



**22
JUIN
2022**

POSE DE LA SIGNALISATION CYCLABLE DES VELOROUTES REGIONNALES V42 ET V45

Contexte

La destination Bretagne Sud Golfe du Morbihan

La Région a découpé la Bretagne en 10 destinations touristiques, territoires de projets, dont la destination Bretagne Sud Golfe du Morbihan, regroupant au total 7 intercommunalités : Lorient Agglomération, la communauté de communes de Blavet Bellevue Océan, Auray Quiberon Terre Atlantique, Communauté de communes de Belle-île-en-mer, Golfe du Morbihan-Vannes agglomération, la Communauté de Communes Arc Sud Bretagne et Questembert Communauté.

La stratégie de la destination s'est portée notamment sur l'itinérance et le nautisme avec le recrutement de 2 chargés de mission spécialisés dans ces domaines pour 3 ans. Sur le volet itinérance, l'objectif est de poursuivre le développement du tourisme à vélo et de structurer des équipements spécifiques pour les utilisateurs locaux et visiteurs.

L'itinérance sur le territoire

Une étude sur la fréquentation touristique en Bretagne (études Reflets, 2018) a permis de mettre en exergue que les touristes se déplacent essentiellement en voiture (78%), peu à pied ou à vélo (18%) et très peu en transports en commun (3%) :

- les transports en commun sont peu adaptés aux besoins des flux touristiques
- des solutions de mobilité existent mais elles sont peu développées en dehors de la location de vélo
- peu de solutions de mobilité sont proposées sur mer ou sur les voies d'eau en dehors des liaisons vers les îles,
- l'offre de mobilité touristique apparaît peu visible et non structurée.

Les objectifs de la destination

- Positionner la destination comme une terre d'accueil, d'expérimentation, d'innovation en matière de mobilités et itinérance
- Répondre aux enjeux de qualité de vie et de développement touristique durable
- Mobiliser les acteurs privés et dynamiser le tissu économique existant sur les mobilités
- Irriguer les flux touristiques sur l'ensemble du territoire (dont le pays vert)
- Faciliter le parcours client avec un développement des infrastructures et des équipements de qualité

Un schéma directeur de signalisation cyclable de la V45 et la V42

Pourquoi signaler un itinéraire ?

L'objectif est de favoriser la pratique du vélo sur le territoire pour les habitants et les visiteurs en leur apportant une signalisation de qualité et en mettant en lumière les itinéraires cyclables existants.

Le repérage

Disposer d'une signalisation directionnelle de qualité et homogène est indispensable pour se repérer et pouvoir rouler en sécurité. Bien que les outils connectés permettent de se retrouver, leur consultation reste plus compliquée à vélo. Le guidage par la signalétique est plus adapté.

La communication

Que ce soit pour les habitants du secteur ou pour les visiteurs de passage, la signalisation directionnelle inscrit l'itinéraire dans le paysage local, attire l'attention sur son existence et donne envie de le découvrir.

Les aménagements cyclables

Un itinéraire cyclable est composé de voies en site propre (voies vertes, pistes cyclables), mais également de voies partagées (zones apaisées, petite route à faible trafic, bandes cyclables) avec la circulation générale.

Les actions réalisées

La qualité de la signalisation des véloroutes est une condition nécessaire pour assurer la lisibilité d'un réseau, la sécurité et le confort des usagers. Dans cet esprit, la destination a lancé une étude fin 2020 qui avait pour but de définir le schéma directeur pour la mise en place de la signalisation cyclable sur le territoire.

Au cours du premier semestre 2020, cette démarche a permis d'associer les collectivités partenaires au sein de la destination Bretagne Sud Golfe du Morbihan mais également les territoires voisins qui sont concernés par les itinéraires nationaux (V45 et V42), c'est-à-dire tous les départements bretons (CD56, CD29, CD 22, CD 35) et le CD 44.

Pour permettre une homogénéité et une intervention concomitante sur l'ensemble des itinéraires, GM - Va a porté un groupement de commande pour la fourniture et la pose de cette signalétique à partir de Septembre 2021. Chaque EPCI (GMVA, AQTA, ASB) reste maître d'ouvrage pour la réalisation des prestations (commande, réception, facturation).

Cette mutualisation des opérations et des dépenses a permis de réduire considérablement les coûts pour chaque collectivité.

La pose des panneaux a débuté en mars 2022 et s'est finalisée en juin 2022. Les itinéraires signalés sont désormais ouverts à tous.

Les itinéraires et le périmètre concernés

La Véloroute V42 est un itinéraire cyclable national qui s'étend de Arzal à Saint- Malo en passant par Rennes. Sur la destination Bretagne Sud Golfe du Morbihan l'itinéraire V42 est intégralement sur le territoire d'Arc Sud Bretagne et fait 25 km entre La Roche Bernard et Saint Dolay, longeant les prés de Vilaine. Durant l'étude, il y a eu 44 carrefours de traités durant l'étude. Pour de la mise en œuvre 94 ensembles (signalisation verticale et horizontale) ont été posés.

La véloroute V45 est un itinéraire cyclable national entre Saint Nazaire et Roscoff qui longe en majeure partie le littoral breton. Sur la destination Bretagne Sud Golfe du Morbihan l'itinéraire, qui emprunte pour partie le tracé de l'ancienne voie ferrée, est signalé de Arzal à Etel en passant par Muzillac, Vannes, la presqu'île de Rhuy et Quiberon sur un linéaire de 174 km. Avec respectivement 28 km sur Arc Sud Bretagne, 90 km sur Golfe du Morbihan Vannes agglomération et 56 km sur Auray Quiberon Terre Atlantique. Sur le terrain cela correspond à 202 carrefours traités sur lesquels 525 ensembles (mât/pancartes ou signalisation au sol) ont été posés.

Financement et partenariat

Le coût du projet global s'élève à 152 000 € HT, répartis comme suit :

- AQTA: 38 000 € HT
- GMVA: 58 000 € HT
- ASB: 56 000 € HT

Le département du Morbihan apporte son soutien financier à cet investissement par le biais de la subvention « itinéraires cyclables » à hauteur de 30 % du montant total.

La région Bretagne participe également à hauteur de 20 % avec le dispositif « véloroutes et voies vertes ».

Les EPCI ont pu financer le reste de l'investissement via d'autres dispositifs d'ETAT et par de l'autofinancement.

