



**Association Vélocité,  
35 boulevard Amiral-Gauchet  
50300 Avranches**

**membre du réseau Fubicy**

**Objet :**

Contribution à l'enquête d'utilité publique sur le projet de Véloroute voie verte de Poilley au Mont Saint-Michel.

Avranches, le lundi 14 novembre 2016

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Association de défense des cyclistes et des piétons, *Vélocité* s'emploie, depuis 2005, au niveau du territoire du pays de la baie du Mont-Saint-Michel, à promouvoir les modes doux de locomotion, leur articulation intermodale avec le réseau ferroviaire, et, en donnant la priorité aux modes de déplacement les moins consommateurs d'espace et d'énergie fossile, à améliorer la qualité de vie des riverains.

**Remarques sur l'ensemble du projet, de Poilley au Mont Saint Michel.**

L'association Vélocité regrette que le projet n'irrigue pas le pays de la baie et reste constamment à l'écart des villages. Les cyclistes qui empruntent la Véloscénie, de Paris au Mont, reprochent souvent la monotonie du parcours qui passe rarement dans les bourgs, villes et villages. Cf les relations sur les blogs de cyclistes. Tel que prévu, le randonneur ne peut pas se ravitailler entre Ducey et le Mont Saint-Michel, ce qui est dommage. *A minima*, une signalisation efficace doit être mise en place pour aider les randonneurs à trouver les commerces et services nécessaires.

Certaines portions de la voie verte sont prévues sur le DPM. L'exemple de la voie verte sur la partie Ille-et-Vilaine (Cherrueix, le Vivier-sur-Mer ...) montre que la marée dégrade fortement les revêtements souples utilisés. Il faut donc éviter ce risque.

Les passages bi-quotidiens des moutons auront un effet rapide sur le revêtement : piétinement par temps de pluie, souillures répétées. Pour la même raison, il faut rester attentif à ne pas autoriser les chevaux.

Les accès à la véloroute doivent permettre aux piétons, cyclistes de passer facilement. Ils doivent aussi ne pas gêner les cyclorandonneurs chargés, les vélos avec remorques de bagages ou pour enfants. Pour que les quads et mobylettes n'empruntent pas la voie verte, une signalisation claire doit être placée.

La largeur prévue, 2,50 m, semble un peu juste au regard de la fréquentation attendue : 111 000 cyclistes et 38 000 piétons annuels seront concentrés sur la saison touristique et les fins de semaines. La bande enherbée de 50 cm de large, sur le côté, peut aider à sécuriser les rencontres si elle peut être élargie à 1m et si elle est très régulièrement entretenue.

Après Pontaubault, aucun sanitaire n'est disponible avant les parkings de la Caserne au Mont. Il y a là un risque de dégradations à certains endroits du parcours. Un tracé au plus près des villages permettrait d'accéder à ce type de service.

Sur une partie de la voie verte, une clôture est prévue pour que les usagers ne soient pas tentés de se disperser sur les herbus. Penser à un grillage à mailles assez larges pour permettre à la faune de passer sans danger (exemple des lièvres quittant l'herbu lors de fortes marées).

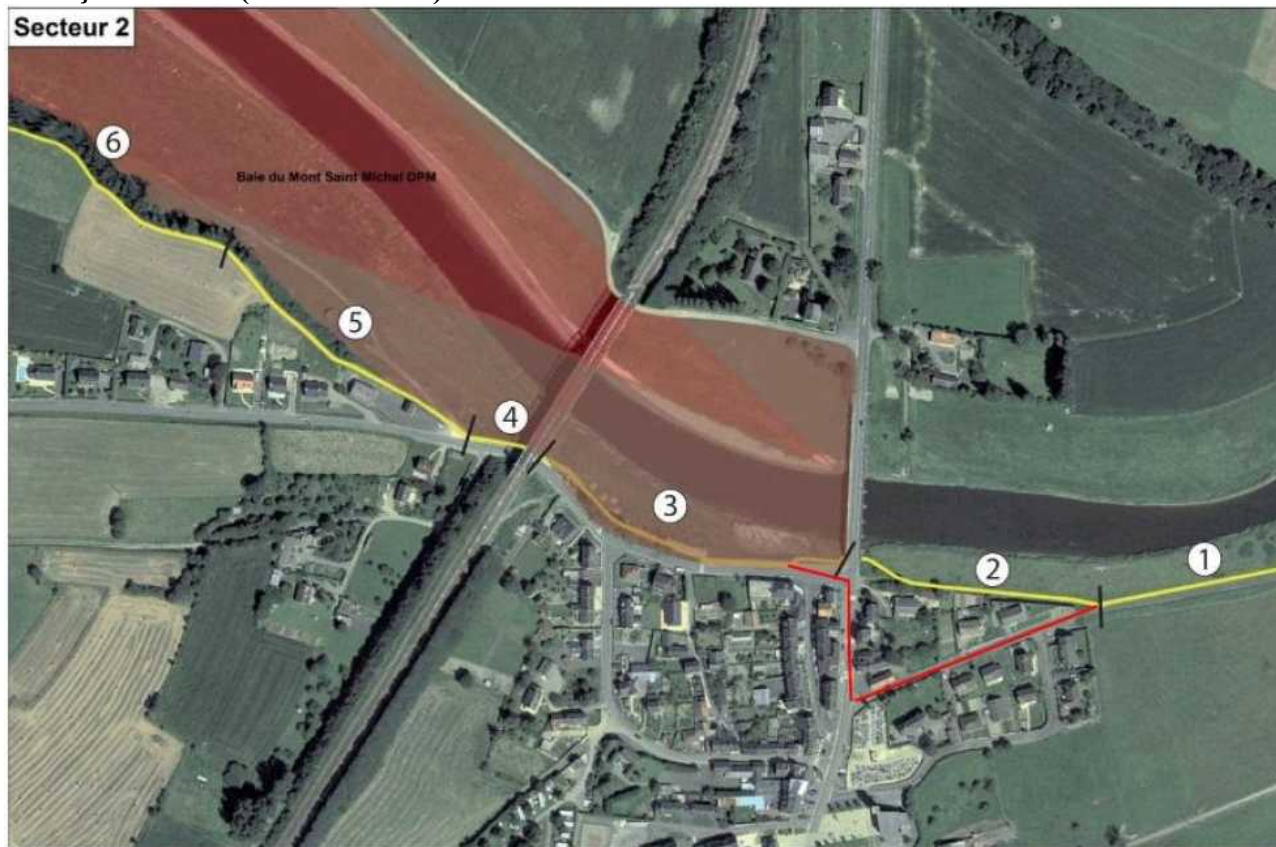
Dans la partie entre Huisnes et La Caserne, un aménagement en contrebas de la crête de la digue, du côté opposé au littoral, est nécessaire pour maintenir une vue sur la baie et réduire au maximum tout effet de présence pour la faune occupant le littoral. Nous recommandons un aménagement de la voie verte à 1,30 m par rapport à la tête de digue

Par la suite, lorsque l'ensemble sera réalisé, il sera indispensable d'avoir un référent pour signaler les dégradations et autres problèmes.

## Remarques sur certaines parties de la voie verte.

Les numérotations des secteurs étant variables d'un document à l'autre, nous avons choisi d'indiquer les n° des tronçons qu'on trouve entre autres dans le dossier 5 page 33 :

### Tronçons 1 et 2 (Pontaubault)



Pour éviter d'utiliser le DPM et le risque d'immersion, nous recommandons de reprendre la véloroute existante (tracé rouge sur le plan ci-dessus). Les services rencontrés dans Pontaubault seront les derniers avant le Mont : cafés, restaurant, camping, boulangerie, toilettes, marché du jeudi ... Mais la sécurisation de la traversée de la rue principale est à renforcer. De plus, privilégier l'usage de la véloroute existante a l'avantage de réduire le coût de l'aménagement de la voie verte Poilley/Le Mont ou d'allouer ce gain ailleurs, notamment dans la réalisation d'infrastructures qui sécurisent la passage en rétro-littoral entre les tronçons 17 et 20.

### Tronçon 8 (Flagé)

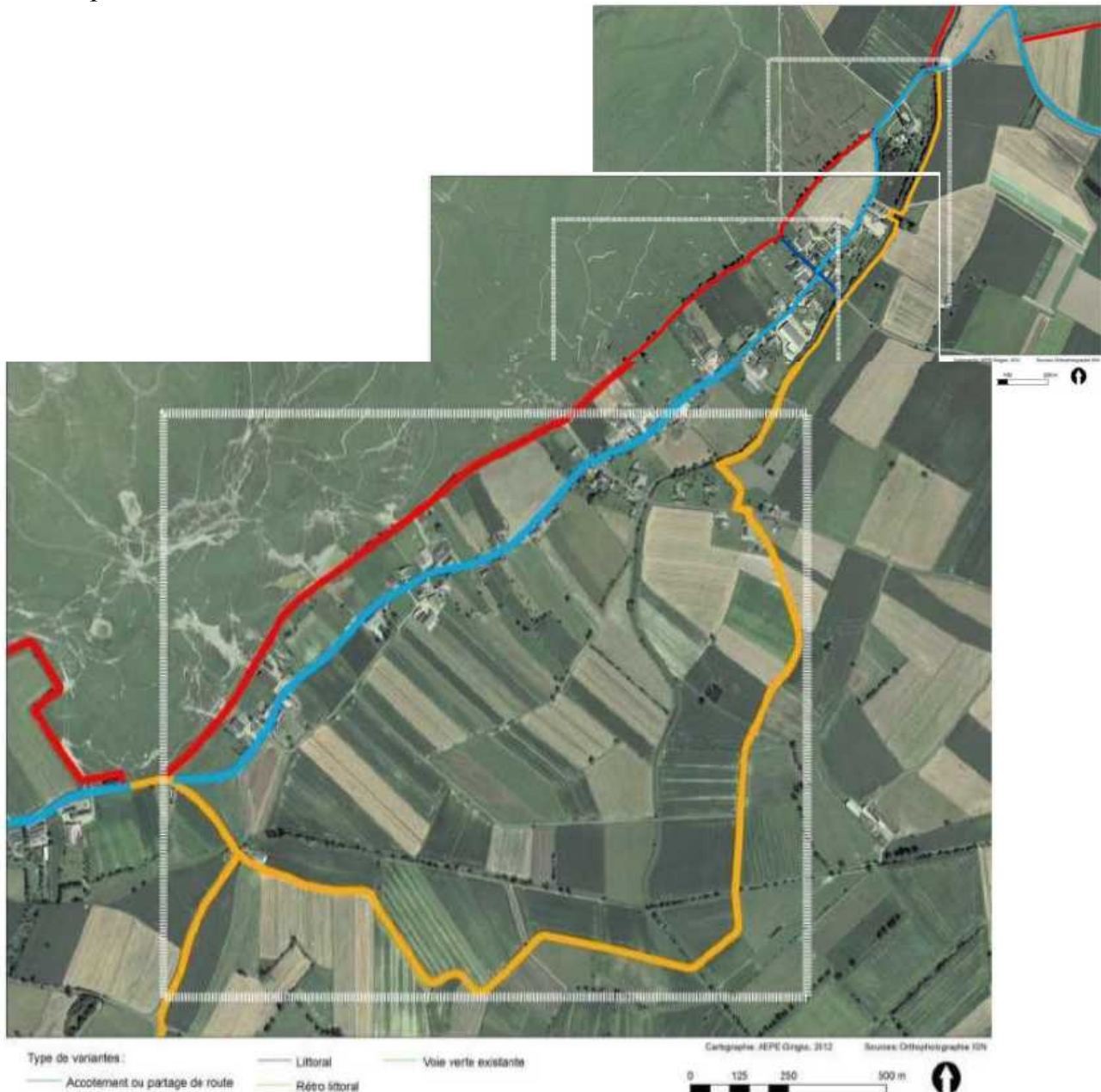
Le revêtement de la route est en partie bon, en partie dégradé : penser aux vélos de route (pneus fins) et chargés.

### Tronçon 14 (la Roche Torin)

L'espace destiné à la voie verte est actuellement utilisé pour le stationnement de véhicules. Il y a une nécessité de protéger la voie verte contre ces stationnements et de créer un parking pour accueillir un nombre de visiteurs probablement augmenté par les cyclistes en famille qui voudront faire la dernière partie du trajet. A noter : certaines marées atteignent ce bas-côté.

### Tronçons 17, 18, 20 : (Bas-Courtils)

Éviter absolument le passage sur l'herbu de ce secteur remarquable et fragile, très souvent humide. La variante étudiée dans le dossier 2, en rétro-littoral, est à privilégier, en jaune sur cette copie du dossier 2 :



En s'écartant, on supprime les conflits d'usage entre cyclistes et marcheurs qui peuvent toujours utiliser le GR 22. Ce tracé en rétro-littoral présente toutefois l'inconvénient de couper la route D 75 deux fois. Il appelle donc des aménagements spécifiques pour réduire la vitesse des véhicules motorisés à l'approche de ces deux intersections ou permettre un franchissement de la D75 par une passerelle ou un tunnel. Cette dernière option permettra au maître d'ouvrage de témoigner de son souci de simultanément protéger un secteur fragile écologiquement et d'assurer une continuité cyclable de la voie verte en sécurisant totalement son usage.

### Tronçon 28 : (de la Rive au parking du Mont)

Une séparation nette d'avec la voirie est indispensable, pour la sécurité. Une largeur de voie plus importante serait, ici, très utile.

**En conclusion**, l'ensemble de ces propositions permettrait :

- de rendre le parcours plus attrayant en variant les points de vue sur les paysages de la baie ;
- de maintenir ou de développer, voire même de créer, des activités de services aux usagers de la voie verte dans les villages (réparations et entretien des vélos, hébergement, restauration, commerces de bouche ...)
- de réduire l'impact de la voie verte sur l'herbu à seulement 300 m environ, au niveau du Grand Port (Céaux).

Sous réserve de la prise en compte des remarques faites plus haut, l'association Vélocité émet un avis favorable au projet de véloroute voie verte de Poilley au Mont Saint-Michel.

le président  
*Jean-Michel Blanchet*