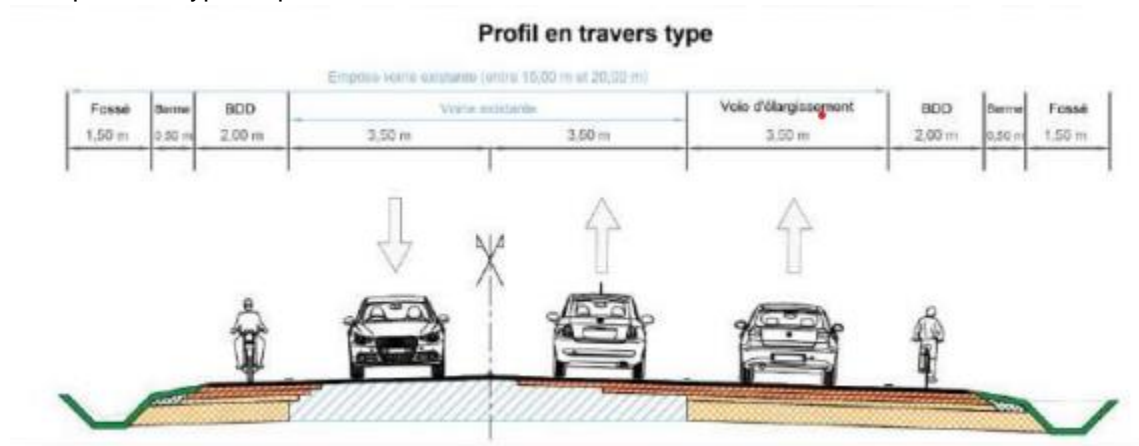


# Avis du Collectif Vélo Pays de la Loire travaillé avec les usagers locaux au sujet de la consultation sur l'aménagement de la RD 938

L'aménagement de la RD 938 est composé de 4 secteurs.

Pour les 3 premiers secteurs (CC Pays de Fontenay Vendée + CC Vendée Sèvre Autise) :

il est prévu ce type de profil en travers :



**Un besoin prioritaire de sécurisation pour les personnes cyclistes :**

Sur la RD 938, où la vitesse est de 80km pour l'axe composé d'une voie, et sera potentiellement de 90km pour l'axe composé de 2 voies, la vitesse des motorisés ne permet pas une cohabitation sécurisante pour les cyclistes.

En plus des vitesses théoriques importantes, le TMJO oscille entre 7100 et 7600, avec une part de poids lourds qui peut s'élever jusqu'à 13,4%, or il est envisagé que les cyclistes circulent sur une BDD :

- Sans séparation physique avec le trafic motorisé
- Sans dispositif de retenue

En l'état, l'aménagement serait de fait très dangereux et insécurisant pour les cyclistes.

Ce sentiment de dangerosité s'appuie par ailleurs sur des éléments objectifs.

En effet, sur cet axe de nombreux accidents ont été recensés ( voir articles référencés et carte des accidents ONSIR )

Enfin, si la vitesse théorique ( celle sur les panneaux ) reste incompatible avec la présence de cyclistes, il apparaît que la nécessaire sécurisation est d'autant plus importante que la vitesse réelle des motorisés semble supérieure aux limitation légale, le dossier de consultation faisant état d' " Une vitesse élevée des véhicules circulant sur la RD 938T " .

Ainsi, cet aménagement ne correspond pas aux recommandations de la FUB et de la DGITM sur le sujet, pour qui dans les conditions présentes l'aménagement d'une bande cyclable est déconseillée.

La FUB dans son guide Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural : " La bande cyclable est l'aménagement cyclable le plus courant dans de trop nombreux territoires. Ces bandes, étroites et souvent mal entretenues, ne constituent en aucun cas un aménagement cyclable sûr pour les nouveaux cyclistes. Sur voirie

existante, il est possible de faire mieux. Assurer la sécurité des cyclistes hors agglomération implique parfois de réduire la largeur de la route pour les véhicules motorisés. Il est ensuite possible d'utiliser cette largeur supplémentaire pour installer un séparateur et en faire ainsi une piste cyclable séparée du trafic motorisé "

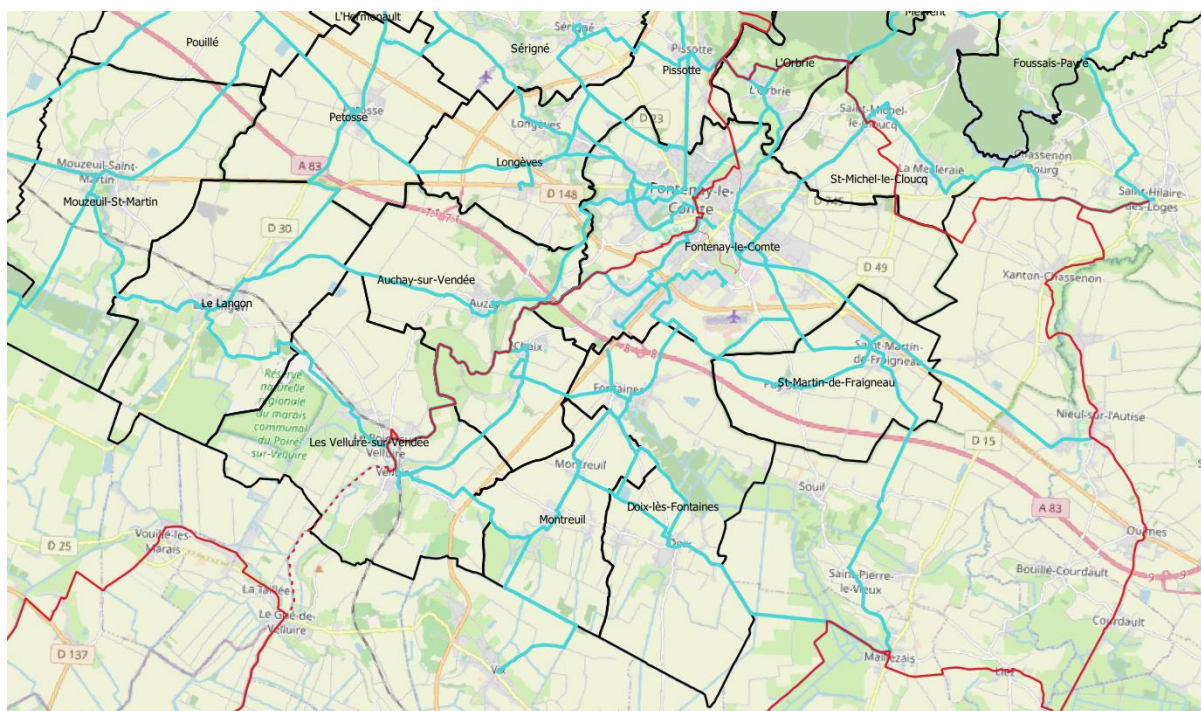
DGITM dans **son Guide Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations**

" Les bandes cyclables peuvent être possibles sur le réseau cyclable secondaire pour un trafic motorisé de moins de 4 000 véhicules par jour dont moins de 300 poids lourds. "

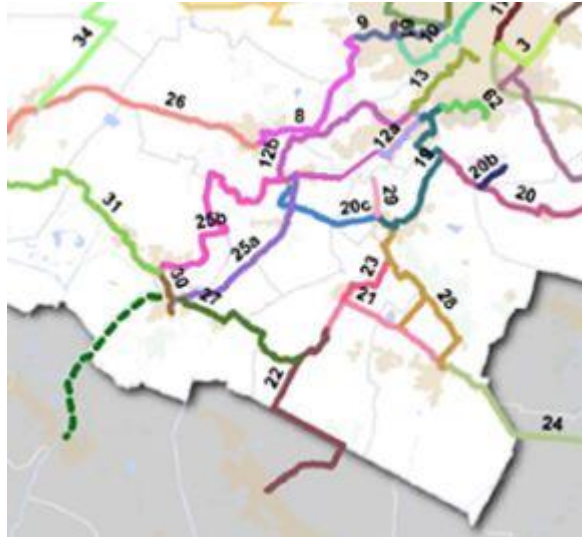
En revanche, il semble que d'autres itinéraires, qui eux aussi seraient sécuriser, pourraient constituer des alternatives intéressantes à cette bande cyclable, qui en l'état ne permet pas d'assurer la sécurité des cyclistes.

Par ailleurs la prise en compte des Schéma Directeurs Cyclable nous paraît souhaitable et nécessaires pour finaliser la conception des aménagements au croisement de la RD 938 ter avec les itinéraires cyclables concernés (20c et 27) : à chaque fois (D20 - Fontaines et D68 - Velluire / Nizeau), un aménagement avec giratoire nous semble être la solution pour apaiser les flux et réduire les risques.

*Illustration : Schéma Directeur Cyclable du Pays de Fontenay Vendée*

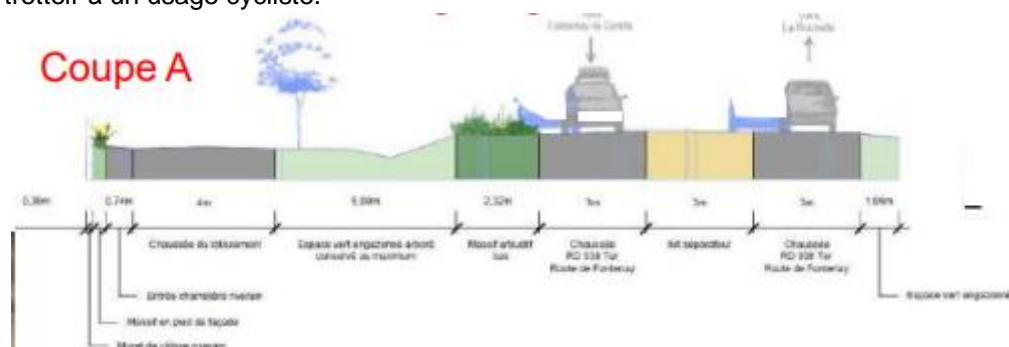


*détail : partie Sud avec nomenclature*



Pour le 4<sup>ème</sup> secteur (Ile d'Elle, partie de CC Sud Vendée Littoral), celui-ci est découpé en 3 séquences

**Séquence A :** Cette séquence ne présente pas d'aménagement cyclable, ce qui crée une rupture dans le cheminement cyclable, une possibilité serait de réaffecter les stationnements le long du trottoir à un usage cycliste.



### Séquence B et C :

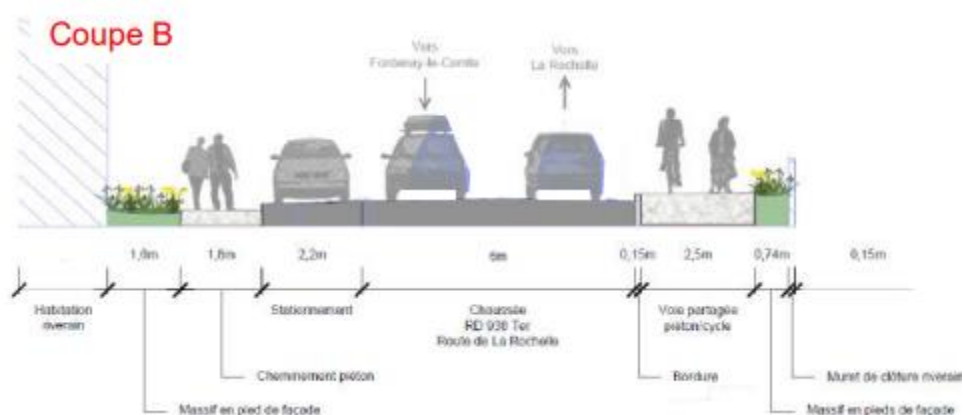
La voie verte telle qu'envisagée doit être améliorée de façon à ce qu'elle corresponde aux recommandations du CEREMA qui spécifie que:

- il est essentiel de prendre en compte la saisonnalité pour ce type cet aménagement, les conflits entre piétons et cyclistes étant courants lorsqu'on a des espaces aux usages mixtes, ces conflits seront potentiellement d'autant plus importants en période estivale
- une voie verte ne peut se substituer à un trottoir
- la largeur minimum recommandée pour une voie verte est de 3 m

**TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION ISSU DES RECOMMANDATIONS ALLEMANDES**

(source ERA)

TRAFIC CUMULÉ PIÉTONS + CYCLISTES (NOMBRES DE PASSAGES PAR JOUR)	LARGEUR MINIMUM DE VOIE VERTE (EN M)
1000 ET MOINS	3 M
1 300	3,5 M
1 600	4,0 M



**Sources :**

**FUB :** Note de position - assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

[https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub\\_velo\\_rural\\_note\\_position\\_2023\\_web.pdf](https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub_velo_rural_note_position_2023_web.pdf)

**DGITM:** Guide - Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGITM\\_DMR\\_Amenagements\\_cyclables\\_hors\\_agglomeration\\_V1.1\\_Fev-2024-1.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGITM_DMR_Amenagements_cyclables_hors_agglomeration_V1.1_Fev-2024-1.pdf)

**CEREMA:** FICHE n °La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton

[https://www.au5v.fr/IMG/pdf/certu\\_fiche04v-voie\\_verte\\_milieu\\_urbain.pdf](https://www.au5v.fr/IMG/pdf/certu_fiche04v-voie_verte_milieu_urbain.pdf)