



Association Kernavélo
Espace Associatif Quimper Cornouaille
53, impasse de l'Odét
29000 QUIMPER
www.kernavelo.org

Madame Armelle HURUGUEN
Vice-présidente, Présidente de la
Commission Territoire et
Environnement
Département du Finistère
32, boulevard Duplex
29196 Quimper Cedex

Quimper, le 4 septembre 2016

Objet : projet de liaison cyclable entre Plobannaec-Lesconil et Pont-l'Abbé

Destinataires :

- Mairie de Pont l'Abbé
- CD29 : Madame la Vice-présidente, Présidente de la Commission Territoires et Environnement
- CD29 : Monsieur le responsable de l'Agence technique départementale de Pont-l'Abbé

Pièce-jointe : Projet de voie verte trans-Cornouaille

Madame la Vice-présidente,

Une consultation est actuellement en cours, concernant le projet de liaison cyclable entre Plobannaec-Lesconil et Pont-l'Abbé, qui a fait l'objet d'une présentation et d'une exposition dans ces deux communes.

L'objet de notre association est de regrouper les usagers du vélo du Pays de Cornouaille, de promouvoir la pratique du vélo " utilitaire " et " loisirs ", la création d'aménagements cyclables urbains et d'itinéraires cyclables intercommunaux permettant des déplacements à vélo sécurisés. Kernavélo est membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Nous sommes évidemment très satisfaits de cette initiative qui va permettre d'agrandir le réseau cyclable départemental et offrir un itinéraire supplémentaire particulièrement appréciable pour une pratique sécurisée, notamment en famille. Ce projet permettra ainsi de contribuer au développement de la pratique du vélo chez les enfants et les personnes peu habituées à la circulation à vélo en cohabitation avec les véhicules motorisés.

Nous tenons aussi à saluer votre démarche de concertation autour de ce projet et souhaitons profiter de cette occasion pour vous adresser quelques remarques concernant celui-ci :

- La consultation permet de faire connaître le projet et d'en favoriser l'appropriation par le plus grand nombre, cyclistes avertis ou non. Notre contribution s'appuie quant à elle sur une expertise bâtie sur une connaissance fine des enjeux de mobilité à vélo, en lien avec usagers et pouvoirs publics. Un tel itinéraire en Cornouaille se doit d'être appréhendé dans sa totalité, au travers d'une approche globale, rationnelle et pragmatique (en termes de coût, de logique d'itinéraire et de sécurité) .
- Les différentes possibilités de ré-utilisation de l'ancienne emprise de la voie ferrée dans la partie nord de Plobannaec-Lesconil (ré-acquisition, notamment à l'amiable) ne semblent pas avoir été prises en compte.
- L'exposition et la présentation réalisées par les services du département en juillet et août à Plobannaec-Lesconil et à Pont-l'Abbé nous ont semblé pour le moins biaisées et très orientées en faveur de la variante 1, incitant fortement les personnes consultées à se prononcer en faveur de cette variante (par ailleurs la plus chère entre variante 1 et 2). Nous avons ainsi noté que les avantages et inconvénients listés par les services départementaux pour les différentes options étaient les suivants :

● **Variante 1** :

Avantages	Inconvénients	Estimation
<ol style="list-style-type: none"> 1 . Traite de manière uniforme l'ensemble de l'itinéraire (cohérence avec l'itinéraire Plobannalec-Lesconil réalisé par le CG29 en 2001) 2 . Permet une liaison directe Plobannalec - Pont-l'Abbé 3 . Permet des usages variés (loisirs, utilitaires) 4 . Sépare mes trafics de façon bien identifiée 5 . Elimine les obstacles latéraux 6 . Calibre la largeur de la chaussée à 6 mètres (cohérence du profil en travers et garantit à l'automobiliste une visibilité constante de la route) et améliore les rayons et dévers des virages 7 . Création d'un itinéraire lié au vélo (liaison entre le contournement de Pont-l'Abbé et la véloroute « la Littorale » 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nécessite de démolir certains talus boisés (puis reconstruction) 2. Risque d'un changement de comportement des usagers : augmentation de la vitesse avec l'augmentation de la largeur de la voie 3. Acquisitions foncières nécessaire par endroit pour l'élargissement 4. Dossier d'Utilité Publique à lancer 	1 100 000 €

Nous y aurions volontiers rajouté les avantages / inconvénients suivants :

Avantages	Inconvénients
	<ol style="list-style-type: none"> 5. Proximité avec le trafic automobile 6. Sections comportant de simples bandes cyclables, sans réelle séparation avec le trafic automobile 7. Traversée nécessaire du giratoire de la rocade sud de Pont-l'Abbé avec croisement du trafic automobile 8. Pas de continuité cyclable au-delà du giratoire (absence d'itinéraire sécurisé), notamment pour la desserte des collèges et des lycées

● **Variante 2** :

Avantages	Inconvénients	Estimation
1. Raccordement direct avec la rocade sud de Pont-l'Abbé 2. Limite fortement les acquisitions foncières le long de la RD102	1 . Ne constitue pas un trajet direct : nombreux détours au départ de Plobannalec via des voies communales 2 . La maîtrise du foncier n'est pas assurée sur la commune de Plobannalec (certains tronçons de l'ancienne voie ferrée sont à présent passés dans le domaine privé) 3 . L'exploitation et l'entretien de la voie verte est plus couteux 4 . Risque de ne pas intéresser les usagers utilitaires 5 . Au droit des carrefours et accès, les dégagements ponctuels de visibilité sont moins efficaces que dans les solutions avec élargissement de l'emprise de la voie	700 000 €

Nous y aurions volontiers rajouté les avantages / inconvénients suivants :

Avantages	Inconvénients
3. Eloignement du trafic automobile (bruit, pollution, danger,...) 4. Passage sous la rocade sud de Pont-l'Abbé (sans interférence avec le trafic automobile) 5. Accès plus direct au collège et au lycée 6. Continuité possible jusque St-Guérolé et Le Guilvinec par l'ancienne voie ferrée 7. Plus propice au développement d'une pratique familiale, loisirs et tourisme (avec de ce fait un meilleur potentiel de retombées économiques pour le territoire) 8. Cohérence avec le projet de Voie verte Trans-Cornouaille (train birinik + train carottes + youtar) cf. document joint 9. Investissement plus limité 10. Réhabilitation et réouverture de certains chemins ruraux oubliés ou non entretenus	6. Pourrait nécessiter une restriction d'usage de certaines sections de voirie aux seuls résidents et exploitants agricoles riverains.

● **Variante 3 :**

Avantages	Inconvénients	Estimation
<ol style="list-style-type: none"> 1. Préservation des talus boisés sur la partie Nord 2. Permet des usages variés (loisirs, utilitaires) 3. Sépare mes trafics de façon bien identifiée sur Plobannalec 4. Recalibre la largeur de la chaussée à 6 mètres sur la deuxième partie (cohérence du profil en travers et garantit à l'automobiliste une visibilité constante de la route) et améliore les rayons et dévers des virages 5. Raccordement direct avec la rocade sud de Pont-l'Abbé sans passer par le giratoire 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ne constitue pas un trajet tout à fait direct 2. Risque d'un changement de comportement des usagers : augmentation de la vitesse avec l'augmentation de la largeur de la voie 3. Acquisitions foncières nécessaire par endroit pour l'élargissement 4. Dossier d'Utilité Publique à lancer 	1 300 000 €

Nous y aurions volontiers rajouté les avantages / inconvénients suivants :

Avantages	Inconvénients
<ol style="list-style-type: none"> 6. Éloignement du trafic automobile (bruit, pollution, danger,...) sur la moitié de l'itinéraire. 7. Passage sous la rocade sud de Pont-l'Abbé (sans interférence avec le trafic automobile) 8. Accès plus direct au collège et au lycée de Pont-l'Abbé 9. Préserve la possibilité d'une continuité jusque St-Guérolé et Le Guilvinec par l'ancienne voie ferrée 10. Plus propice au développement d'une pratique familiale, loisirs et tourisme (avec de ce fait un meilleur potentiel de retombées économiques pour le territoire) 11. Meilleure cohérence avec le projet de Voie verte trans-Cornouaille (train birinik + train carottes + youtar) cf. document joint 12. Réhabilitation et réouverture de certains chemins ruraux oubliés ou non entretenus. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Sections comportant de simples bandes cyclables, sans réelle séparation avec le trafic automobile. 6. Proximité avec le trafic automobile sur la moitié de l'itinéraire 7. Sections comportant de simples bandes cyclables, sans réelle séparation avec le trafic automobile

Tenant compte de ces avantages/inconvénients complémentaires, le conseil d'administration de notre association s'est prononcé lors de sa réunion de rentrée, le jeudi 1er septembre 2016, en faveur de la variante **2**, plaçant en seconde position la variante **3**.

Nous sommes bien sûr intéressés pour être informés des suites données à cette consultation.

Espérant que cette contribution vous sera utile pour rendre efficient ce futur aménagement, nous restons à votre disposition pour vous faire part de nos propres recherches et réflexions sur les différents itinéraires en Pays de Cornouaille, et notamment sur le projet de Voie verte Trans-Cornouaille, dont vous trouverez une synthèse dans le document ci-joint, mais également sur la carte interactive disponible avec ce lien : http://umap.openstreetmap.fr/fr/map/train-carottes_55067 .

Une réunion d'information sur ce projet est d'ores et déjà prévue le 17 novembre prochain, réunion à laquelle nous ne manquerons pas de vous convier.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Madame la Vice-présidente, l'expression de notre haute considération.

Pour Kernavelo :

Le Président

