les piétons ont naturellement tendance à marcher sur la zone la plus facile, à savoir celle qui possède un revêtement enrobé et qui est a priori plutôt réservée à la pratique du vélo ; de nombreux piétons n'entendent pas arriver les cyclistes (piétons âgés, avec casque audio sur les oreilles,...) et/ou mettent du temps à libérer le chemin (chien à récupérer,...).

De plus, trois zones sont « à voie unique » assez étroite ; les intersections obligent systématiquement à céder le passage aux véhicules motorisés ; le revêtement est souvent dégradé aux environs de la chaussée car il existe la possibilité de se garer en empruntant partiellement l'aménagement ; plusieurs endroits ont nécessité de refaire l'enrobé (racines) en 2019, problème qui reste récurrent.



*Allée Verte : revêtement dégradé par l'accès des véhicules motorisés*

Enfin, il convient de se pencher sur les accès agricoles (3 le long de cet aménagement) qui pour le moment empêchent la transformation en Voie Verte, dégradent également le revêtement. Il faudrait envisager des accès tracteurs qui ne se feraient pas sur l'aménagement mais en parallèle (restera la traversée des troupeaux de vaches sur l'exploitation immédiatement voisine de l'allée verte).



*Allée Verte : le seul passage "problématique", exploitation avec troupeaux*

## Propositions APAV :

- élargir l'allée afin de garantir 2 cheminements différenciés piétons et vélos sur l'intégralité du parcours
- clarifier la situation administrative de cette voie mixte piétons/vélos, y compris en effectuant une mise en conformité du panneautage totalement confus, inadéquat et non réglementaire, et en peignant au sol des pictogrammes vélos le long du chemin enrobé
- établir la priorité de l'allée verte sur les voies interceptées (voir image plus loin), avec panneaux Stop ou Cédez le passage, et modification de la chaussée afin d'assurer une continuité visuelle de revêtement non plus sur les routes traversantes mais pour l'allée verte.

référence Cerema :

- [Vélo / Véloroutes et intersections, fiche n°40, août 2019, ISSN : 2276-0164 2019/32](#)

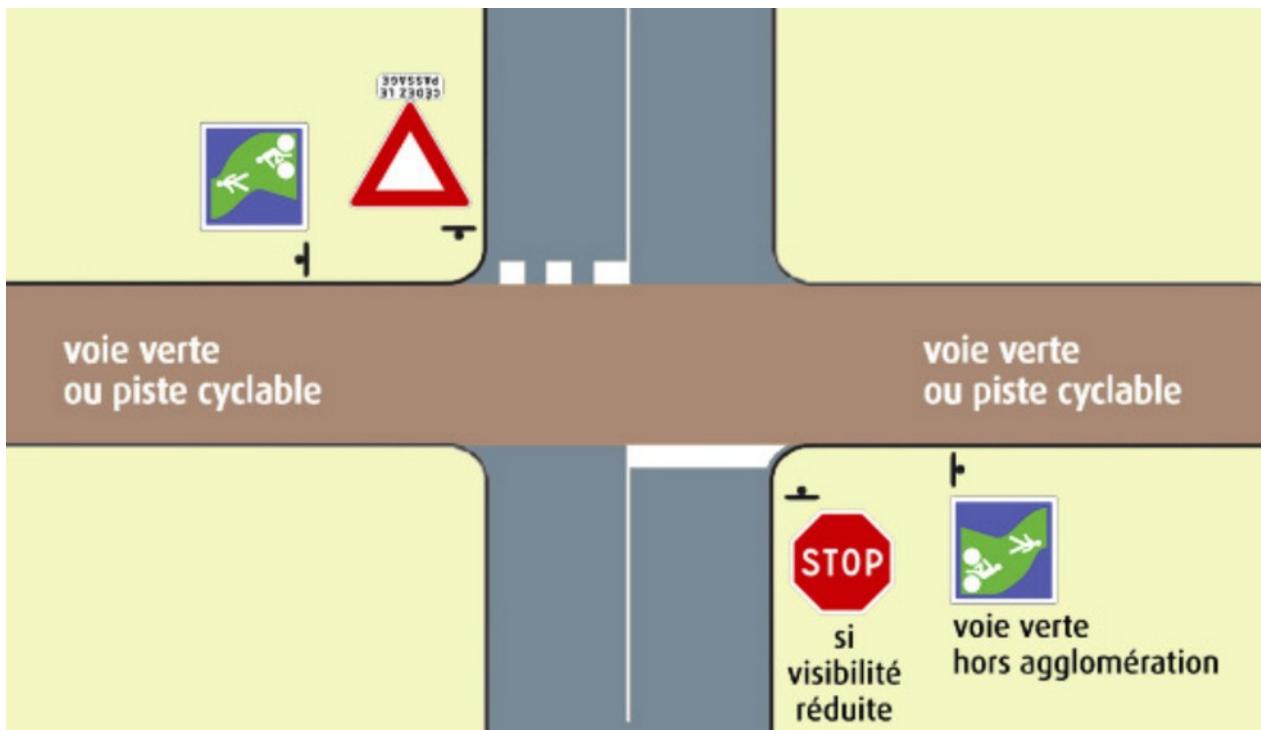
- établir un diagnostic des dispositifs anti-accès motorisés (barrières) pour cohérence avec le trafic piétons et vélos visé

référence Cerema :

- [Vélo / Les dispositifs anti-accès motorisés, fiche n°36, août 2016, ISSN : 2276-0164 2016/45](#)

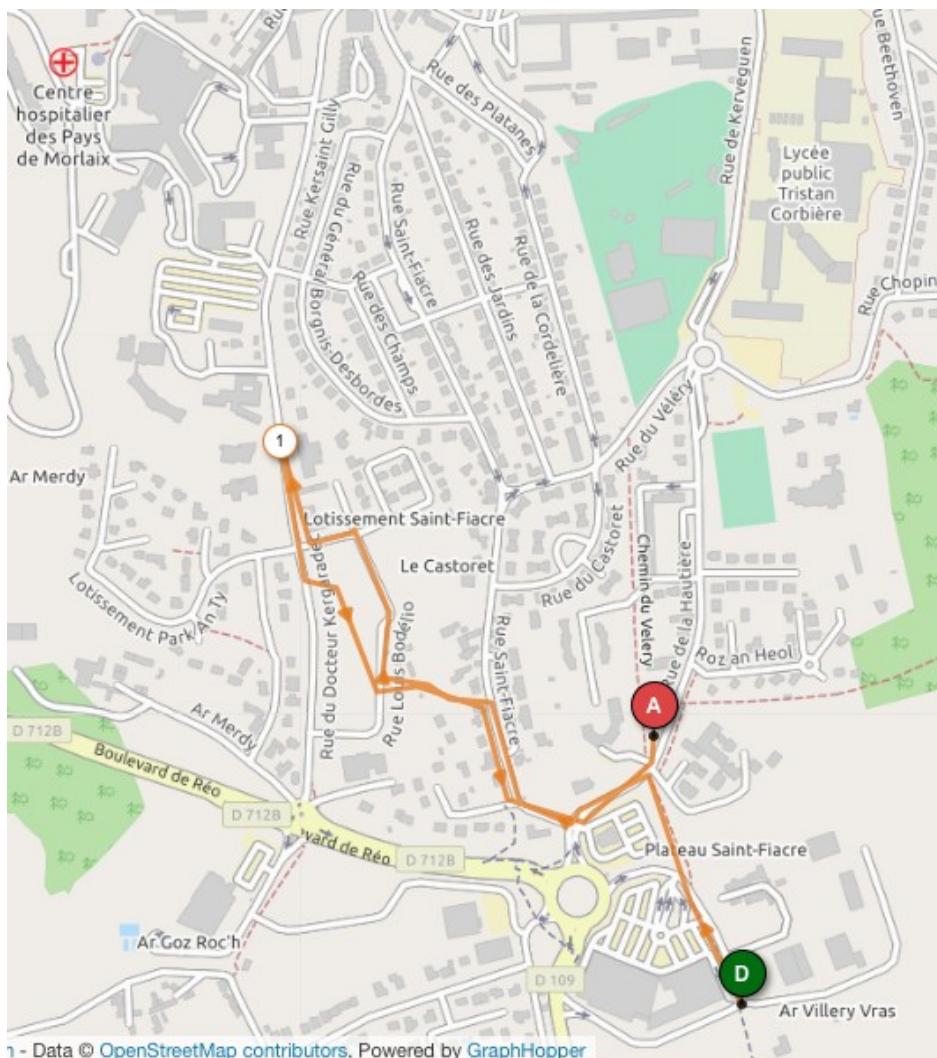
- établir un panneautage tout au long de l'aménagement, qui n'en comporte aucun actuellement (panneaux directionnels et positionnels type Dv)

- installer un compteur piétons+vélos, à l'image de celui [installé sur la V7 sur la commune par Tourisme Bretagne](https://acteurs.tourismebreizh.bzh/observer/la-frequentation-touristique/canaux-veloroutes-et-voies-vertes/) (<https://acteurs.tourismebreizh.bzh/observer/la-frequentation-touristique/canaux-veloroutes-et-voies-vertes/>)



Principe de mise en priorité d'une voie verte aux intersections

#### 4 – Parcours « Plateau et lotissement St Fiacre » - 1,7 km



#### Observations spécifiques au rond-point/plateau de St Fiacre :

La circulation pour un cycliste sur le plateau de St Fiacre est totalement chaotique. Les aménagements présents relèvent de la mise en danger, et n'ont certainement jamais été testés par ceux qui les ont mis en place. Le débouché de l'allée verte atterrit sur un trottoir avec ressauts, avec des stops, pas du bon côté, ne permettant aucunement de se rendre sereinement ni vers l'espace commercial, ni vers le stade Aurégan, ni vers le lycée Corbière par exemple. Lors de notre sortie, l'un de nous s'est posté sur le passage piétons près de la sortie de la station-service, qui se trouve après un virage et des arbres masquant la visibilité ; plusieurs automobilistes l'ont contourné sans même s'arrêter. Ce passage piétons est aussi l'itinéraire prévu pour les vélos...

Le tour du rond-point de St Fiacre est organisé en couronne extérieure. Cet aménagement aurait du sens s'il n'obligeait pas systématiquement le cycliste à s'arrêter à chaque chaussée d'entrée ou de sortie de rond-point, avec de surcroît des ressauts ahurissants (bordures bétonnées biseautées hautes et striées). Ce tour n'est pas complet, le parking de l'Intermarché prend la place du dernier quart.

Afin d'éviter d'emprunter le boulevard de Réo puis la rue du Dr Kergaradec, très circulants, un itinéraire est possible par la rue St Fiacre. Il reste à l'aménager clairement pour en faire un itinéraire cycliste digne de ce nom. La rue du Dr Kergaradec pourrait également être

aménagée ; elle se prolonge par la rue Kersaint Gilly dont le revêtement a été refait en 2019, sans aucun aménagement cycliste, ce qui constitue au sens de l'APAV une infraction à la loi (Code de l'environnement, article L228-2).



*Sortie d'allée verte à St Fiacre*



*Passage piétons/vélos dangereux et accidentogène (image Google Maps mars 2018)*

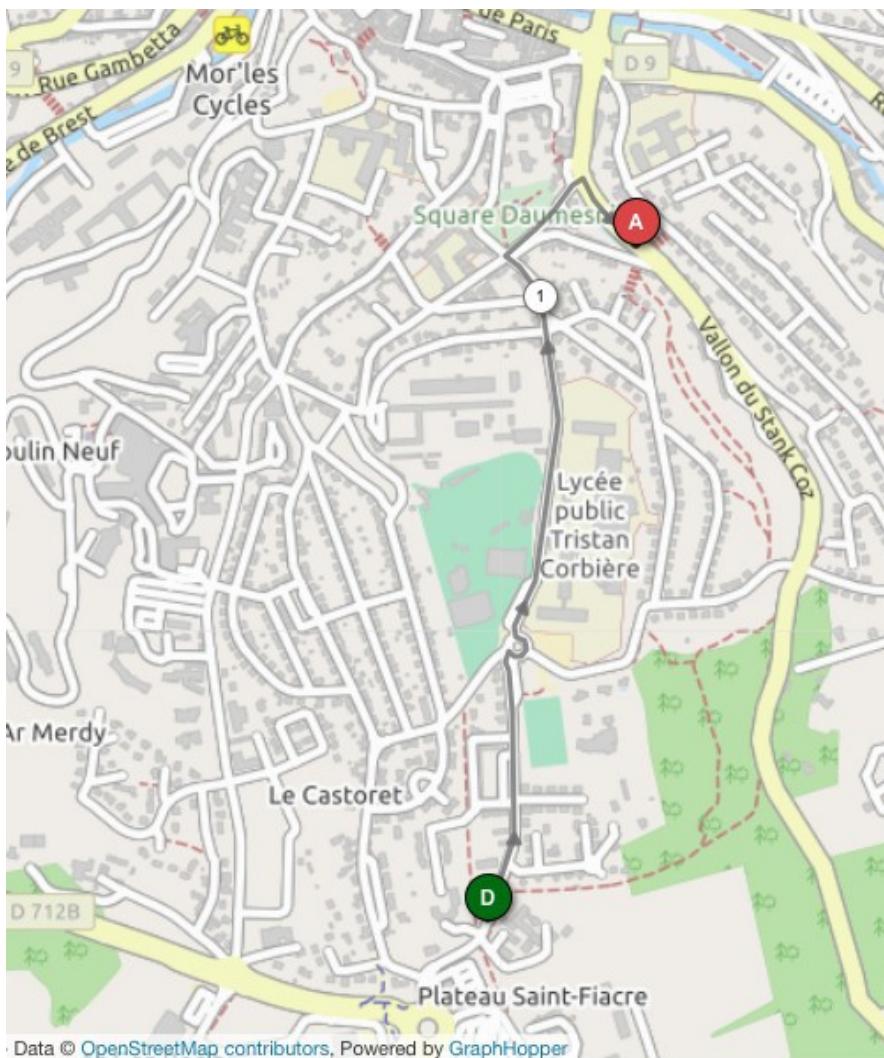
## Propositions APAV :

- aménager la sortie de l'allée verte (carrefour de sortie Intermarché/DéfoulParc) en plateau Zone de Rencontre
- modifier la circulation vers et depuis l'Intermarché, en mettant en sens unique sortant la rue entre la station service et DéfoulParc, en réservant de fait la voie de droite (sens Plourin/Morlaix) pour les cyclistes. On constate d'ailleurs que de nombreux automobilistes ont d'ores et déjà tendance à circuler sur cette chaussée comme s'ils étaient en voie unique ; la rue de sortie (passant derrière l'Intermarché) pourrait devenir également en sens unique (sauf accès riverain), l'accès à la zone commerciale se faisant seulement depuis le rond-point
- fermer l'allée/parking bordant la FNAC (en impasse) pour éviter de multiplier les flux motorisés au débouché de l'allée verte
- réaménager le rond-point de St Fiacre selon les principes modernes : si le tour ne peut être fait « à la hollandaise » en extérieur du rond-point (obligeant à aménager le dernier quart sur le parking Intermarché), du moins, assurer une continuité cyclable, effacer les ressauts

*référence Cerema :*

- [Vélo / Vélos et giratoires, fiche n°10, māj novembre 2014, ISSN : 2276-0164 2014/36](#)

## 5 – Parcours « Kervéguen » - 1,4 km



### Observations :

A l'issue du tout petit cheminement cyclable (doublé d'un cheminement piéton) reliant la bretelle d'accès au centre commercial à la rue de la Hautière, l'insertion des cyclistes sur celle-ci n'est pas traité : la piste se prolonge directement sur le trottoir, avec un revêtement totalement dégradé. Si le cycliste ne souhaite pas emprunter le chemin creux avec revêtement enrobé à droite, qui le ramène vers le vallon du Stang Coz, il devra se débrouiller pour s'insérer dans la circulation de la rue de la Hautière, avec des bordures béton biseautées accidentogènes. La rue de la Hautière possède des aménagements centraux imposant des « effets couloirs » similaires à ceux du Men Guen, avec une pression automobile certaine car les véhicules prennent de la vitesse avant la petite remontée près du puits central.

Le rond-point du lycée ne possède aucun aménagement cyclable (marquage au sol à minima → **attention de ne PAS reproduire l'exemple du rond-point Charles de Gaulle à Morlaix, traité sans prise en compte des recommandations du Cerema !!**).

Ensuite, on retrouve la rue de Kervéguen, avec un aménagement récent de doubles écluses sans by-pass vélo devant l'entrée du lycée Corbière, avec des véhicules qui stationnent régulièrement en amont, directement sur la chaussée. La vitesse est limitée à 30 km/h seulement sur quelques mètres. Ensuite, la rue descend de manière très forte vers le square Daumesnil, avec un revêtement catastrophique, une absence de passage piéton devant la rue

Waldeck Rousseau, aucun aménagement pour réduire les vitesses, et des trottoirs totalement indigents. **Le bas de cette rue est incroyablement accidentogène tant pour les piétons que pour les cyclistes, situation dénoncée depuis des années. Il est urgent d'agir avant drame.**



*Accès à la rue de la Hautière (notez l'état du revêtement de la piste cyclable)*



*Effet couloir, rue de la Hautière*



*Bas de la rue de Kervéguen. Les lycéens à la queue leu leu sur un trottoir minuscule*

#### **Propositions APAV :**

- aménager un plateau surélevé traversant au débouché du chemin cyclable venant de St Fiacre, sur la rue de la Hautière, traité en [Zone de Rencontre](#), permettant aux cyclistes d'aller tout droit vers le stade Aurégan par l'arrière des immeubles (aménagement peu qualitatif, à revoir également), ou bien d'accéder à la rue de la Hautière  
[références Cerema :](#)
  - [La Zone de Rencontre, fiche Certu novembre 2008](#)
  - [Zones de circulation apaisée, fiche n°02, août 2009](#)
- mettre la rue de la Hautière à 30 km/h, et mener une réflexion particulière (étude) pour envisager l'accès au lycée Corbière, au plateau sportif Aurégan et à l'école du Vélery autrement qu'en véhicule motorisé pour les habitants des quartiers Nord de Plourin
- marquer au sol les trajectoires des cyclistes au rond-point du Vélery  
[références Cerema :](#)
  - [PAMA / Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles, fiche n°14, mai 2016, ISSN : 2276-0164 2016/02](#)
  - [Vélo / Vélos et giratoires, fiche n°10, maji novembre 2014, ISSN : 2276-0164 2014/36](#)
- repeindre le passage piéton devant la rue Waldeck Rousseau
- réfléchir à des aménagements transitoires de maîtrise des vitesses dans la rue de Kervéguen, **à passer intégralement à 30 km/h, sans délai, en accord avec la ville de Morlaix**

## **6 –Bilan et perspectives**

L'association, qui ne fonctionne qu'avec des adhérents bénévoles, est disponible pour présenter, partager ce CR et évoquer les perspectives de déploiement d'un ambitieux plan de liaison Plourin-Morlaix, **sincère et financé**, lors de prochaines réunions de travail.

Ses membres se tiennent également prêts à accompagner, par leur expertise d'usage et les liens particuliers tissés avec les plourinois (petits et grands), les réflexions de la municipalité quant aux mobilités actives dans le bourg de Plourin, ainsi que pour l'éco-mobilité scolaire.

Nous remercions le maire, Guy Pennec, pour son accueil en mairie ce samedi 23 janvier, ainsi que l'ensemble des élus et conseillers pour les échanges fructueux et nourris, et pour leur enthousiasme que la grêle et la pluie n'ont en rien douché !

Merci à Steven Uguen, MLC Cycles à Morlaix, pour le prêt gracieux de 2 vélos à assistance électrique.



*Départ de la mairie de Plourin lès Morlaix, samedi 23 janvier 2021, peu après 11h*

### **A retenir en résumé :**

- privilégier le réaménagement de l'Allée Verte et la transformer en véritable Voie Verte
- réaménager fondamentalement le plateau St Fiacre et tester des aménagements provisoires vers les points d'intérêt (Aurégan, Corbière, Hôpital, Espace Aquatique...)
- transformer le vallon du Stang Coz en véloroute, interdite Véhicules Motorisés (sauf riverains)
- tester des aménagements de CVCB rue du Men Guen, rue d'Arvor
- homogénéiser les vitesses maximales sur les parcours, à 30 km/h dans les zones urbanisées
- assurer des cheminements cyclistes sécurisés et continus, empruntables par nos enfants et nos grands-parents...

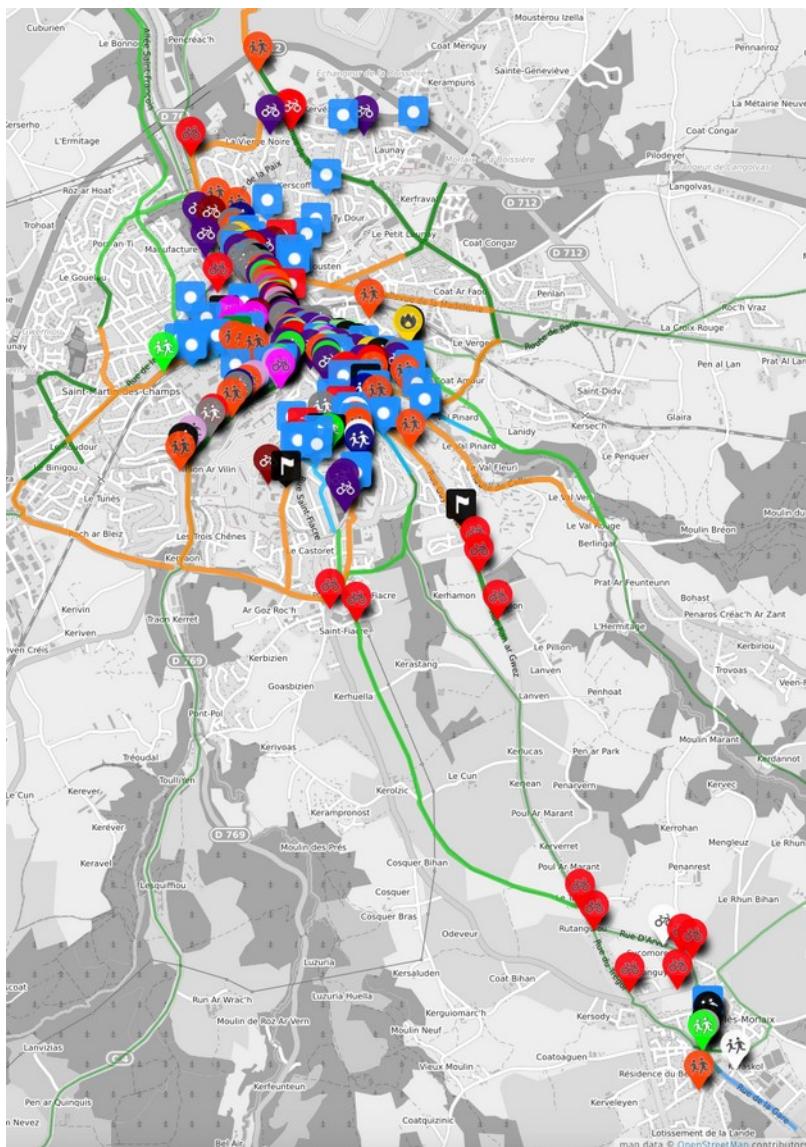
## 7 – Références

La plupart des fiches citées sont issues du [Cerema](#) – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (anciennement Certu, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) ; elles sont téléchargeables gratuitement après inscription.

Autres sites recensant les aménagements vélos et piétons :

- Kernavélo à Quimper : <https://kernavelo.org/amenagements-c/>
- AU5V : <https://www.au5v.fr/-Description-des-amenagements-cyclables-.html>
- AF3V : <https://www.af3v.org>

A ne pas manquer, une visite sur la [cartographie uMap](#) réalisée par l'APAV, recensant les difficultés pour les piétons et les vélos en pays de Morlaix.



Morlaix, le 10/02/2021

Rédacteur : Benoît Groleau, co-président, avec relecture de l'ensemble du CA de l'APAV

Photos : Nicolas Ulrich + Benoît Groleau