

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE DU 29 SEPTEMBRE 2025

*Date de convocation : 23 septembre 2025 / Nombre de conseillers en exercice : 29 ; Présents : 27 ;
Votants : 29*

L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-neuf septembre, le Conseil Municipal de la Commune, dûment convoqué le vingt-trois septembre, s'est réuni en session ordinaire, à l'Espace du Marais, sous la Présidence de Monsieur Mathieu COËNT, Maire.

Présents (27) : Mathieu COËNT, Laurence DOMET-GRATTIERI, Thierry RYO, Laurence LE COADOU, David NEUHAARD, Anne RAINGUÉ-GICQUEL, Lucile HEGWEIN, Pascal GOYAL, Dominique AMISSE, Françoise PAYEN, Dominique MOURGUES, Marie-Antoinette GUÉDES, Gaëlle KERLEAU, Sébastien BLOCH, Charles BAHOLET, Amélie DANET, Guillaume DERVAL, Thibault CHEVALIER, Baptiste GUÉGAN, Anaïs DURAND, Laurette FOUCHER, Pascal HASPOT, Christelle ODIAU-MATHIEU, Manuel BERASALUZE, Marie ARNAUDEAU, Laurent LECOQ, Corentin BOURSE.

Représentés (2) : pouvoirs ont été donnés :

Laurent PONNELLE à Lucile HEGWEIN

Linda THILL à Marie-Antoinette GUEDES

Madame Laurence DOMET-GRATTIERI est désignée secrétaire de séance.

Auxiliaire à la secrétaire de séance : Alexina PIVETEAU, directrice générale des services.

Délibération n°56.09.2025

**DECLASSEMENT ET CESSION DE LA VOIE « LES BOIS DE BOSSETERRE » A L'ASL DU
DOMAINE DU GOLF DE SAINT DENAC**

Rapporteur : DAVID NEUHAARD

La gestion de la voirie communale -dont les procédures de classement/déclassement des voies- relève de la compétence du conseil municipal.

Une enquête publique préalable est requise s'agissant d'une voie qui conserve des fonctions de desserte et de circulation. Le Maire est compétent pour lancer cette enquête publique.

La voie dénommée « Les Bois de Bosseterre » a été reconnue comme appartenant au domaine public communal par délibération du conseil municipal n° 46.09.2015 du 21 septembre 2015.

Cette impasse dessert une partie des propriétés dépendant de l'« Association Syndicale Libre du Domaine du Golf de Saint-Denac » (ASL). Son accès se fait par la route de Brangouré. La voie « Les Bois de Bosseterre » dessert exclusivement les habitations du domaine privé de l'ASL : elle n'offre aucun débouché sur la route départementale et il n'existe aucun accès apparent ou matérialisé depuis cette voie de nature à desservir les parcelles la bordant au nord.

Plusieurs portions de voie le long des propriétés de l'ASL (dont une partie importante de la voie à l'entrée côté Est) sont identifiées au cadastre comme appartenant à l'ASL. Dans un souci de

cohérence, des discussions ont débuté en 2017 entre l'ASL et la commune pour unifier le statut de cette voie : privée ou publique.

Aujourd'hui :

- plus aucun projet d'urbanisme n'est envisageable dans le secteur desservi par cette voie à l'extérieur du périmètre de l'ASL : le Plan Local d'Urbanisme intercommunal classe les parcelles hors ASL comme zone agricole pérenne et n'ont donc pas vocation à devenir constructibles ;
- plus aucun projet de liaison douce n'est envisageable sur cette voie : des travaux permettant une connexion sécurisée entre la route de Brangouré et la RD 127 ont été finalisés en juin 2025, après étude et avis d'experts, conformément au Plan Vélo adopté à l'unanimité par le conseil municipal et avec le soutien technique et financier du département (décisionnaire s'agissant des entrées et sorties sur la route départementale et compétent en matière d'itinéraires doux) et de Saint-Nazaire Agglomération (compétent en matière de mobilités douces).

Les conditions étant réunies pour unifier le statut de la voie, par arrêté municipal SG/T173/2025 en date du 5 août 2025, l'enquête publique concernant le projet de déclassement et de cession de la voie « les Bois de Bosseterre » à l'ASL du Domaine du Golf de Saint Denac a été lancée et le commissaire enquêteur désigné.

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 25 août 2025 au mercredi 10 septembre 2025 inclus.

Durant cette période :

- Le dossier d'enquête ainsi que le registre sur lequel le public pouvait consigner ses observations ont été mis à la disposition du public aux jours et heures ouvrables de la mairie de Saint-André-des-Eaux.
- Le public pouvait soit venir s'exprimer directement auprès du commissaire enquêteur, soit lui adresser ses observations à l'adresse de la mairie.
- Une adresse courriel a été mise à la disposition du public afin de recueillir les observations éventuelles.
- Un poste informatique a été mis à la disposition du public en mairie, permettant de prendre connaissance de l'intégralité du dossier, ce dernier étant par ailleurs consultable tant au format papier qu'au format dématérialisé sur le site internet de la mairie.

Les trois permanences successives assurées en mairie de Saint-André-des-Eaux par le commissaire enquêteur se sont déroulées comme prévu et sans aucun incident.

La publicité de cette enquête publique a été réalisée :

- Par l'envoi aux riverains d'un courrier annonçant l'enquête publique,
- Par l'annonce de l'enquête publique sur le site internet de la mairie de Saint-André-des-Eaux et par un affichage en quatre points sur le site concerné par le projet,
- Par un affichage en mairie,
- Par une publication dans la presse (Ouest France et Presse Océan), rubrique annonces légales, le 9 août 2025.

L'affichage a été contrôlé le 8 août 2025, ainsi qu'avant la tenue de chaque permanence par le commissaire enquêteur. Il a également été contrôlé chaque jour durant la période de l'enquête par le service de police municipale. Bien que soumis à dégradations, il a été renouvelé et maintenu durant toute la durée de l'enquête.

Le dossier d'enquête publique a été mis en ligne sur le site internet de la mairie avec possibilité de téléchargement des différents documents.

Bilan de la participation du public :

- Quelques personnes sont venues ou ont pris contact avec la mairie de Saint-André-des-Eaux pour consulter le dossier ou obtenir des précisions.
- Durant les permanences tenues par le commissaire enquêteur, vingt-deux personnes se sont présentées pour prendre connaissance du dossier ou obtenir des renseignements.
- Treize observations écrites ont été portées sur le registre d'enquête pendant les permanences,
- Deux personnes se sont exprimées sur le registre d'enquête hors permanence et ont consigné deux observations.
- Aucune observation verbale ayant trait à ce dossier n'a été formulée.
- Treize courriers à l'attention du commissaire enquêteur ont été remis ou adressés en mairie de Saint-André-des-Eaux.
- Vingt-huit courriels à l'attention du commissaire enquêteur ont été envoyés sur l'adresse informatique dédiée pour cette enquête

Au total, ont été décomptés 31 avis favorables, 19 avis défavorables et plusieurs observations ou demandes de précisions sans avis émis.

La commune a pu apporter des réponses et précisions à toutes les questions et observations, sur la base desquelles le commissaire enquêteur a émis un avis favorable au projet de déclassement de la voie « les Bois de Bosseterre » avec la seule réserve de veiller au non-enclavement de parcelles.

Le Conseil Municipal,

Vu le Code général de la propriété des personnes publiques et notamment son article L. 2141-1 ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 2241-1 ;

Vu le Code de la voirie routière, notamment ses articles L.141-3 et R.141-4 à R.141-9 ;

Vu le Code des relations entre le public et l'administration et notamment ses articles R 134-3 et suivants ;

Considérant qu'il est dans l'intérêt de la commune :

- d'une part de procéder au déclassement du domaine public vers le domaine privé communal de la parcelle BZ 945, pour une surface totale de 5 393 m², parcelle constitutive en partie de l'emprise de la voie identifiée « Les Bois de Bosseterre » reliant la route départementale 127 à la route de Brangouré,
- d'autre part de céder cette parcelle à l'Association Syndicale Libre du Domaine du Golf de Saint Denac, dont elle longe le domaine privé, permettant ainsi notamment d'uniformiser le statut de la voie dont l'emprise comprend déjà des parcelles propriétés de l'ASL ;

Vu l'estimation du service du Domaine en date du 18 février 2025, déterminant la valeur vénale de la parcelle BZ 945 à 35 000 € ;

Vu l'arrêté municipal SG/T173/2025 en date du 5 août 2025 prescrivant l'enquête publique préalable ;

Considérant le déroulement de l'enquête publique et les réponses et précisions apportées par la commune à toutes les questions et observations formulées ;

Vu le rapport et les conclusions favorables du commissaire enquêteur ;

Vu l'avis de la commission aménagement du territoire, urbanisme, réseaux et transports en date 16 avril 2024 :

Vu l'avis de la commission finances, ressources humaines, affaires juridiques, marchés publics en date du 22 septembre 2025 ;

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE de déclasser du domaine public vers le domaine privé communal la parcelle cadastrée section BZ numéro 945, dénommée « les Bois de Bosseterre », d'une contenance de 5 393 m² ;

DÉCIDE de céder cette parcelle à l'ASL du domaine du Golf de Saint Denac, au prix de 35 000 € (trente-cinq mille euros), correspondant à la valeur vénale estimée par le service du Domaine ;

DIT que l'ensemble des frais liés à cette cession seront à la charge exclusive de l'acquéreur (frais d'actes notariés et frais liés à l'établissement des conventions de servitudes avec les opérateurs de réseaux) ;

CHARGE le Maire ou son représentant à signer tout acte, pièce, contrat ou avenant afférent.

(0 abstention / 6 voix contre * / 23 voix pour – **majorité**)

* Laurette FOUCHER, Pascal HASPOT, Christelle ODIAU-MATHIEU, Manuel BERASALUZE, Laurent LECOQ, Corentin BOURSE

Annexes à la délibération : rapport d'enquête publique et conclusions du commissaire enquêteur

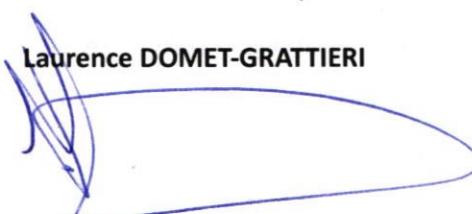
Le Maire,

Mathieu COËNT



La secrétaire de séance,

Laurence DOMET-GRATTIERI



Certifié exécutoire compte tenu de : La publication, l'affichage le : – 2 OCT. 2025
La transmission en Préfecture le : – 9 OCT. 2025

5 PLACE DE LA MAIRIE

44117 Saint-André-des-Eaux

02 51 10 62 62 - www.saint-andre-des-eaux.fr

4 / 4

DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Commune de SAINT-ANDRE-DES-EAUX

Enquête Publique

« Enquête préalable au déclassement du domaine public communal
de Saint-André-des-Eaux de la parcelle BZ 945
dite du Bois de Bosseterre »

Enquête menée du 25 août 2025 au 10 septembre 2025 inclus.

Référence : arrêté municipal SG/T173/2025 du 05/08/2025

- Rapport du Commissaire Enquêteur**
- Procès-verbal des observations**
- Conclusions du Commissaire Enquêteur**
- Annexes**

Rapport du Commissaire Enquêteur

O B J E T

« Enquête préalable au déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, de la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation des Bois de Bosseterre ».

Motivations de l'enquête et circonstances

Vu la demande reçue des services de la mairie de Saint-André-des-Eaux, en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet le déclassement du domaine public communal du chemin « Bois de Bosseterre », unité foncière cadastrée BZ 945, reliant la route départementale 127 à la route de Brangouré ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L 2122-21 et suivants ;

Vu le Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA) et notamment ses articles L 134-1 et suivants et R 134-3 à R 134-20 ;

Vu la nécessité de déclasser du domaine public communal la parcelle cadastrée BZ 945 avant de pouvoir procéder à son aliénation ;

Vu le Code de la Voirie routière et notamment ses articles L 141-3, L 141-4 et R 141-4 à R 141-9 ;

Vu le dossier soumis à enquête publique ;

Vu la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établie au titre de l'année 2025 ;

Vu l'arrêté SG/T173/2025 de Monsieur le Maire de Saint-André-des-Eaux, en date du 05 août 2025, portant sur l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de déclassement de la voie communale dénommée « chemin du Bois de Bosseterre », parcelle cadastrée BZ 945, sur la commune de Saint-André-des-Eaux ;

Vu le dossier constitué en vue de l'enquête préalable au projet de déclassement du domaine public communal du chemin du « Bois de Bosseterre », unité foncière cadastrée BZ 945 ;

Il est à mener une enquête publique en mairie de Saint-André-des-Eaux, durant une période de dix-sept jours consécutifs, s'étendant du lundi 25 août 2025 au mercredi 10 septembre 2025 inclus.

Rapport du Commissaire Enquêteur

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

« Enquête préalable au déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, de la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation des Bois de Bosseterre »

Nous, Jacques, CADRO, inscrit sur la liste annuelle des commissaires enquêteurs du département de Loire-Atlantique, agissant conformément aux prescriptions de l'arrêté de Monsieur le Maire de Saint-André-des-Eaux, en date du 05 août 2025, rapportons les opérations suivantes qui ont été effectuées lors de l'enquête publique, préalable au projet déclassement du domaine public communal, de la parcelle BZ 945, unité foncière répondant à l'appellation des Bois de Bosseterre.

I – PREAMBULE ET MESURES PRISES

L'enquête a été prescrite par arrêté SG/T173/2025 de Monsieur le Maire de Saint-André-des-Eaux en date du 05 août 2025.

En application des références citées supra, l'enquête publique s'est déroulée en mairie de Saint-André-des-Eaux, durant une période de dix-sept jours consécutifs, s'étendant du lundi 25 août 2025 au mercredi 10 septembre 2025 inclus.

Après concertation avec la mairie de Saint-André-des-Eaux, en particulier avec Madame PIVETEAU, directrice générale des services, il a été décidé d'assurer trois permanences dans les locaux de la mairie afin de recevoir le public et de recueillir ses observations.

Les dates fixées sont respectivement les :

- lundi	25 août 2025	de 09 h 00 à 12 h 00
- mardi	02 septembre 2025	de 14 h 00 à 17 h 00
- mercredi	10 septembre 2025	de 14 h 00 à 17 h 00

Un registre destiné à recevoir les observations du public a été ouvert, coté, et paraphé, par le Commissaire Enquêteur.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Ce registre a été mis à la disposition du public en mairie de Saint-André-des-Eaux durant toute la durée de l'enquête afin que les personnes intéressées puissent formuler leurs observations et donner leur avis sur le projet.

Il a été clos par le Commissaire Enquêteur, à l'expiration du terme de l'enquête.

Une adresse postale a été déterminée pour recevoir les éventuelles observations écrites du public intéressé.

Une adresse sur messagerie électronique : secretariat@ville-st-andre-des-eaux.fr a été créée et mise à la disposition du public afin que ce dernier puisse éventuellement s'exprimer sous cette forme dématérialisée.

Les locaux successifs mis à disposition du Commissaire Enquêteur, offraient l'espace nécessaire à l'accueil, la réception et l'information du public.

I – MESURES PRISES (avant le début de l'enquête)

Préalablement au commencement de l'enquête, le Commissaire Enquêteur :

Le 11 juillet 2025, appel de la mairie de Saint-André-des-Eaux, afin de connaître notre disponibilité et notre acceptation pour mener une enquête publique relative au déclassement d'une voie communale.

Le 17 juillet 2025 il a rencontré en mairie de Saint-André-des-Eaux, Monsieur Thierry RYO, adjoint chargé de l'urbanisme, et Madame Catherine DENIAUD, responsable du service urbanisme. Il s'est fait présenter partiellement le dossier, et expliquer la motivation de l'enquête sur le déclassement envisagé.

Afin de définir la procédure applicable une étude du classement de la parcelle concernée s'est avérée nécessaire en remontant à 1993. A l'issue il a été demandé de compléter les pièces constitutives du dossier.

La durée de l'enquête et les dates de permanences ont été déterminées.

Un rappel a été effectué sur la constitution du dossier, sur la publicité à effectuer en mairie, sur site, ainsi que sur la nécessité d'informer les propriétaires riverains par courriers recommandés avec accusé de réception.

En plus de la publicité légale devant paraître dans la presse au moins 15 jours avant le début de l'enquête, les points d'affichage sur site ont été déterminés.

Ce même jour, le commissaire enquêteur s'est déplacé au Bois de Bosseterre afin de se faire sa propre idée sur le projet de déclassement et confirmer le bon choix du positionnement retenu pour les avis d'enquête publique.

Déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux
de la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation des ~~au bois de Bosseterre~~

Rapport du Commissaire Enquêteur

Le 1^{er} août 2025, il s'est rendu en mairie de Saint-André-des-Eaux pour y rencontrer Monsieur Mathieu COËNT, maire de la commune et Madame Alexina PIVETEAU, directrice générale des services.

Objet :

Présentation et historique de la voirie du Bois de Bosseterre. Le contexte au regard du PLU antérieur et de l'évolution avec le PLU actuel.

Le contexte des voiries non structurantes qui n'ont pas été classées dans le domaine public communal.

Les liaisons douces aménagées récemment et leurs orientations à travers la commune.

La non inscription de la voie du Bois de Bosseterre au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).

L'absence d'inscription de la voie du Bois de Bosseterre à l'un des plans de randonnées officiels ou déclarés sur la commune.

Précisions sur la constitution du dossier.

Il rappelé que tous les citoyens peuvent donner leur avis qu'il soit positif ou négatif.

Contrôle de l'affichage fixé au 08 aout 2025 maximum.

Le 08 aout 2025, contrôle de l'affichage sur le site concerné par le projet de déclassement ainsi qu'en mairie de Saint-André-des-Eaux.

Entre le 11 juillet et le 22 août 2025, des échanges réguliers ont eu lieu avec la mairie de Saint-André-des-Eaux, en particulier pour la constitution du dossier d'enquête, le contenu de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique et de l'avis d'enquête.

Le 21 aout 2025, réunion de 14h00 à 15h00 avec Madame PIVETEAU, en mairie de Saint-André-des-Eaux.

- Contrôle, complétude et visa des pièces du dossier soumis à enquête.
- Préparation, cotation et paraphe du registre destiné à recevoir les observations du public.
- Perception par le commissaire enquêteur d'un exemplaire de ce dossier aux formats papier et numérique.
- Contrôle de la publicité presse.
- Utilisation du site internet mairie et possibilité de communiquer au travers d'une adresse mail dédiée.

Les renseignements et précisions que le commissaire enquêteur estimait nécessaires de connaître avant le début de l'enquête lui ont été communiqués.

Des consignes ont été laissées sur les modalités de consultation du dossier d'enquête, sur les précautions à prendre pour conserver l'intégrité du dossier et pour la sauvegarde du registre d'enquête.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Rappel sur la possibilité pour le public d'obtenir à ses frais une copie des pièces constituant le dossier d'enquête.

Le 25 août 2025, préalablement à la tenue de la première permanence, le commissaire enquêteur a procédé à un nouveau contrôle de l'affichage.

A cette occasion il a été constaté :

- Sur la RD 127 : (point d'affichage n° 4) Apposition sous l'affiche d'un panneau indiquant l'opposition au projet.
- Sur la route de Brangouré, (point d'affichage n° 2), à l'entrée signalée « Domaine du Golf de Saint-Denac » : arrachage du panneau d'affichage qui a été jeté à terre derrière le muret.

Ces faits ont été signalés à la mairie de Saint-André-des-Eaux avec demande de rectification au plus vite.

I.1 – MESURES PRISES (durant l'enquête)

Le 27 août 2025, le commissaire enquêteur a été informé par la mairie de Saint-André-des-Eaux, de l'arrachage de plusieurs affiches. Il a été demandé de procéder à leur remplacement dans les meilleurs délais, et d'effectuer dans la mesure du possible un suivi régulier de leur maintien ou de la nécessité de les remplacer.

- Le commissaire enquêteur procédera à un nouveau contrôle de l'affichage avant la tenue de la seconde permanence.

Le 27 août 2025, suite à une interrogation de la mairie de Saint-André-des-Eaux, le commissaire enquêteur, pour prendre en compte une possible application du RGPD, a donné son accord pour la mise à jour des pièces numéro 7 et 11. Il s'est par ailleurs assuré le jour même que le dossier d'enquête mis à jour était toujours consultable en ligne sur le site de la mairie.

Le 1^{er} septembre 2025 à 16 heures 30, à l'occasion de son passage sur la commune de Saint-André-des-Eaux, le commissaire enquêteur s'est assuré de la présence de l'affichage mis en place sur site dont aux points d'affichage 1 à 4.

Le 02 septembre 2025 de 17 à 18 heures, bilan provisoire sur le déroulement de l'enquête, la participation du public et analyse des principales observations afin de préparer le mémoire en réponse de la commune.

Ont participé à cette réunion :

Monsieur Mathieu COËNT, maire de la commune, Monsieur Thierry RYO, adjoint chargé de l'urbanisme, et Madame Alexina PIVETEAU, directrice générale des services.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Point abordé par ailleurs : mise en ligne sur le site de la mairie, des observations recueillies. Ces dernières devront être validées par le commissaire enquêteur au regard du Règlement Général de Protection des Données concernant les déposants.

I.2 – MESURES PRISES (à la clôture de l'enquête)

Le 10 septembre 2025 de 17 à 18 heures, bilan sur le déroulement de l'enquête et sur l'évolution de la participation du public.

Ambiance de l'enquête.

Analyse des observations parvenues depuis la dernière réunion et des points particuliers afin de préparer le mémoire en réponse de la commune.

Ont participé à cette réunion :

Monsieur Mathieu COËNT, maire de la commune, Monsieur Thierry RYO, adjoint chargé de l'urbanisme, et Madame Alexina PIVETEAU, directrice générale des services.

Le 11 septembre 2025, remise en mairie du procès-verbal des observations et du déroulement de l'enquête, accompagné de ses trois annexes (observations registre, observations courriers et observations courriels).

Précisions sur les interrogations du commissaire enquêteur.

Précisions sur les observations et points à étudier et sur lesquels une réponse ou une explication est attendue.

Délai imparti à la commune pour produire son mémoire.

Rapport du Commissaire Enquêteur

II – PUBLICITE

Le public a été informé de cette enquête, conformément à la procédure en vigueur ;

1/ - Par un affichage de l'avis d'enquête publique sur site durant toute la durée de l'enquête publique au travers de quatre affiches implantées :

- Point n° 1 : Intersection de la rue de l'Océan et de la route de Brangouré
(clichés 7334 à 7336)
- Point n° 2 : Entrée du lotissement Domaine du Golf de Saint-Denac à partir de la route de Brangouré
(clichés 7337 à 7339)
- Point n° 3 : A l'extrémité de la partie carrossable du Bois de Bosseterre, à proximité du point de distribution électrique SAE 45 Trevecar.
(clichés 7340 à 7342)
- Point n° 4 : A l'extrémité de la partie non carrossable du Bois de Bosseterre, à partir de la RD 127
(clichés 7343 à 7346)

2/ - Par un affichage durant toute la durée de l'enquête en mairie de Saint-André-des-Eaux de l'avis d'enquête. (visible et lisible depuis le domaine public)
(clichés 7331 à 7333)

3/ - Par annonce de l'enquête publique sur la page d'accueil du site de la mairie de Saint-André-des-Eaux : <https://www.saint-andre-des-eaux.fr/> avec possibilité de télécharger l'ensemble des pièces du dossier.

4/ - Par publication dans la presse légale de l'avis d'enquête publique :

- Ouest France parution du samedi 09/08/2025
- Presse Océan parution du samedi 09/08/2025

5/ - Par mise à disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête, d'un poste informatique permettant la consultation intégrale du dossier d'enquête.

Rapport du Commissaire Enquêteur

6/ - Par mise à disposition du public, pendant toute la durée de l'enquête, de l'ensemble des pièces du dossier énumérées au chapitre « composition du dossier » ainsi que d'un registre destiné à recevoir les observations éventuelles, en mairie de Saint-André-des-Eaux.

7/ - Par mise à disposition du public d'une adresse internet dédiée, afin qu'il puisse formuler ses observations auprès du commissaire enquêteur par voie dématérialisée durant toute la durée de l'enquête : secretariat@ville-st-andre-des-eaux.fr

8/ - Par mise à disposition du public d'une adresse postale durant toute la durée de l'enquête, afin que le public puisse adresser ses éventuelles observations : A l'attention du commissaire enquêteur, 5 place de la Mairie, 44117 Saint-André-des-Eaux

Précisions et Observations :

Les affiches mises en place sur site et énumérées au § n° 1 étaient au format A2, de couleur jaune avec écriture de couleur noire. Ces affiches étaient parfaitement visibles, lisibles et résistantes aux intempéries.

Le commissaire enquêteur a personnellement vérifié l'affichage avant le début de l'enquête le 08 août 2025. Les clichés photographiques horodatés réalisés pour l'occasion pourront être fournis au porteur de projet s'il le souhaite.

Un contrôle complémentaire de l'affichage a eu lieu préalablement à la tenue des permanences en mairie de Saint-André-des-Eaux.

Rapport du Commissaire Enquêteur

III - EXPOSE DU PROJET

Enquête préalable au projet de déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, d'une emprise foncière répondant à l'appellation du bois de Bosseterre, cadastrée BZ 945, pour une contenance de 5393 m² constituant principalement une voirie.

III.1 – Le projet de la commune

Saint-André-des-Eaux est une commune rurale située à l'ouest du département de Loire-Atlantique. Elle est implantée sensiblement à équidistance de Saint-Nazaire et de la presqu'île Guérandaise qui représentent les principaux bassins d'emplois. Cette commune est rattachée au parc naturel régional de Brière.

Les principaux axes structurants sont la RD 47 reliant du nord au sud : Saint-Lyphard à Saint-Nazaire et la RD 247 reliant d'ouest en est : Guérande à Saint-André-des-Eaux.

Le territoire communal couvre environ 25 Km². Ce territoire est peu artificialisé et se répartit pour 78% en territoires agricoles intégrant zones agricoles, forestières, naturelles, marais et prairies.

La population actuelle est d'environ 7000 habitants

- Le site concerné par le projet de déclassement de voirie se situe à l'ouest du bourg de Saint-André-des-Eaux, très proche de la limite avec la commune de La Baule. On y accède par la route de Brangouré.

Le projet de déclassement fait suite à la demande d'acquisition de la voirie par l'Association Syndicale Libre (ASL) du Domaine du Golf de Saint-Denac. Cette voie dont une partie au regard de l'évaluation des domaines appartient pour partie à l'ASL domaine du Golf de Saint-Denac, répond déjà principalement à un usage privé des propriétés bâties le long de ce dernier. Son déclassement permettrait l'aliénation de la parcelle BZ 945, faisant basculer le classement de cette dernière du domaine public de la commune de Saint-André-des-Eaux vers le domaine privé de l'ASL du Golf de Saint-Denac.

Le déclassement et la vente de cette emprise foncière ne semble pas nuire ni à la desserte des propriétés voisines, ni à l'accessibilité des parcelles agricoles, pour lesquelles il n'existe aucun accès matérialisé sur le Bois de Bosseterre et qui plus est, sont accessibles pour exploitation à partir de la route de Brangouré et de la RD 127.

Une cession de cette parcelle serait donc envisageable après enquête publique. Elle aurait pour effet d'alléger les charges d'entretien communales, de clarifier une situation administrative de propriété et d'emprise, mais aussi de permettre une équité de traitement à l'instar des autres voies communales ne présentant pas un intérêt de désenclavement de la circulation pour un quartier.

L'emprise totale du déclassement représente une surface de 5393 m², cadastrée BZ 945, constituée principalement par une voirie, propriété de la commune de Saint-André-des-Eaux.

Rapport du Commissaire Enquêteur

III.2 – Procédure de déclassement

Le déclassement d'une voie communale relève de la compétence du conseil municipal. Il ne peut être procédé à son aliénation sans avoir procédé à une enquête publique. Cela constitue un enjeu important pour la commune qui doit avoir une bonne connaissance de son patrimoine et des obligations qui s'y rattachent :

- **une meilleure protection du domaine routier** : les voies communales sont imprescriptibles (pas de prescription trentenaire) et inaliénables (obligation de déclassement avant toute cession, même latérale ou de faible importance), elles peuvent bénéficier de servitudes (recul, alignement, plantations, excavation) qui sont instituées sur les propriétés riveraines pour faciliter les conditions de circulation, protéger l'intégrité des voies ou faciliter leur aménagement ;
- **un meilleur calcul de la dotation globale de fonctionnement** : la connaissance du linéaire réel de voies classées permet d'ajuster la part de la dotation globale de fonctionnement qui revient à la commune dont une partie lui est proportionnelle ;
- **l'entretien des voies communales classées, incluant le respect des normes de sécurité est une obligation pour la commune**, alors que l'entretien d'un chemin rural est facultatif, sauf si la commune a commencé à l'entretenir. Un défaut d'entretien normal d'une voie communale engage la responsabilité de la commune envers les usagers.

La gestion de la voirie communale, et donc les procédures de classement / déclassement des voies communales relève de la compétence du conseil municipal. Toute décision de classement / déclassement de voirie communale doit donc faire l'objet d'une **délibération du conseil municipal**, prise selon les cas de figure après une procédure d'enquête publique.

La procédure de déclassement actuelle porte sur la parcelle cadastrée **BZ 945** et décrite ci-dessus au titre III.1. Elle est actuellement zonée pour partie « UHb1 » et pour autre partie « AA1b » au Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire « CARENE ».

III.3 – Motivation du projet

La voie communale « du Bois de Bosseterre » parcelle BZ 945, pour une surface totale de 5 393 m², située au lieu-dit Les Bois de Bosseterre reliait antérieurement la route départementale 127 à la route de Brangouré. Elle donne accès au lotissement privé « du Domaine du Golf de Saint-Denac ».

Avec le temps une majorité de la voirie communale a été cédée à l'Association Syndicale Libre du « Golf de Saint-Denac ». La commune avait conservé la maîtrise foncière de la voie en question dans l'éventualité d'une constructibilité des parcelles la bordant. L'évolution du

Rapport du Commissaire Enquêteur

PLUi a rendu lesdites parcelles inconstructibles (zone agricole pérenne), écartant de fait l'utilité de maintenir la voirie dans le domaine public, ceci en particulier au regard de son usage effectif qui relève purement d'une desserte privée.

Ce déclassement permettra à la commune de céder cette parcelle à l'Association Syndicale Libre (ASL) du Domaine du Golf de Saint-Denac, qui en a fait la demande.

Cette voie ne dessert que des habitations relevant du régime de l'ASL.

Elle n'a pas vocation à desservir d'autres parcelles hors ASL.

Elle n'est pas intégrée dans un schéma local d'itinéraires ou aménagements pédestres et cyclables, dont la liaison avec la RD 127 est écartée par le Département pour des raisons de sécurité.

L'aliénation ne tend qu'à répondre à la demande formulée par l'ASL, qui souhaite opter pour un entretien d'ensemble unitaire et lorsqu'elle le souhaite, de la voirie du domaine du Golf de Saint-Denac.

La surface sollicitée relève d'un entretien communal qui sera alors à la charge de l'acquéreur de cette partie du domaine public communal, réduisant ainsi les charges d'entretien de la commune tout conservant les servitudes liées aux différents réseaux existants. Il ne sera pas porté atteinte ni à la circulation routière ni aux usages courants des riverains et voisins.

La cession de l'emprise foncière du Bois de Bosseterre ne crée pas pour la circonstance de contraintes ou d'enclaves des parcelles privées.

Jusqu'ici la commune avait la charge de l'entretien de cette partie de voirie communale. Le projet s'inscrit donc dans l'allègement des charges communales consacrées à l'entretien de sa voirie.

L'enquête publique consiste donc à informer le public et à recueillir ses observations sur « le projet de déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, du bois de Bosseterre, identifié au cadastre comme parcelle n° BZ 945, pour une contenance de 5393 m² ».

A l'issue de cette enquête, la décision susceptible d'intervenir est une décision du Conseil Municipal validant ou non par délibération le déclassement du bois de Bosseterre.

Rapport du Commissaire Enquêteur

IV – COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à enquête comprend :

- Un sommaire (hors numérotation) suivi de :

Pièce n° 1 :

- Arrêté n° SG/T173/202 en date du 05 août 2025 prescrivant l'ouverture de l'enquête et désignant le commissaire enquêteur

Pièce n° 2 :

- Avis d'enquête publique

Pièce n° 3 :

- Copies des parutions presse de l'avis d'enquête publique

Pièce n° 4 :

- 4) Plan de situation des points d'affichages de l'avis d'enquête publique

Pièce n° 5 :

- 5) Liste des propriétaires et des parcelles qui bordent la voie à déclassez

Pièce n° 6 :

- 6) Copie du courrier adressé au Président de l'ASL du Domaine du Golf de Saint Denac

Pièce n° 7 :

- 7) Copie des courriers adressés aux propriétaires riverains de la voie concernée

Pièce n° 8 :

- 8) Notice d'enquête publique

Pièce n° 9 :

Rapport du Commissaire Enquêteur

➤ 9) Les plans du projet

- a) plan de situation
- b) plan de division géomètre (nouvelle parcelle)
- c) plan cadastre emprise projet (format A3) avec parcelles environnantes

Pièce n° 10 :

➤ 10) Avis du Domaine sur la valeur vénale

Pièce n° 11 :

➤ 11) Courrier d'accord de l'ASL du Domaine du Golf de Saint Denac pour l'acquisition de la voie « Les Bois de Bosseterre »

Pièce n° 12 :

➤ Plans des itinéraires de randonnées pédestres et cyclables sur le territoire de la commune de Saint-André-des-Eaux

Pièce n° 16 :

➤ Registre d'enquête destiné à recevoir les observations du public.

Rapport du Commissaire Enquêteur

V - DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée de la façon suivante :

Vendredi 11 juillet 2025 :	Contact de Mme PIVETEAU, DGS de la mairie de Saint-André-des-Eaux afin de nous solliciter pour mener l'enquête publique. La possibilité d'organiser une réunion au cours de laquelle le projet sera présenté au commissaire enquêteur, et de lui apporter les précisions nécessaires
Mardi 15 juillet 2025 :	Réception par messagerie électronique d'une partie du dossier afin de l'étudier.
Jeudi 17 juillet 2025 :	Rencontre de M. RYO adjoint chargé de l'urbanisme et de Mme DENIAUD, chargée du service urbanisme. Etude du dossier pour déterminer la procédure applicable. Détermination de la période d'enquête et des dates de permanences à effectuer. Détermination points d'affichage et de la date limite de l'affichage pour procéder au contrôle. Publicité dans les annonces légales. Information des riverains. Constitution du dossier et pièces à ajouter.
Vendredi 1 ^{er} août 2025 :	Rencontre de M. COËNT, maire de St André des Eaux et de Mme PIVETEAU directrice générale des services. Présentation et historique de la voirie de Bosseterre. Le contexte au regard des PLU successifs. Les voiries non structurantes existantes non classées dans le domaine public communal. Les aménagements de voirie récents et leur orientation à travers la commune. La non inscription du chemin de Bosseterre au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). L'absence d'inscription du chemin de Bosseterre à l'un des plans de randonnée officiels ou déclarés sur la commune. Détail de la publicité à réaliser par voie d'affiches et dans la presse. La mise à disposition du public d'une adresse informatique et d'une adresse postale pour formuler ses observations.

Rapport du Commissaire Enquêteur

	<p>Le traitement des courriers et mails et observations registres papier et leur mise en ligne sur le registre dématérialisé.</p>
Vendredi 08 août 2025 :	<p>Contrôle de l'affichage sur le territoire communal concerné par le déclassement ainsi qu'en mairies de Saint-André-des-Eaux.</p> <p>A cette occasion des clichés photographiques ont été réalisés.</p>
Jeudi 21 août 2025 :	<p>Réunion avec Mme PIVETEAU, avec pour objet :</p> <p>Contrôle de l'ensemble du dossier soumis à enquête publique.</p> <p>Complément d'explications sur le caractère et l'usage restreint de la voie à déclasser.</p> <p>Précisions sur les intérêts respectifs des parties (commune/ASL).</p> <p>Opposition possible.</p> <p>Visa des pièces du dossier.</p> <p>Attente de la finalisation de la notice explicative.</p> <p>Cotation et visa du registre d'enquête papier.</p>
Lundi 25 août 2025 :	<p>De 08 h 30 à 09 h 00 : Contrôle préalable à la première permanence</p> <ul style="list-style-type: none">- affichage de la publicité- mise à disposition du public d'un outil informatique pour la consultation du dossier au format dématérialisé.- Consignes sur le traitement de la réception des courriers et des mails.- Consignes relatives à la conservation de l'intégrité du dossier, du registre d'enquête, des courriers et mails reçus en mairie.- Consignes relatives à la fourniture de copies de documents
Lundi 25 août 2025 :	<p>De 09 h 00 à 12 h 00 : première permanence</p> <p><i>(05 intervenants – 5 observations écrites – 3 courriers remis)</i></p>
Mardi 02 septembre 2025 :	<p>De 14 h 00 à 17 h 00 : seconde permanence</p> <p><i>(08 intervenants – 5 observations écrites)</i></p> <p>A l'issue de cette permanence, de 17 h 00 à 18 h 00, bilan en mairie et avec les élus, sur le déroulement et la participation à l'enquête, analyse des principales observations.</p>

Rapport du Commissaire Enquêteur

Mercredi 10 septembre 2025 :	De 14 h 00 à 17 h 00 : troisième permanence et dernière permanence <i>(08 intervenants – 3 observations – 6 courriers)</i> A l'issue de cette dernière permanence :
	<ul style="list-style-type: none">- Remise en ordre du dossier d'enquête avant de les déposer à l'accueil de la mairie de Saint-André-des-Eaux.- Demande pour s'assurer de l'éventuelle arrivée de courrier ou courriel à l'attention du commissaire enquêteur.- Clôture du registre d'enquête papier mis à la disposition du public à la mairie de Saint-André-des-Eaux.
Mercredi 10 septembre 2025 :	De 17 h 00 à 18 h 00, réunion en mairie de Saint-André-des-Eaux pour bilan et notification du procès-verbal des observations sur l'enquête menée. Entretien avec : M. Mathieu COËNT, maire de Saint-André-des-Eaux ; M. Thierry RYO, adjoint en charge de l'urbanisme ; Mme Alexina PIVETEAU, directrice générale des services ; Déroulement de l'enquête, de la dernière permanence et participation du public. Ambiance et ressenti. Analyse sommaire des dernières observations par thèmes : observations registres papier –courriers – courriels - pétition. Point sur les observations nécessitant une approche spécifique et une réponse de la mairie. Recommandations pour le traitement de certaines observations.
Jeudi 11 septembre 2025 :	Remise contre décharge du procès-verbal de synthèse sur le déroulement de l'enquête publique et les observations formulées par le public, ainsi que le registre d'enquête et des pièces annexées. Demande de mémoire en réponse au regard de ces observations et des précisions que la commune de Saint-André-des-Eaux souhaite y apporter.
Jeudi 18 septembre 2025 :	Réception par mail du projet de mémoire en réponse afin d'anticiper la prise en compte de certains éléments de réponse dans le rapport.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Mardi 23 septembre 2025 :	Réception du mémoire en réponse signé de la commune de Saint-André-des-Eaux.
Jeudi 26 septembre 2025 :	Remise en mairie de Saint-André-des-Eaux, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur. (le dossier d'enquête, le registre papier et les documents annexes ont été remis à la mairie le 11 septembre 2025). Cette remise est assortie des commentaires liés à l'organisation de l'enquête, à la participation du public, et aux conclusions formulées par le commissaire enquêteur.

Rapport du Commissaire Enquêteur

VI - RESULTAT DE LA CONSULTATION

La consultation du dossier de cette enquête publique relative au projet de déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, de l'unité foncière cadastrée BZ 945, du « Bois de Bosseterre », s'est déroulée dans des conditions normales.

Il n'a pas été jugé nécessaire de prolonger de la durée de l'enquête au regard du taux de participation du public associé et du nombre d'observations formulées.

La durée de l'enquête publique a donc été de 17 jours durant lesquels le commissaire enquêteur a tenu 03 permanences pour recevoir le public et ses observations.

Au final, ce dossier d'enquête a fait l'objet d'une consultation modérée au regard de la population de Saint-André-des-Eaux.

Les intervenants quantifiés, comme dans la majorité des enquêtes publiques, étaient les opposants au projet. Ceux-ci représentent toutefois une minorité au regard de la population communale.

Les intervenants favorables au projet, contrairement au déroulement classique des enquêtes publiques se sont également manifestés. Ceci vient conforter l'indifférence du reste de la population andréanaise sur le sujet de l'enquête.

En tenant compte de la population actuelle de la commune, le commissaire enquêteur ne pourra que constater que ce projet de déclassement ne fait pas l'objet d'un rejet manifeste de la majorité de cette population.

Le commissaire tient à souligner l'ambiance qui s'est dégagée durant la période d'enquête publique :

- D'une part il règne une certaine animosité entre les opposants riverains, voir certains locaux et les résidents du domaine du Golf de Saint-Denac à qui l'on reproche le caractère privatif du domaine ainsi que leur cadre de vie privilégié. Cette situation semble perdurer depuis l'aménagement du « Golf BARRIERE ».
- D'autre part il semble réigner une certaine défiance entretenue envers la municipalité actuelle par d'anciens élus ou opposants, qui ont ou n'ont pas traité en leur temps le problème de ce dossier, et qui veulent à présent s'immiscer dans le projet en portant un jugement sur la gestion des deniers publics.
- Une association locale composée de 7 membres, semble mener un combat idéologique pour la sécurisation des liaisons douces. Elle rejette systématiquement les aménagements réalisés en concertation avec le Département, la communauté d'agglomération et la commune, privilégiant son projet et sa thèse de départ.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Des avis favorables au projet deux thèmes apparaissent :

- Ceux qui souhaitent finaliser le périmètre du domaine afin d'y apporter un aménagement et un traitement d'entretien d'ensemble supporté par l'ASL, ceci afin d'améliorer le cadre de vie.
- Ceux qui avancent la sécurisation du domaine, tant au point de vue mise en sécurité des biens, que du point de vue circulation en tout genre.

Prise en compte particulière :

- Il faut par ailleurs signaler le côté flou des réelles délimitations ou emprises sur ce secteur des équipements publics et réseaux, relevant tantôt de la commune, tantôt de l'ASL, avec des aménagements pas toujours réalisés ou des entretiens non effectués par celui qui en avait effectivement la charge. Cette situation et la délimitation sont mises en avant dans l'estimation des domaines.

Durant les permanences :

dix-neuf personnes sont venues durant les des permanences tenues par le commissaire enquêteur.

Treize observations ont été portées directement sur le registre.

Treize courriers ont été remis à l'attention du commissaire enquêteur.

Hors permanence :

Deux observations portées sur le registre d'enquête mis à la disposition du public en mairie de Saint-André-des-Eaux.

- Observation n° 11 - M. & Mme Cédric & Ghislaine PATUREL
- Observation n° 12 - M. & Mme François et Michèle SOUWEINE

Vingt-huit courriels ont été adressés sur l'adresse internet dédiée.

Durant les permanences assurées en mairie de Saint-André-des-Eaux le Commissaire Enquêteur a reçu dans le cadre de l'enquête sur ce projet ce projet de déclassement du domaine public communal, de la parcelle BZ 945, dite « Bois de Bosseterre » :

Rapport du Commissaire Enquêteur

- Lundi 25 août 2025 :

Cinq intervenants pour consultation du dossier d'enquête et des plans, dépôt d'une observation écrite ou remise d'un courrier dont :

M. PENDELIO, Christian, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. RIGOUBY, Benoit, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
Mme COUSINIE, Cécile, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. BAILLY, Stéphane, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

Cinq observations portées sur le registre d'enquête **durant la permanence (1, 2, 3, 4 & 5)**

Trois courriers remis à l'attention du commissaire enquêteur :

C1 : Pétition levée par M. PENDELIO
C2 : Courrier trésorier de l'association Quickmove
C3 : Courrier du président de l'association Quickmove

- Mardi 02 septembre 2025 :

Huit intervenants pour consultation du dossier d'enquête et des plans :

Mme Emmanuelle DAL CORSO, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. Lionel CREMET, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. & Mme Jean-Pierre et Liliane GUINAMANT, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. & Mme Jean-Pierre et Liliane GUINAMANT, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. Jean-Paul LERAY, [REDACTED] 44117 AVRILLAC.
M. Philippe LE BRAS, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

Cinq observations portées sur le registre d'enquête **durant la permanence (6, 7, 8, 9 & 10)**

Aucun courrier remis à l'attention du commissaire enquêteur

- Mercredi 10 septembre 2025 :

Huit intervenants pour consultation du dossier d'enquête et des plans :

M. PIVAULT, Jean-Claude, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

Rapport du Commissaire Enquêteur

Mme GAUTHIER, Valérie, [REDACTED] 44510 Le Pouliguen
Mme GAUTHIER, Clarisse, [REDACTED] 44510 Le Pouliguen
M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
Association Quickmove, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
Mme BAILLY, Catherine, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.
M. GOURAUD, Philippe, [REDACTED] 44410 Saint-Lyphard
M. GOURAUD, Denis, [REDACTED] 56220 Malansac
M. BELBEOCH, Loïc, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

Trois observations portées sur le registre d'enquête **durant la permanence** (13, 14 et 15)

Six courrier remis à l'attention du commissaire enquêteur (n° 8, 9, 10, 11, 12 et 13)

Analyse des observations formulées :

Observation écrite n° 1 :

M. PENDELIO, Christian, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux
« Je suis opposé à la cession et à la privatisation de la route et du chemin.
Je vous remets un courrier signé de 10 riverains qui sont en accord avec ma demande. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable**.*

Ecrit remis enregistré comme courrier n° 1 et analysé à cette occasion.

➤ *A associer également avec le courrier n° 6.*

Observation écrite n° 2 :

M. RIGOUBY, Benoit, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux
« Trésorier de l'association Quickmove, je m'oppose à la cession du chemin des bois de Bosseterre, au nom de la sécurité et de l'intérêt commun.
Nous vous remettons ce jour nos arguments contre cette cession. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable**.*

Manifester enregistré comme courrier n° 2 et analysé comme tel à cette occasion.

Observation écrite n° 3 :

Mme COUSINIE, Cécile, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux
« Je m'inquiète sur la possibilité pour les cyclistes de continuer à traverser le domaine de Saint-Denac, pour atteindre la cité scolaire de Grand-Air de La Baule où mes enfants sont scolarisés et où je travaille. La fermeture de ce domaine nous obligera à passer par une route plus longue et plus dangereuse. »

Analyse du commissaire enquêteur : la majorité du circuit emprunté ne se trouve-t-il pas en domaine privé ?

Rapport du Commissaire Enquêteur

Vous-a-t-il été interdit de l'emprunter ?

Votre interrogation, hormis l'entrée sur le domaine, est hors sujet pour cette enquête.

Observation écrite n° 4 :

M. BAILLY, Stéphane, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Je suis favorable à la cession de la chaussée et à la privatisation.

Un choix économique et judicieux pour la commune. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.*

Observation écrite n° 5 :

M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Remise du manifeste de Quickmove attestant de 15 bonnes raisons de garder au sein de la commune ce bien d'utilité publique. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable**.*

Manifeste enregistré comme courrier n° 3 et analysé comme tel à cette occasion.

Observation écrite n° 6 :

Mme Emmanuelle DAL CORSO, [REDACTED] 44117 Saint-André- des-Eaux.

« Je suis pour la cession de la voie des Bois de Bosseterre à l'ASL et j'encourage la municipalité à valider sa décision et à confirmer les travaux engagés sur la route de Brangouré, cela afin de sécuriser l'accès à nos maisons et ne pas accueillir une piste cyclable dans le domaine. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de la motivation avancée.*

Observation écrite n° 7 :

M. Lionel CREMET, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Je suis propriétaire au 32 les bois de Bosseterre, et depuis 2021 j'ai pu constater une nette dégradation de la chaussée qui rend la circulation inconfortable voire dangereuse en vélo ou à moto. Les quelques rustines apposées ça et là n'ont en rien réglé le problème.

Je suis conscient de l'entretien et la réfection estimée à 60000 €, du revêtement de la voie des bois de Bosseterre n'est pas la priorité de la commune. De plus la commune a réalisé récemment des travaux d'ampleur aux frais des contribuables permettant aux cyclistes de circuler en sécurité sur une voie aménagée depuis Avrillac, jusqu'à Pornichet via Rezac, ce qui rend inutile l'utilisation de la voie des bois de Bosseterre réclamée vent debout par quelques cyclistes mobilisés sous l'égide d'une association.

Aussi, afin de sécuriser l'accès à mon domicile et de constituer un ensemble homogène pour le domaine du golf de Saint-Denac, je considère que la cession par la commune de

Rapport du Commissaire Enquêteur

ladite voie à l'ASL permettra de restaurer l'enrobé aux frais de la copropriété tout en permettant à la commune de dégager un crédit de 95000 € (60000 € de réfection + 35000 € de cession) qui pourrait être utilisé à bon escient pour améliorer la vie des Andréanais. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de la motivation avancée.

Observation écrite n° 8 :

M. & Mme Jean-Pierre et Liliane GUINAMANT, [REDACTED]
44117 Saint-André-des-Eaux.

« Contestons la vente du chemin des Bois de Bosseterre. Ce chemin est référencé sur le topo-guide de Cap Atlantique de 2022. Il permettrait d'aller en toute sécurité par un chemin cyclable du centre de Saint André à Rezac via la D 127. Nous nous interrogeons sur le fait de vendre un bien public qui améliorerait le cheminement doux (vélos, piétons) pour arranger des propriétaires habitant le long du chemin. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de la motivation avancée.

Avez-vous consulté la version mise à jour depuis 2022 ?

<https://www.cap-atlantique.fr/activites-et-loisirs/itineraires-cyclables>

La route de Brangouré n'entre-t-elle pas dans les itinéraires sur routes à faible trafic, et qui plus est, ayant fait l'objet d'un aménagement spécifique pour Saint-Nazaire agglo ?

Le commissaire enquêteur vous l'a précisé lors de l'entretien : Saint-André-Des-Eaux relève de la CARENE et non de CAP Atlantique.

Avez-vous pris en considération les travaux d'aménagement réalisés et financés par la commune, la communauté d'agglomération et le département ?

L'appréciation que vous avez de cette procédure de déclassement n'engage que votre appréciation sur les motivations des élus.

Observation écrite n° 9 :

M. Jean-Paul LERAY, [REDACTED] AVRILLAC, 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Je suis propriétaire de la parcelle BZ 113 qui est bordée d'un côté par le chemin de Bosseterre et de l'autre par la RD 127.

J'ai l'intention de diviser cette parcelle en 2 lots que je réserve à mes enfants.

Je souhaite garder un accès sur le chemin de Bosseterre. Le chemin n'est pas entretenu car l'accès au terrain au profit de l'exploitant se fait par les terrains voisins. »

Analyse du commissaire enquêteur : Demande à prendre en considération par la commune.

En l'état, et aujourd'hui même, aucun accès viable à cette parcelle n'est apparent à partir du bois de Bosseterre.

Aucun enclavement de parcelle n'existe puisqu'un accès est possible depuis la RD 127.

Précisons qu'aucune division n'est aujourd'hui demandée.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Observation écrite n° 10 :

M. Philippe LE BRAS, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Je suis propriétaire du lot 13 dans le domaine et je suis opposé à l'acquisition de la voie communale pour les raisons suivantes :

- Frais d'installation d'un portail.
- Frais de maintenance.
- Risque de devoir installer un mur de boites à lettre à l'entrée du domaine.
- Problème d'accès aux livreurs.
- Problème d'accès au véhicule de ramassage des déchets avec le risque de devoir porter les déchets à l'extérieur du domaine.
- Frais d'entretien de la voirie.
- Frais d'entretien des fossés (curage et fauchage à 50%).
- Frais d'acquisition élevés, ça devrait être gratuit ou alors la route devrait être remise en état avant.

Donc je suis opposé à l'acquisition. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cette motivation **défavorable** au projet de déclassement et de vente.

Les motivations évoquées relèvent plus de la gestion générale du domaine par l'ASL, et non de la procédure de déclassement.

Observation écrite n° 11 :

M. &Mme Cédric & Ghislaine PATUREL.

« Nous sommes favorables = économie pour la municipalité. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de la motivation avancée.

Observation écrite n° 12 :

M. &Mme François & Michèle SOWEINE, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Nous sommes favorables à la rétrocession de la partie communale des Bois de Bosseterre et Brangouré à l'ASL pour une question de sécurité, de couts, d'entretien pour la commune. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de la motivation avancée.

Observation écrite n° 13 :

Mme GAUTHIER, Valérie, [REDACTED] 44510 Le Pouliguen.

Mme GAUTHIER, Clarisse, [REDACTED] 44510 Le Pouliguen.

Rapport du Commissaire Enquêteur

« En indivision sur la parcelle 206, nous ne voyons pas d'objection à ce que le chemin soit déclassé. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.

Observation écrite n° 14 :

M. GOURAUD, Philippe, [REDACTED] 44410 Saint-Lyphard
M. GOURAUD, Denis, [REDACTED] 56220 Malansac

« Agissant en tant que représentants de l'indivision GOURAUD, propriétaires des parcelles 104, 222 et 223 ; Ces parcelles sont accessibles à partir de la route de Brangouré et sont bordées de l'autre côté par le chemin du Bois de Bosseterre sans en avoir l'accès. Dans l'éventuelle possibilité de division des 3 parcelles, il serait souhaitable de conserver ou d'obtenir un accès à partir de ce chemin. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de la position de l'indivision. En l'état, même si le Bois de Bosseterre est déclassé et cédé, cela ne crée pas un enclavement de parcelles auxquelles on peut accéder par la route de Brangouré.

Observation écrite n° 15 :

M. BELBEOCH, Loïc, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Je suis contre la cession de cette voirie qui ne coupe rien à la commune. La demande de M. CLAMART, à l'origine était d'avoir une date de réfection de la voirie. Cette voirie permet d'éviter un carrefour dangereux et d'accéder directement à la route de Rezac pour les cyclistes. Je ne comprends pas le revirement de M. le Maire et de son adjoint à l'urbanisme qui en 2022 étaient fortement opposés à cette cession.

Dans le dossier la délib du 28 juin 2021 n'a absolument rien à voir. C'est une délib de rétrocession du privé vers le public et non l'inverse comme pour les Bois de Bosseterre. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et des précisions apportées.

Il n'est pas pris en considération les aménagements faits sur la route de Brangouré, la route de l'Océan et la RD 127.

Le débouché du Bois de Bosseterre sur la RD 127 pour rejoindre Rezac ne semble pas offrir la sécurité attendue au regard de l'aménagement du carrefour proche.

Si la délibération citée fixe les règles que la commune a définies pour intégrer une voirie privée dans le domaine public communal, il ne semble pas choquant d'appliquer cette règle à l'inverse pour motiver un déclassement et une cession.

Analyse des courriers adressés en mairie ou remis au commissaire enquêteur :

Courrier n° 1 :

M. PENDELIO, Christian, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

Rapport du Commissaire Enquêteur

En résumé :

« Relate ses griefs à l'encontre des municipalités successives.

Opposé au déclassement et à la privatisation de cette voie aux motifs :

- que le municipie actuel n'en n'est pas le propriétaire ;
- que le chemin est une continuité naturelle pour les randonneurs empruntant le chemin de St André et voulant rejoindre Rezac ;
- conteste les motifs invoqués pour la cession. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de l'argumentation développée.

➤ A associer à l'observation registre n° 1 et également au courrier n° 6.

Courrier n° 2 :

M. RIGOUBY, Benoit, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« L'association Quickmove est opposée au déclassement et à la cession du chemin des Bois de Bosseterre aux motifs :

- Une pétition a recueilli 590 signatures pour la sauvegarde du chemin de Bosseterre.
- Le chemin était intégré au projet plan vélo de la communauté d'agglomération.
- Le chaucidou route de Brangouré n'assure pas la sécurité des mobilités douces.
- La conservation du chemin évite d'emprunter la RD 127.
- La vente du chemin supprime la liaison vers Trévécar et la plage de La Baule.
- La vente n'est pas une attitude citoyenne responsable.
- Conteste les aménagements effectués (suppression buse sur RD 127 et aménagement de l'entrée sur le domaine public).
- Augmentation de l'usage du vélo et expansion des mobilités douces.
- Augmentation de la population, du trafic et des risques pour les mobilités douces.
- Risques présentés par les voitures électriques pour les usagers des mobilités douces.
- Intégration du chemin dans le plan vélo de Cap Atlantique en 2022.
- Chemin naturellement sécurisé pour les promenades familiales ou les sportifs.
- Prévision de l'événement Presqu'île Vélo Vintage. Besoin de voies non partagées ou à faible fréquentation.
- L'association Quickmove souhaite faire découvrir les voies cyclables sécurisées et promouvoir l'essor du vélo. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de l'argumentation avancée.

De quand date la pétition ? Peut-on la considérer d'actualité au regard des aménagements effectués sur la commune ? Pourquoi ne pas la fournir en appui de cet écrit ? Sera-t-elle fournie avant la clôture de l'enquête ?

Contrairement à ce qui est avancé la voie ne fait pas partie du plan vélo de la CARENE <https://www.saint-nazaire-tourisme.com/app/uploads/saintnazaire/2023/05/plan-circuit-a-velo-agglomeration-saint-nazaire.pdf>.

La liaison vers Trévécar évoquée ne traverse-t-elle pas un domaine privé ? Existe-t-il une servitude de passage ?

Rapport du Commissaire Enquêteur

Les aménagements contestés dont la suppression de la buse sur la RD 127 relève peut-être du département et non de la commune. Quant à l'aménagement de l'entrée du domaine, pourquoi ne pas l'avoir contesté à l'époque devant la juridiction compétente ?

Le plan vélo de Cap Atlantique : <https://www.cap-atlantique.fr/activites-et-loisirs/itineraires-cyclables> a-t-il fait l'objet d'une mise à jour intégrant le plan vélo de Saint-Nazaire agglo, sur la commune de Saint-André-des-Eaux et qui dépend de la CARENE.

Il appartient à la commune d'étudier et de prendre en considération l'argumentation de l'association avant de décider de la suite à donner et d'y apporter une réponse.

Courrier n° 3 :

M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Manifeste de l'association Quickmove qui est opposée au déclassement et à la cession du chemin des Bois de Bosseterre. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de l'argumentation avancée.

Contenu ayant la même teneur que le courrier numéro 2.

Analyse et traitement identique au courrier n° 2.

Courrier n° 4 :

Mme DUMAS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation en faveur de la cession pouvant découler du déclassement. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courrier n° 5 :

M. Gérard LERAY, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Observation concernant les parcelles BZ 108 et BZ 113 qui bordent la route de Brangouré et la RD 127. Demande à bénéficier d'un droit de passage au prétexte que ses parcelles seraient enclavées. »

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cette demande à laquelle il appartiendra à la commune d'apporter une réponse.

En l'état les parcelles ne sont nullement enclavées car elles disposent d'une possibilité d'accès respectivement à partir de la route de Brangouré pour la parcelle BZ 108, et à partir de la RD 127 pour la parcelle BZ 113.

Aucun accès n'est matérialisé pour ces parcelles à partir du Bois de Bosseterre.

Rapport du Commissaire Enquêteur

La demande après une analyse objective est à soumettre à étude de la commune.

Courrier n° 6 :

M. Christian PENDELIO, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Conteste le projet de déclassement en vue de sa cession. Considère qu'il s'agit d'une trahison générale au profit d'intérêts particuliers. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de l'argumentation avancée.*

➤ *A associer à l'observation registre n° 1 et également au courrier n° 1.*

Courrier n° 7 :

M. Mmes Louise, Jeanne, François CHATELAIN-LACAM, Maryse & Robert LACAM, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Ne sont pas favorables à une fracturation du territoire communal et à l'isolement du domaine du golf.

Proposent une alternative par laquelle la commune conserve l'entrée du domaine et cède la voirie interne à l'ASL.

Proposent que la municipalité ouvre des négociations avec l'ASL pour continuer à permettre une circulation ouverte aux piétons et aux cyclistes. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **potentiellement défavorable**, de l'argumentation avancée et des alternatives proposées.*

➤ *Argumentation à étudier par la commune à laquelle il faudra apporter une réponse.*
➤ *Quel est l'intérêt à conserver une infime partie de voirie desservant un domaine privé ?*
➤ *Le commissaire enquêteur reste sceptique quant à la possibilité pour une commune d'imposer une telle servitude durable.*

Courrier n° 8 :

M. & Mme Jean-Claude de Gisèle PIVAUT, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Propriétaires des parcelles 106 et 107 auxquelles ils accèdent pour l'exploitation agricole à partir de la route de Brangouré. L'accès à la parcelle 107 ne possède pas d'accès direct sur le bois de Bosseterre mais si elle devait être séparée du bien patrimonial, pourrait se trouver enclavée. Souhaite conserver un accès par le Bois de Bosseterre ». »

Analyse du commissaire enquêteur :

*Pris acte de cet avis **potentiellement défavorable**, de l'argumentation avancée et de la demande formulée.*

➤ *Argumentation à étudier par la commune à laquelle il faudra apporter une réponse.*

Rapport du Commissaire Enquêteur

- *Le commissaire enquêteur précise qu'au moment de l'enquête publique il n'existe pas d'accès à la parcelle 107 à partir du Bois de Bosseterre.*

Courrier n° 9 :

Mme Catherine BAILLY [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable à la cession suivi d'une argumentation détaillée. »

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.*

Courrier n° 10 :

M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable à la cession suivi d'une argumentation détaillée.

Conteste l'argumentation de la commune : désenclavement et gestion des deniers publics.

Le bois de Bosseterre contribue au désenclavement, à la sécurisation des déplacements et au développement du tourisme vert.

Favorise l'usage du vélo et des mobilités douces.

Assure la sécurité des déplacements au regard du trafic routier, du parc automobile et du vieillissement de la population.

Organisation de rando vélo vers les communes voisines sans emprunter la RD 127 ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **potentiellement défavorable**, et de l'argumentation avancée.*

- *Argumentation à étudier par la commune, à laquelle il faudra apporter une réponse.*
- *Ne faut-il pas prendre en compte les actions financées par le Département, la CARENE et la commune au regard de la sécurisation et du tourisme vert ? Pour ce qui est du désenclavement je ne vois pas comment l'interpréter au regard du contexte circulatoire qui doit également prendre en compte les véhicules à moteur circulant sur une voie sans issue.*
- *L'aménagement d'un chaucidou, même contesté par une minorité, n'a-t-il pas vocation à répondre au besoin d'usage du vélo, d'emploi des mobilités douces et de cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes ?*
- *L'organisation d'une manifestation cycliste n'entre pas dans le cadre de l'enquête publique. Il faut préciser par ailleurs que la route de Brangouré tout comme le Bois de Bosseterre aboutissent tous deux sur la RD 127. Ceci étant, l'accès à partir de la route de Brangouré semble matériellement plus sécurisé pour une traversée à niveau vers le bourg, la ville au Jau ou la Chapelle et même vers Rézac compte tenu de l'aménagement réalisé.*

Courrier n° 11 :

Rapport du Commissaire Enquêteur

Association Quickmove représentée par M. POINT, Jacky, [REDACTED]
44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

Avis défavorable avec remise de la pétition « sauvons le chemin les Bois de Bosseterre ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris connaissance de ces deux pétitions opposées au projet de déclassement du Bois de Bosseterre.

- Le commissaire enquêteur recommande à la commune d'en prendre connaissance et d'y apporter les précisions nécessaires dans son mémoire en réponse.
- Le commissaire enquêteur bien en tienne compte au titre de la participation et des avis, reste sceptique sur la recevabilité d'une pétition lancée alors que l'enquête publique n'était pas annoncée, et que seules les observations, courriers ou mails sont pris en compte durant une enquête publique. Par ailleurs cette pétition ne tient pas compte des aménagements réalisés entre temps sur le territoire communal. Sur les 524 + 97 signatures recueillies seulement 15 (chang.org) + 12 (manuelles) ont été émises durant le laps de temps d'ouverture d'enquête.

Il est donc permis de sérieusement s'interroger sur l'objectivité d'une telle pétition dès lors qu'elle ne présente pas au public l'ensemble des éléments à prendre en compte.

Courrier n° 12 :

Mme Sabrina RIGOUBI, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable argumentée aux motifs :

Conteste le projet du point de vue écologique, sécuritaire, politique et touristique ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis défavorable, et de l'argumentation avancée.

- Argumentation à étudier par la commune.
- Le commissaire enquêteur ne soutient pas totalement votre argumentation au regard du contexte de l'enquête publique qui est le déclassement d'une parcelle.
- Argumentation du point de vue écologique hors sujet.
- Du point de vue sécuritaire vous ne faites pas référence aux aménagements effectués.
- Du point de vue politique nationale, vous éludez à nouveau les aménagements effectués, alors que ceux-ci ont vocation à faciliter la cohabitation de tous les usagers.
- Du point de vue politique locale, ce que vous avancez concerne un entretien régulier et non un besoin ponctuel auquel une commune doit faire face, et en bon gestionnaire anticiper.
- Du point de vue touristique, il faut distinguer la politique de chaque communauté d'agglomération, qui je vous le concède pourrait donner lieu à une concertation mutuelle mais aussi à la mise à jour des plans respectifs.

Courrier n° 13 :

M. Benoit RIGOUBI, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

Rapport du Commissaire Enquêteur

« Avis défavorable argumentée aux motifs :

Conteste l'argumentation de la mairie pour ses critères de refus d'intégration de voirie et pour le cout avancé qui représente une part infime de la commune pour l'entretien de cette voirie.

Fait référence à la politique opposant les élus d'opposition au maire, voir à la municipalité actuelle, associant les agriculteurs locaux ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable**, et de l'argumentation avancée.*

➤ Argumentation à étudier par la commune.

➤ *Le commissaire enquêteur pense que d'une part il y a une mauvaise interprétation de l'argument avancé, et qu'il est souhaitable de le remettre dans son contexte. Que d'autre part l'argumentation avancée voir l'interprétation, ne correspondent peut-être pas à ce qui a été exprimé : la dépense de réfection pouvant être ponctuelle et ne relevant pas dans le cas présent d'un entretien régulier. Pourquoi ne pas citer dans ce cas les municipalités antérieures qui peuvent avoir failli dans ce domaine ?*

Analyse des courriels adressés sur l'adresse dédiée :

Courriel n° 1 :

De M. Patrick STIVENARD, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet, suivi d'une argumentation ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.*

Courriel n° 2 :

De M. Hervé JAUNAIS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Demande de renseignements sur le dossier soumis à enquête publique ».

Analyse du commissaire enquêteur : demande redirigée vers la mairie pour transmission des documents.

Courriel n° 3 :

De M. Pierre BARRE, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet, suivi d'observations ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.*

Rapport du Commissaire Enquêteur

Courriel n° 4 :

De M. Michel DEFOIS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.*

Courriel n° 5 :

De M. Hervé JAUNAIS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Demande de renseignements sur le dossier soumis à enquête publique ».

Analyse du commissaire enquêteur demande redirigée vers la mairie pour transmission des documents.

Courriel n° 6 :

De Mme Cécile PRUGNEAU

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.*

Courriel n° 7 :

De Mme Sophie GINEFRA, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.*

Courriel n° 8 :

De Mme Gisèle MELLET, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

*Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.*

Courriel n° 9 :

De M. Sylvain LEGAL, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

Rapport du Commissaire Enquêteur

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 10 :

De M. Robert CLAMART, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 11 :

De M. Hervé CROIZON, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 12 :

De M. Jean-Claude CADI, Dt ?

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 13 :

De Mme Mathilde EVRAIN, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 14 :

De M. Patrick BISQUAY, Dt ?

Rapport du Commissaire Enquêteur

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 15 :

De Mme Marie-Laure DUBOIS, Dt ?

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 16 :

De M. & Mme Hugues et Christine JAUNET, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 17 :

De M. Roch DERVILLE, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 18 :

De M. Claude DESHOUX, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de l'argumentation avancée.

Courriel n° 19 :

De M. Jean-Luc MASSET, Dt ?

Rapport du Commissaire Enquêteur

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.

Courriel n° 20 :

De Mme Florence MELLET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.

Courriel n° 21 :

De Mme Cécile MELLET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.

Courriel n° 22 :

De Mme Martine PADIOLEAU, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.

Courriel n° 23 :

De M. Loïc PADIOLEAU, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable**.

Courriel n° 24 :

De Mme Tiphaine NINGRE-GENET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable au projet qui reprend l'argumentation de l'association Quickmove opposée au projet.

Souligne le caractère sécuritaire du chemin contrairement aux routes aménagées qui sont étroites pour y installer des pistes cyclables. »

Rapport du Commissaire Enquêteur

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable** et de l'argumentation avancée.

Contenu ayant la même teneur que les courrier numéro 2 et 3.

Analyse et traitement identique au courrier n° 2.

Courriel n° 25 :

De Mme Fabiola PERONET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable et des motivations invoquées.**

Courriel n° 26 :

De M. Alexandre LASCAR, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet et mise en avant d'interrogations sur l'origine ou le but d'une association opposée à la cession ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable.**

Courriel n° 27 :

De Mme Dominique RICHER.

En résumé :

« Avis favorable au projet et argumentation avancée ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **favorable et de l'argumentation avancée.**

Courriel n° 28 :

De M. Hervé JAUNAIS, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable au projet, opposé à la privatisation de cette voie aux motifs :

Malgré les difficultés rencontrées par le public, le chemin reste emprunté.

Une commission travaux de 2021 aurait proposé en échange des travaux de réfection, la rétrocession vers la commune.

Rapport du Commissaire Enquêteur

Conteste l'aspect sécurité de l'aménagement de la route de Brangouré. Enclavement de parcelles.

Conteste la non intégration de la voie de Bosseterre du fait de l'aménagement cyclable de la RD 127.

Conteste l'argumentation financière avancée par la commune pour l'entretien de la voirie. ».

Analyse du commissaire enquêteur : pris acte de cet avis **défavorable et de l'argumentation avancée.**

La perspicacité d'un certain public (ni justifiée, ni quantifiée) à emprunter le bois de Bosseterre, n'est pas une justification impérieuse à ne pas déclasser cette parcelle.

Les travaux de la commission travaux de 2021 ont-ils abouti à une délibération du conseil municipal ? A défaut quelle est la valeur de cette argumentation ?

Les aménagements de la route de Brangouré de la rue de l'océan et de la RD 127, ont à priori été subventionnés par le Département, la CARENE et la commune. A défaut de sécurisation des usagers quels en auraient été les objectifs ?

Depuis le délai légal d'affichage de l'avis d'enquête, aucun accès aux parcelles agricoles n'a été constaté, il en découle même une absence d'entretien réelle, et les parcelles de la famille Leray, restent accessibles depuis la route de Brangouré et de la RD 127, donc non enclavées.

Globalement, il existe une opposition exprimée sensiblement équivalente entre le public favorable et le public défavorable au déclassement et à la cession de cette unité foncière du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux.

Ce constat doit toutefois prendre en considération que la population de Saint-André-des-Eaux est d'environ 7000 habitants, et que généralement ce sont les opposants qui se manifestent le plus, or la majorité de la population andréanaise n'a pas exprimé à l'occasion de l'enquête publique son opposition formelle.

Conformément aux dispositions de l'arrêté Monsieur le Maire de Saint-André-des-Eaux en date du 05 août 2025 pris pour l'ouverture de l'enquête publique, le porteur de projet est invité à prendre connaissance du Procès-verbal relatant le déroulement de l'enquête publique et les observations du public parvenues sous toutes les formes qui lui étaient permises.

Il pourra y répondre et formuler ses observations éventuelles en communiquant son mémoire réponse dans le délai de 15 jours suivant la notification qui lui sera faite par le commissaire enquêteur.

Un exemplaire du procès-verbal relatant le déroulement de l'enquête et ses annexes notifié à la commune est joint au présent rapport.

Rapport du Commissaire Enquêteur

VII – ANALYSE DU MEMOIRE REPONSE

Faisant suite à la communication par procès-verbal du déroulement de l'enquête et des observations recueillies sous toutes leurs formes, la Mairie de Saint-André-des-Eaux, par courrier daté du 23 septembre 2025, a fait parvenir au Commissaire Enquêteur son mémoire en réponse complété de plusieurs annexes. Cette réponse a été faite dans le délai qui lui était imparti.

Le Commissaire Enquêteur prend acte :

- De la réception du mémoire en réponse qui s'est efforcé de répondre à toutes les questions ou observations.
- De la réception des pièces annexes venant conforter de l'argumentation de la commune dont :
 - Annexe A : délibération du conseil municipal n° 46.09.2015 du 21 septembre 2015 portant sur *le classement dans la voirie publique communale* des voies identifiées conjointement par les services techniques communaux et la société EDMS au cours du second trimestre 2015.
 - Annexe B : plan de l'emprise de la voie – délimitation parcelle BZ 945 et parcelles appartenant à l'ASL
 - Annexe C : délibération du conseil municipal n° 51.06.2021 du 28 juin 2021 sur les critères de classement d'une voirie dans le domaine public communal.
 - Annexe D : courriels de Saint-Nazaire Agglomération-La CARENE attestant que la voie « les Bois de Bosseterre » n'est pas inscrite au schéma directeur cyclable de l'agglomération et confirmation de Cap Atlantique que la mention erronée de la voie sur leur cartographie est corrigée.
 - Annexe E : Le courrier déchange entre la mairie de Saint-André-des-Eaux et l'association Quickmove, en date du 26 avril 2024, portant sur *les aménagements liés à la mobilité douce sur la commune*.
 - Annexe F : délibération n°60.11.2021 du 16 novembre 2021 (conseillers municipaux en fonctions)
 - Annexe G : étude de « Résiliencités » bureau d'études mandaté par la commune de Saint-André-des-Eaux concernant les enjeux de circulation et de développement des mobilités et aboutissant sur des mesures sécuritaires et de préconisation d'aménagement.

Analyse du commissaire enquêteur :

La réponse de la commune a été formalisée par la prise en compte et le traitement des points suivants :

Rapport du Commissaire Enquêteur

- STATUT DE LA VOIE + (COMPETENCE DU MUNICIPE / DU CONSEIL MUNICIPAL)
- ITINERAIRES (compétences pour les définir)
- SECURITE
- FINANCES
- LES PARCELLES ENCLAVEES
- PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE DE DECISION DES ELUS
- PRISE EN COMPTE DES PETITIONS
- LE HORS SUJET

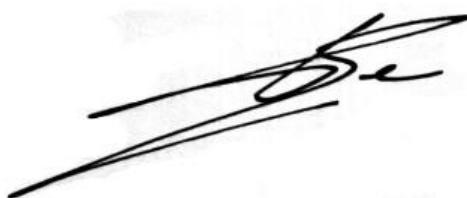
Cette analyse et ce traitement d'ensemble permettent d'apporter une réponse plus compréhensible pour le public, évitant d'éventuels renvois vers les points divers.

Dans l'ensemble le commissaire enquêteur est satisfait du traitement des observations et des réponses apportées. Aucun point lié à l'objet de l'enquête n'a été éludé. Les documents annexes à ce mémoire viennent sérieusement étayer les réponses fournies.

On notera les points positifs suivants clarifiant :

- *Le contexte actuel de l'ASL, la position de la commune et la compétence du conseil municipal.*
- *Les compétences relevant du Département et de la communauté d'agglomérations.*
- *La non inscription du Bois de Bosseterre à l'un des itinéraires recensés pour le schéma directeur cyclable de la CARENE. La correction effectuée par Cap Atlantique par la mise à jour de sa carte des aménagements cyclables qui permet une cohérence des itinéraires cyclables pour les deux EPCI.*
- *L'adoption par le conseil municipal formalisé par une délibération à l'unanimité du déploiement d'un plan vélo 2023/2028.*
- *L'existence d'alternatives pour les mobilités douces afin de ne pas emprunter un domaine privé.*
- *Le protocole pour la liaison Saint-André-des-Eaux / Guérande et la prévision pour rejoindre la zone de Brais.*
- *La prise en compte de la sécurité au travers des études réalisées et des recommandations nationales, permettant une cohabitation autos-vélos.*
- *La gestion des deniers publics par la commune et l'aide à la décision des élus.*

Fait et clos à PORNICHET, le 23 septembre 2025
Le Commissaire Enquêteur



Bilan du déroulement et des observations reçues par le Commissaire enquêteur

Jacques CADRO

45 avenue Georges Clemenceau

44380 PORNICHET

le 11 septembre 2025

**Monsieur le Maire de la commune
de SAINT-ANDRE-DES-EAUX
5 place de la Mairie – BP 5
44117 SAINT-ANDRE-DES-EAUX**

PROCES -VERBAL RELATANT LE DEROULEMENT ET LES OBSERVATIONS LIEES A L'ENQUETE PUBLIQUE

OBJET : Enquête préalable au « projet déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, d'une unité foncière située cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation de Bois de Bosseterre.

Par arrêté municipal SG/T173/2025 en date du 05 août 2025, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour mener l'enquête publique liée à votre projet.

Conformément à l'arrêté précité, l'enquête publique liée à ce projet de déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, de l'unité foncière répondant à l'appellation de Bois de Bosseterre, située à l'entrée du domaine du Golf de Saint-Denac, et ce avant son éventuelle cession au profit de l'ASL du même nom, s'est déroulée du lundi 25 août 2025 au mercredi 10 septembre 2025 inclus.

Il n'a pas été estimé nécessaire de prolonger la durée de l'enquête publique.

Durant cette période :

- Le dossier d'enquête ainsi que le registre où le public pouvait consigner ses observations ont été mis à la disposition du public aux jours et heures ouvrables de la mairie de Saint-André-des-Eaux.
- Le public pouvait soit venir s'exprimer auprès du commissaire enquêteur ou lui adresser ses observations à l'adresse de la mairie.
- Une adresse internet a été mise à la disposition du public afin qu'il puisse éventuellement s'exprimer sur le projet.

Bilan du déroulement et des observations reçues par le Commissaire enquêteur

- Un poste informatique a été mis à la disposition du public en mairie, afin qu'il puisse prendre connaissance de l'intégralité du dossier, ce dernier étant par ailleurs consultable au format papier et au format dématérialisé sur le site officiel de la mairie.

Les trois permanences successives assurées en mairie de Saint-André-des-Eaux, se sont déroulées comme prévu et sans aucun incident.

La publicité pour cette enquête a été réalisée de la façon suivante :

Par envoi aux riverains d'un courrier annonçant l'enquête publique.

Par annonce de l'enquête publique sur le site internet de la mairie de Saint-André-des-Eaux

Par un affichage en quatre points sur le site concerné par le projet.

Par un affichage en mairie.

Par une publication dans la presse, rubrique annonces légales :

- Ouest France parution du 09 août 2025
- Presse Océan parution du 09 août 2025

L'affichage a été contrôlé le 08 août 2025, ainsi qu'avant la tenue de chaque permanence. *Bien que soumis à dégradations*, il a été renouvelé et maintenu durant toute la durée de l'enquête.

Le dossier d'enquête publique a été mis en ligne sur le site internet de la mairie avec possibilité de téléchargement des différents documents.

Les locaux mis à la disposition du Commissaire enquêteur offraient l'espace nécessaire à l'accueil, à la réception et à l'information du public. Ces locaux étaient parfaitement accessibles à tout public.

Durant ses permanences, le commissaire enquêteur a reçu au total vingt et une personnes dans le cadre de ce dossier d'enquête.

Bilan de la participation du public :

- Quelques personnes sont venues ou ont pris contact avec la mairie de Saint-André-des-Eaux pour consulter le dossier ou obtenir quelques précisions.
- Deux personnes se sont exprimées sur le registre d'enquête *hors permanence* et ont déposé deux observations.
- *Durant les permanences* tenues par le commissaire enquêteur *Vingt-deux personnes se sont présentées* pour prendre connaissance du dossier ou obtenir des renseignements.

Bilan du déroulement et des observations reçues par le Commissaire enquêteur

- Quinze observations écrites ont été portées sur le registre d'enquête.
- Aucune observation verbale ayant trait à ce dossier n'a été formulée.
- Treize courriers à l'attention du Commissaire Enquêteur ont été remis ou adressés en mairie de Saint-André-des-Eaux.
- Vingt-huit courriels à l'attention du Commissaire Enquêteur ont été envoyés sur l'adresse informatique dédiée pour cette enquête

Prenant en considération la participation du public et la teneur de ses observations, pour compléter l'appréciation qu'il s'est fait sur le dossier soumis à enquête, le commissaire enquêteur vous demande :

- De prendre acte de ce bilan.
- De prendre connaissance de la totalité des observations figurant en annexes 1, 2 et 3.
- D'apporter une réponse appropriée aux avis défavorables ayant trait à l'objet de l'enquête.
- D'étudier le possible enclavement avancé par certains propriétaires.
- De prendre en considération les alternatives proposées, et d'y apporter une réponse.

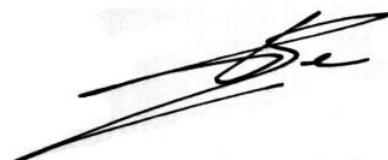
Vous pouvez par ailleurs, et si vous le souhaitez, apporter toutes précisions utiles à l'enquête que vous souhaiteriez porter à la connaissance du commissaire enquêteur.

Vous disposez d'un délai de 15 jours à compter de la réception du présent procès-verbal, pour communiquer vos réponses et observations éventuelles sous forme de mémoire, qu'il conviendra de faire parvenir directement au commissaire enquêteur.

Toute personne physique ou morale intéressée pourra prendre connaissance, en mairie de Saint-André-des-Eaux, du mémoire en réponse du demandeur, du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur.

PV des observations + 3 annexes
Remis le 11 septembre 2025

Jacques CADRO
Commissaire Enquêteur



Annexe I : Observations écrites

Observation écrite n° 1 :

M. PENDELIO, Christian, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Je suis opposé à la cession et à la privatisation de la route et du chemin.

Je vous remets un courrier signé de 10 riverains qui sont en accord avec ma demande. »

Observation écrite n° 2 :

M. RIGOUBY, Benoit, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Trésorier de l'association Quickmove, je m'oppose à la cession du chemin des bois de Bosseterre, au nom de la sécurité et de l'intérêt commun.

Nous vous remettons ce jour nos arguments contre cette cession. »

Observation écrite n° 3 :

Mme COUSINIE, Cécile, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Je m'inquiète sur la possibilité pour les cyclistes de continuer à traverser le domaine de Saint-Denac, pour atteindre la cité scolaire de Grand-Air de La Baule où mes enfants sont scolarisés et où je travaille. La fermeture de ce domaine nous obligerait à passer par une route plus longue et plus dangereuse. »

Observation écrite n° 4 :

M. BAILLY, Stéphane, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Je suis favorable à la cession de la chaussée et à la privatisation.

Un choix économique et judicieux pour la commune. »

Observation écrite n° 5 :

M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Remise du manifeste de Quickmove attestant de 15 bonnes raisons de garder au sein de la commune ce bien d'utilité publique. »

Observation écrite n° 6 :

Mme Emmanuelle DAL CORSO, [REDACTED] 44117 Saint-André- des-Eaux.

« Je suis pour la cession de la voie des Bois de Bosseterre à l'ASL et j'encourage la municipalité à valider sa décision et à confirmer les travaux engagés sur la route de Brangouré, cela afin de sécuriser l'accès à nos maisons et ne pas accueillir une piste cyclable dans le domaine. »

Observation écrite n° 7 :

M. Lionel CREMET, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Je suis propriétaire au 32 les bois de Bosseterre, et depuis 2021 j'ai pu constater une nette dégradation de la chaussée qui rend la circulation inconfortable voire dangereuse en vélo ou à moto. Les quelques rustines apposées ça et là n'ont en rien réglé le problème.

Je suis conscient de l'entretien et la réfection estimée à 60000 €, du revêtement de la voie des bois de Bosseterre n'est pas la priorité de la commune. De plus la commune a réalisé récemment des travaux d'ampleur aux frais des contribuables permettant aux cyclistes de circuler en sécurité sur une voie aménagée depuis Avrillac, jusqu'à Pornichet via Rezac, ce qui rend inutile l'utilisation de la voie des bois de Bosseterre réclamée vent debout par quelques cyclistes mobilisés sous l'égide d'une association.

Annexe I : Observations écrites

Aussi, afin de sécuriser l'accès à mon domicile et de constituer un ensemble homogène pour le domaine du golf de Saint-Denac, je considère que la cession par la commune de ladite voie à l'ASL permettra de restaurer l'enrobé aux frais de la copropriété tout en permettant à la commune de dégager un crédit de 95000 € (60000 € de réfection + 35000 € de cession) qui pourrait être utilisé à bon escient pour améliorer la vie des Andréanais. »

Observation écrite n° 8 :

M. & Mme Jean-Pierre et Liliane GUINAMANT, [REDACTED]
44117 Saint-André-des-Eaux.

« Contestons la vente du chemin des Bois de Bosseterre. Ce chemin est référencé sur le topo-guide de Cap Atlantique de 2022. Il permettrait d'aller en toute sécurité par un chemin cyclable du centre de Saint André à Rezac via la D 127. Nous nous interrogeons sur le fait de vendre un bien public qui améliorerait le cheminement doux (vélos, piétons) pour arranger des propriétaires habitant le long du chemin. »

Observation écrite n° 9 :

M. Jean-Paul LERAY, [REDACTED] AVRILLAC, 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Je suis propriétaire de la parcelle BZ 113 qui est bordée d'un côté par le chemin de Bosseterre et de l'autre par la RD 127.

J'ai l'intention de diviser cette parcelle en 2 lots que je réserve à mes enfants.
Je souhaite garder un accès sur le chemin de Bosseterre. Le chemin n'est pas entretenu car l'accès au terrain au profit de l'exploitant se fait par les terrains voisins. »

Observation écrite n° 10 :

M. Philippe LE BRAS, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

« Je suis propriétaire du lot 13 dans le domaine et je suis opposé à l'acquisition de la voie communale pour les raisons suivantes :

- Frais d'installation d'un portail.
- Frais de maintenance.
- Risque de devoir installer un mur de boites à lettre à l'entrée du domaine.
- Problème d'accès aux livreurs.
- Problème d'accès au véhicule de ramassage des déchets avec le risque de devoir porter les déchets à l'extérieur du domaine.
- Frais d'entretien de la voirie.
- Frais d'entretien des fossés (curage et fauchage à 50%).
- Frais d'acquisition élevés, ça devrait être gratuit ou alors la route devrait être remise en état avant.

Donc je suis opposé à l'acquisition. »

Observation écrite n° 11 :

M. &Mme Cédric & Ghislaine PATUREL.

« Nous sommes favorables = économie pour la municipalité. »

Observation écrite n° 12 :

M. &Mme François & Michèle SOWEINE, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux.

Déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux
de la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation de Bois de Bosseterre

Annexe I : Observations écrites

« Nous sommes favorables à la rétrocession de la partie communale des Bois de Bosseterre et Brangouré à l'ASL pour une question de sécurité, de couts, d'entretien pour la commune. »

Observation écrite n° 13 :

Mme GAUTHIER, Valérie, [REDACTED] 44510 Le Pouliguen.

Mme GAUTHIER, Clarisse, [REDACTED] 44510 Le Pouliguen.

« En indivision sur la parcelle 206, nous ne voyons pas d'objection à ce que le chemin soit déclassé. »

Observation écrite n° 14 :

M. GOURAUD, Philippe, [REDACTED] 44410 Saint-Lyphard

M. GOURAUD, Denis, Dt 8 la Ville Allo, 56220 Malansac

« Agissant en tant que représentants de l'indivision GOURAUD, propriétaires des parcelles 104, 222 et 223 ; Ces parcelles sont accessibles à partir de la route de Brangouré et sont bordées de l'autre côté par le chemin du Bois de Bosseterre sans en avoir l'accès. Dans l'éventuelle possibilité de division des 3 parcelles, il serait souhaitable de conserver ou d'obtenir un accès à partir de ce chemin. »

Observation écrite n° 15 :

M. BELBEOCH, Loïc [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

« Je suis contre la cession de cette voirie qui ne coute rien à la commune. La demande de M. CLAMART, à l'origine était d'avoir une date de réfection de la voirie. Cette voirie permet d'éviter un carrefour dangereux et d'accéder directement à la route de Rezac pour les cyclistes. Je ne comprends pas le revirement de M. le Maire et de son adjoint à l'urbanisme qui en 2022 étaient fortement opposés à cette cession.

Dans le dossier la délib du 28 juin 2021 n'a absolument rien à voir. C'est une délib de rétrocession du privé vers le public et non l'inverse comme pour les Bois de Bosseterre. »

de la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation de ~~Bois de Bosseterre~~

Annexe II : Courriers

Courrier n° 1 :

M. PENDELIO, Christian, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Relate ses griefs à l'encontre des municipalités successives.

Opposé au déclassement et à la privatisation de cette voie aux motifs :

- que le municipie actuel n'en n'est pas le propriétaire ;
- que le chemin est une continuité naturelle pour les randonneurs empruntant le chemin de St André et voulant rejoindre Rezac ;
- conteste les motifs invoqués pour la cession. »

Courrier n° 2 :

M. RIGOUBY, Benoit, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« L'association Quickmove est opposée au déclassement et à la cession du chemin des Bois de Bosseterre aux motifs :

- Une pétition a recueilli 590 signatures pour la sauvegarde du chemin de Bosseterre.
- Le chemin était intégré au projet plan vélo de la communauté d'agglomération.
- Le chaucidou route de Brangouré n'assure pas la sécurité des mobilités douces.
- La conservation du chemin évite d'emprunter la RD 127.
- La vente du chemin supprime la liaison vers Trévécar et la plage de La Baule.
- La vente n'est pas une attitude citoyenne responsable.
- Conteste les aménagements effectués (suppression buse sur RD 127 et aménagement de l'entrée sur le domaine public).
- Augmentation de l'usage du vélo et expansion des mobilités douces.
- Augmentation de la population, du trafic et des risques pour les mobilités douces.
- Risques présentés par les voitures électriques pour les usagers des mobilités douces.
- Intégration du chemin dans le plan vélo de Cap Atlantique en 2022.
- Chemin naturellement sécurisé pour les promenades familiales ou les sportifs.
- Prévision de l'événement Presqu'île Vélo Vintage. Besoin de voies non partagées ou à faible fréquentation.
- L'association Quickmove souhaite faire découvrir les voies cyclables sécurisées et promouvoir l'essor du vélo. »

Courrier n° 3 :

M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Manifeste de l'association Quickmove qui est opposée au déclassement et à la cession du chemin des Bois de Bosseterre. »

Courrier n° 4 :

Mme DUMAS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation en faveur de la cession pouvant découler du déclassement. »

Courrier n° 5 :

M. Gérard LERAY, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

de la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation de ~~bois de Bosseterre~~

Annexe II : Courriers

En résumé :

« Observation concernant les parcelles BZ 108 et BZ 113 qui bordent la route de Brangouré et la RD 127. Demande à bénéficier d'un droit de passage au prétexte que ses parcelles seraient enclavées. »

Courrier n° 6 :

M. Christian PENDELIO, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Conteste le projet de déclassement en vue de sa cession. Considère qu'il s'agit d'une trahison générale au profit d'intérêts particuliers. »

Courrier n° 7 :

M. Mmes Louise, Jeanne, François CHATELAIN-LACAM, Maryse & Robert LACAM, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Ne sont pas favorables à une fracturation du territoire communal et à l'isolement du domaine du golf.

Proposent une alternative par laquelle la commune conserve l'entrée du domaine et cède la voirie à l'ASL.

Proposent que la municipalité ouvre des négociations avec l'ASL pour continuer à permettre une circulation ouverte aux piétons et aux cyclistes. »

Courrier n° 8 :

M. & Mme Jean-Claude de Gisèle PIVAUT, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Propriétaires des parcelles 106 et 107 auxquelles ils accèdent pour l'exploitation agricole à partir de la route de Brangouré. L'accès à la parcelle 107 ne possède pas d'accès direct sur le bois de Bosseterre mais si elle devait être séparée du bien patrimonial, pourrait se trouver enclavée. Souhaite conserver un accès par le Bois de Bosseterre ». »

Courrier n° 9 :

Mme Catherine BAILLY, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable à la cession suivi d'une argumentation détaillée. »

Courrier n° 10 :

M. POINT, Jacky, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable à la cession suivi d'une argumentation détaillée.

Conteste l'argumentation de la commune : désenclavement et gestion des deniers publics.

Le bois de Bosseterre contribue au désenclavement, à la sécurisation des déplacements et développement du tourisme vert.

Favorise l'usage du vélo et des mobilités douces.

Assure la sécurité des déplacements au regard du trafic routier, du parc automobile et du vieillissement de la population.

Organisation de randos vélo vers les communes voisines sans emprunter la RD 127 ». »

Annexe II : Courriers

Courrier n° 11 :

Association Quickmove représentée par M. POINT, Jacky, [REDACTED]
44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

Avis défavorable avec remise de la pétition « sauvons le chemin les Bois de Bosseterre ».

Courrier n° 12 :

Mme Sabrina RIGOUBI, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable argumentée aux motifs :

Conteste le projet du point de vue écologique, sécuritaire, politique et touristique ».

Courrier n° 13 :

M. Benoit RIGOUBI, [REDACTED] 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable argumentée aux motifs :

Conteste l'argumentation de la mairie pour ses critères de refus d'intégration de voirie et pour le cout avancé qui représente une part infime de la commune pour l'entretien de cette voirie.

Fait référence à la politique opposant les élus d'opposition au maire, voir à la municipalité actuelle, associant les agriculteurs locaux ».

Annexe III : courriels

Courriel n° 1 :

De M. Patrick STIVENARD, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet, suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 2 :

De M. Hervé JAUNAIS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Demande de renseignements sur le dossier soumis à enquête publique ».

Courriel n° 3 :

De M. Pierre BARRE, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet, suivi d'observations ».

Courriel n° 4 :

De M. Michel DEFOIS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Courriel n° 5 :

De M. Hervé JAUNAIS, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Demande de renseignements sur le dossier soumis à enquête publique ».

Courriel n° 6 :

De Mme Cécile PRUGNEAU

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Courriel n° 7 :

De Mme Sophie GINEFRA, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 8 :

De Mme Gisèle MELLET, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 9 :

De M. Sylvain LEGAL, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 10 :

De M. Robert CLAMART, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

Annexe III : courriels

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 11 :

De M. Hervé CROIZON, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 12 :

De M. Jean-Claude CADI, Dt ?

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 13 :

De Mme Mathilde EVRAIN, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 14 :

De M. Patrick BISQUAY, Dt ?

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 15 :

De Mme Marie-Laure DUBOIS, Dt ?

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 16 :

De M. & Mme Hugues et Christine JAUNET, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 17 :

De M. Roch DERVILLE, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 18 :

De M. Claude DESHOUX, Dt 44117 Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 19 :

De M. Jean-Luc MASSET, Dt ?

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Annexe III : courriels

Courriel n° 20 :

De Mme Florence MELLET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Courriel n° 21 :

De Mme Cécile MELLET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Courriel n° 22 :

De Mme Martine PADIOLEAU, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Courriel n° 23 :

De M. Loïc PADIOLEAU, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet ».

Courriel n° 24 :

De Mme Tiphaine NINGRE-GENET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable au projet qui reprend l'argumentation de l'association Quickmove opposée au projet.

Souligne le caractère sécuritaire du chemin contrairement aux routes aménagées qui sont étroites pour y installer des pistes cyclables. »

Courriel n° 25 :

De Mme Fabiola PERONET, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet suivi d'une argumentation ».

Courriel n° 26 :

De M. Alexandre LASCAR, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis favorable au projet et mise en avant d'interrogations sur l'origine ou le but d'une association opposée à la cession ».

Courriel n° 27 :

De Mme Dominique RICHER.

En résumé :

« Avis favorable au projet et argumentation avancée ».

Annexe III : courriels

Courriel n° 28 :

De M. Hervé JAUNAIS, Dt Saint-André-des-Eaux

En résumé :

« Avis défavorable au projet, opposé à la privatisation de cette voie aux motifs :

Malgré les difficultés rencontrées par le public, le chemin reste emprunté.

Une commission travaux de 2021 aurait proposé en échange des travaux de réfection, la rétrocession vers la commune.

Conteste l'aspect sécurité de l'aménagement de la route de Brangouré. Enclavement de parcelles.

Conteste la non intégration de la voie de Bosseterre du fait de l'aménagement cyclable de la RD 127.

Conteste l'argumentation financière avancée par la commune pour l'entretien de la voirie. ».

Monsieur CADRO Jacques
45 avenue Georges Clémenceau
44380 PORNICHET

Enquête publique relative au projet de déclassement de la voie communale « Les Bois de Bosseterre »

Mémoire en réponse sur les observations du procès-verbal du commissaire-enquêteur

Dossier suivi par Alexina PIVETEAU, directrice générale des services

dgs@vile-st-andre-des-eaux.fr

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par ce courrier, je vous apporte les réponses et précisions aux observations que vous avez soulevées dans le procès-verbal du dossier de l'enquête publique relative au projet de déclassement de la voie communale « Les Bois de Bosseterre ».

Annexes jointes :

Annexe A : délibération du conseil municipal n° 46.09.2015 du 21 septembre 2015 de classement des voies dans le domaine public communal

Annexe B : plan de l'emprise de la voie – délimitation parcelle BZ 945 et parcelles appartenant à l'ASL

Annexe C : délibération du conseil municipal n° 51.06.2021 du 28 juin 2021 sur les critères de classement d'une voirie dans le domaine public communal

Annexe D : courriels de Saint-Nazaire Agglomération-La CARENE attestant que la voie « les Bois de Bosseterre » n'est pas inscrite au schéma directeur cyclable de l'agglomération et confirmation de Cap Atlantique que la mention erronée de la voie sur leurs cartographie est corrigée.

Annexe E : courrier de réponse de la commune à l'association Quickmove en date du 26 avril 2024

Annexe F : délibération n°60.11.2021 du 16 novembre 2021 (conseillers municipaux en fonctions)

Annexe G : étude de Résiliencités

Au préalable, la commune tient à rappeler que la dénomination de la voie cadastrée est « les Bois de Bosseterre » et ne fait pas référence au terme de « chemin » (délibération n° 46.09.2015 du 21 septembre 2015, [annexe A](#)) contrairement à ce que l'on retrouve dans plusieurs observations formulées lors de l'enquête.

1/ STATUT DE LA VOIE, COMPÉTENCE DU MUNICIPE / DU CONSEIL MUNICIPAL

Il est rappelé que le projet de déclassement et de cession est motivé en premier lieu par la nécessité de résoudre un imbroglio administratif. En effet, la parcelle communale BZ 945 objet de l'enquête publique ne recouvre qu'une partie de l'emprise de la voirie, qui empiète donc actuellement sur des parcelles privées appartenant à l'ASL (voir plan complémentaire en [annexe B](#)). Un enjeu majeur, et partagé entre la commune et l'ASL, réside dans l'uniformisation du statut de la voie (publique ou privée), condition nécessaire d'une part à la sécurisation juridique de la gestion des réseaux d'eau, d'assainissement, de télécommunication, d'électricité et d'éclairage public, et d'autre part à la prise en charge des frais de réfection et d'entretien.

La notice d'enquête publique fait référence à la délibération du conseil municipal n° 51.06.2021 du 28 juin 2021 (voir [annexe C](#)) : les critères permettant de juger qu'une voie privée a vocation à être intégrée dans le domaine public (intérêt pour le désenclavement de la circulation du quartier, sauf si un intérêt public d'aménagement est avéré) sont bien transposables à la situation d'une voie publique qui n'a plus vocation à y rester.

Sur le fait que le municipé actuel ne serait pas le propriétaire de la voie : il appartient au conseil municipal de régler par ses délibérations les affaires de la commune en application de l'article L. 2121-29 du code général des collectivités territoriales. La commune est propriétaire de la voie dont s'agit. L'article L. 141-3 du code de la voirie routière prévoit expressément que le classement et le déclassement des voies communales sont prononcés par le conseil municipal. La proposition de déclasser la voie des Bois de Bosseterre sera dès lors soumise à l'ensemble des conseillers municipaux, dans le respect des procédures légales.

2/ ITINÉRAIRES DOUX, AUTORITÉS COMPÉTENTES

Le tracé des itinéraires doux (alternatifs aux véhicules motorisés) relève de la compétence de l'agglomération et du département (les départements sont compétents en matière de développement maitrisé des sports de nature en application de l'article L. 311-3 du Code du sport).

Le département de Loire-Atlantique ne recense pas la voie des Bois de Bosseterre dans son plan des itinéraires de promenades et de randonnées établi en application de l'article L. 361-1 du code de l'environnement. Le fait qu'une voie soit considérée par certains promeneurs (la personne qui avance ce fait reconnaît elle-même que peu d'Andréanais ont connaissance de ce chemin) comme une « continuité naturelle » de cheminement ne peut fonder à lui seul le maintien de ladite voie dans le domaine public, au vu des motifs exposés par ailleurs en faveur du déclassement. La perspicacité d'un certain public (ni justifiée, ni quantifiée) à emprunter la voie des bois de Bosseterre, n'est pas une justification impérieuse à ne pas déclasser cette parcelle. En tout état de cause, on peut mettre en doute le fait que la voie soit actuellement utilisée par des randonneurs dès lors qu'il n'y a pas de débouché physique à cette impasse, qui se termine par un fossé qui ne paraît pas aisément franchissable.

Un itinéraire empruntant la voie des Bois de Bosseterre ne figure pas non plus au schéma de développement des randonnées à l'échelle intercommunale de Saint-Nazaire Agglomération-la CARENE (la commune de Saint-André-des-Eaux n'appartenant pas à Cap Atlantique). L'erreur de mention de la voie sur certaines cartes récentes est prise en compte et va être rectifiée (voir [annexe D](#)).

Sur le fait que la vente de la voie des Bois de Bosseterre supprimerait la liaison vers Trévécart et la plage de La Baule : la liaison évoquée n'est pas un itinéraire recommandé, et ce, d'autant qu'elle emprunte une voie déjà privée du domaine du Golf de Saint Denac, dépourvue de servitude de

passage. L'intérêt public du projet de déclassement et de cession de la ~~voie des Bois de Bosseterre~~ est analysé sans lien avec cette question.

Des alternatives d'itinéraire empruntant des voies publiques jalonnées pour les mobilités douces existent.

La commune a signé un protocole avec le département pour la liaison Saint-André / Guérande via Avrillac et la route de Brangouré pour rejoindre à terme la zone de Brais.

3/ SÉCURITÉ

Sur le fait que cette voirie « permet d'éviter un carrefour dangereux et d'accéder directement à la route de Rézac pour les cyclistes » : un itinéraire qui emprunterait la voirie des Bois de Bosseterre n'éviterait pas de traverser la RD 127, traversée que seul le département peut autoriser. Le département a validé les travaux d'aménagements réalisés au carrefour de la RD 127 et de la route de Brangouré et les a soutenus financièrement tout comme Saint-Nazaire Agglomération-la CARENE (le conseil municipal a voté à l'unanimité les demandes de subventions et participations financières auprès de ces deux partenaires pour la réalisation de ces travaux).

Le département est gestionnaire de la voirie départementale et de ce fait seul compétent pour autoriser ou non les entrées et sorties sur la RD 127 et les modalités d'accès. La commune s'en tient à la décision de l'autorité départementale.

Sur le fait que le chaucidou route de Brangouré n'assure pas la sécurité des mobilités douces : réponse a déjà été apportée dans le courrier adressé à l'association Quickmove en date du 26 avril 2024 ([annexe E](#)). Les décisions sur les aménagements retenus dans le secteur de Brangouré sont en phase avec les expertises sollicitées auprès d'un bureau d'étude spécialisé et les recommandations nationales.

L'analyse des observations ne fait pas ressortir de démonstration de la dangerosité des nouveaux aménagements route de Brangouré / RD 127 finalisés en juin 2025.

Sur l'augmentation de l'usage du vélo et l'expansion des mobilités douces : la municipalité actuelle s'est pleinement saisie de la question des mobilités douces en s'appuyant sur des avis d'experts et des autorités compétentes (département et communauté d'agglomération). Le Plan Vélo pluriannuel séquencé et chiffré adopté a raisonnablement défini quelles étaient les voies les plus adaptées à des aménagements en faveur des mobilités douces.

Sur le fait que la voirie des Bois de Bosseterre serait naturellement sécurisée pour les promenades familiales ou les sportifs : la commune s'en remet à l'autorité départementale, compétente dans ce domaine, qui n'a pas retenu cet itinéraire.

Sur l'article de Ouest France : la commune prend acte de l'expression du collectif d'agriculteurs de la commune et rappelle qu'ils ont été consultés dans le cadre des aménagements de la route de Brangouré et qu'aucune contestation n'a été relevée à cette occasion.

4/ SUR LE RISQUE D'ENCLAVEMENT DE CERTAINES PARCELLES

Tout risque d'enclave de parcelle du fait du déclassement de la voirie des Bois de Bosseterre a été écarté au regard des données récoltées lors de l'enquête publique.

A ce jour, l'absence d'accès apparents et matérialisés aux parcelles ~~boruant la voie du nord et~~ notamment les parcelles BZ 113, 104, 222 et 223 depuis la voie des Bois de Bosseterre, comme l'atteste le commissaire enquêteur, est confirmée par la commune.

En l'état, même si la voie des Bois de Bosseterre est déclassée et cédée, cela ne crée pas d'enclavement des parcelles auxquelles on peut accéder par la route de Brangouré.

Toute division de parcelle devra faire l'objet d'une demande préalable en mairie.

Si un terrain devient enclavé (sans accès direct à une voie publique) par suite de la division d'un fonds, l'article 684 du code civil dispose que le droit de passage ne peut être demandé que sur le terrain qui a fait l'objet de la division.

Comme rappelé dans la notice de l'enquête publique, les parcelles en question sont classées en zone AA1b, « zone agricole pérenne » (de long terme) la plus éloignée de la zone agglomérée. Elle admet une constructibilité ouverte pour les activités agricoles professionnelles (bâtiments d'exploitation, logements...), et restreinte pour les constructions existantes à usage d'habitation, puisqu'elle n'autorise que la construction d'extension limitée et d'annexes. ». Les parcelles en question, divisées ou non, n'ont donc pas vocation à devenir constructibles.

5/ FINANCES

Sur le fait que la voirie ne couturait rien à la commune : l'opportunité de la prise en charge par la commune de la réfection de cette voie a été à plusieurs reprises examinée par les élus successifs, en tenant compte de la complexité du statut de la voie évoquée au point 1/ ci-dessus et au contexte à un instant T. Si la commune a décidé de ne pas engager de dépenses d'entretien ces dernières années, cela ne peut perdurer dès lors que les dépenses d'entretien des voies communales font partie des dépenses obligatoires mises à la charge des communes par l'article L. 2321-2 du code général des collectivités territoriales. La commune pourrait voir sa responsabilité engagée en cas de défaut d'entretien, et il est acquis que la voie des Bois de Bosseterre nécessite une réfection.

Sur la bonne gestion des deniers publics : elle relève de la responsabilité du conseil municipal auquel la décision de déclasser et de céder la voie revient. Les aménagements contestés route de Brangouré ont été de plus élaborés et financés en partie par le département et la communauté d'agglomération conformément aux politiques de soutien aux mobilités douces et à la sécurisation des itinéraires que ces collectivités portent.

6/ SUR LA PRISE EN COMPTE DU CONTEXTE DE DECISION DES ELUS :

IL est précisé au préalable qu'en 2022, l'actuel adjoint à l'urbanisme n'était plus en fonction (voir [annexe F](#) - délibération n°60.11.2021 du 16 novembre 2021 qui atteste que Thierry RYO n'était plus conseiller municipal).

Jusqu'en 2022, aucune étude ne permettait de garantir l'absence d'intérêt de la voie des Bois de Bosseterre aux fins de création d'une voie douce. La communauté d'agglomération et le département avaient laissé ouverte cette possibilité. Le déclassement et la cession de la voie apparaissaient alors comme prématurés.

Aujourd'hui, l'absence d'intérêt de la voie des Bois de Bosseterre à fins de création d'une voie douce est fondée au vu des éléments nouveaux depuis 2022 ci-dessous rappelés :

- Étude réalisée par le bureau d'études RésilienCités / Yann Leclercq ~~Urbanistes, pour rendre la voirie cyclable (voir [annexe G](#))~~ : la mission s'est déroulée entre août et décembre 2023 avec des relevés terrain, une collecte et analyse de données, des entretiens avec des acteurs locaux, un questionnaire complété par 178 Andréanais, des réunions de travail avec élus et techniciens.
- C'est sur cette base argumentée, chiffrée et séquencée que le conseil municipal a adopté à l'unanimité la délibération cadre pour le déploiement d'un Plan Vélo 2023-2028 en réunion du 18 décembre 2023.
- Cette position de la commune est désormais appuyée par Saint-Nazaire Agglomération-la CARENE (courriel de confirmation en [annexe D](#)) et le département, dont Cap Atlantique a pris acte.
- Ce n'est que postérieurement aux aménagements de sécurité réalisés sur la route de Brangouré et à son intersection avec la RD 127 (fin juin 2025) que le projet de déclassement et de cession de la voie des Bois de Bosseterre a été soumis à enquête publique (du 25 août au 10 septembre 2025).

→ ces changements majeurs de contexte sont à l'origine de l'évolution de posture des élus entre 2022 et 2025, excluant de fait le qualificatif de « revirement ».

7/ SUR LA PRISE EN COMPTE DES PETITIONS

La commune s'interroge sur la force probante de cette pétition lancée avant la réalisation des travaux d'aménagement de la route de Brangouré et de la RD 127. Les initiateurs de la pétition n'ont pas informé les pétitionnaires des aménagements alternatifs prévus et même réalisés (des signatures ont été recueillies après la finalisation des travaux).

Recevabilité contestable d'une pétition lancée alors que l'enquête publique n'était pas annoncée, et que seuls les observations, courriers ou mails sont pris en compte durant une enquête publique. Sur les 524 + 97 signatures recueillies seulement 15 (chang.org) + 12 (manuelles) ont été émises durant le laps de temps d'ouverture d'enquête.

8/ HORS SUJET

Les règles de prise de décision sur certains sujets évoqués (clôture du domaine, gestion des accès ...) relèvent des statuts de l'ASL et/ou des décisions prises en assemblées générales. La commune avait notamment pu prendre acte, par courrier du président de l'ASL en date du 27 mai 2024, que la résolution concernant l'acceptation de la rétrocession de la partie communale de la voirie avait été votée à une très large majorité.

L'implantation de murs d'entrée de domaine sur la voie publique n'a pas été contestée, à notre connaissance, au moment de leur édification. Cette question ne concerne pas directement le projet de déclassement et de cession de la voie des Bois de Bosseterre.

Sur la prévision de l'événement Presqu'île Vélo Vintage et le besoin de voies non partagées ou à faible fréquentation : l'organisation d'une manifestation cycliste n'entre pas dans le cadre de l'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations.

Le Maire,
Mathieu COËNT
à Saint-André-des-Eaux, le 23/09/2025

Le Maire,
Mathieu COËNT




DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Commune de SAINT-ANDRE-DES-EAUX

Enquête Publique

« Enquête préalable au déclassement du domaine public communal
de Saint-André-des-Eaux de la parcelle BZ 945
dite du Bois de Bosseterre »

Enquête menée du 25 août 2025 au 10 septembre 2025 inclus.

Référence : arrêté municipal SG/T173/2025 du 05/08/2025

- Conclusions du Commissaire Enquêteur

Conclusions du Commissaire Enquêteur

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE – ENQUETEUR

L'enquête publique relative au projet de déclassement du domaine public communal d'une unité foncière constituée par « le bois de Bosseterre » sur le territoire de la commune de Saint-André-des-Eaux, s'est déroulée du lundi 25 août 2025 au mercredi 10 septembre 2025 soit durant 17 jours consécutifs.

L'emprise foncière de la voie communale soumise au projet de déclassement porte sur la parcelle cadastrée Section BZ n° 945, pour une contenance totale de 53 ares 93 centiares. Elle répond à l'appellation de bois de Bosseterre.

La parcelle objet du projet de déclassement est actuellement la propriété de la commune de Saint-André-des-Eaux. Il existe toutefois une certaine imprécision du tracé qui ferait apparaître un découpage irrégulier entre la partie privée de l'ASL et la partie communale.

Le Bois de Bosseterre est implanté en zonages « Uhb1 et AA1b » au Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la CARENE. Ce zonage correspondant aux « *Secteurs d'habitat rural des villages et hameaux des communes de l'agglomération - secteurs anciens du « secteur golfique » et lisière de l'agglomération de la commune de Saint-André-des-Eaux* » ; aux « *grandes zones agricoles pérennes éloignées des secteurs habités* ».

Ce déclassement permettra éventuellement la cession de ladite unité foncière au profit de « l'A.S.L du domaine du Golf de Saint-Denac », qui souhaite l'intégrer à son programme d'entretien global. Cela permettra également à la commune de réduire les charges inhérentes à l'entretien de cette voie publique qui n'a pour principale vocation que de desservir des parcelles privées, et qui ne contribue nullement au désenclavement de ce secteur.

Au regard du taux de participation du public, il n'a pas été jugé nécessaire d'avoir à prolonger de la durée de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée conformément aux prescriptions légales réglementaires. Toutes les dispositions ont été prises pour communiquer l'information au public intéressé et pour que nul ne puisse se prévaloir d'une insuffisance en la matière.

Toute personne était à même de s'informer du projet, de son but, de la teneur des textes et décisions les motivant ainsi que des décisions pouvant découler des suites de cette enquête.

Le dossier d'enquête était complet et contenait les éléments nécessaires à une bonne information du public.

Conclusions du Commissaire Enquêteur

La publicité a été réalisée par un affichage réglementaire sur le site concerné, complété par un affichage en mairie de Saint-André-des-Eaux.

Cette publicité a été complétée :

- Par l'insertion d'un avis dans la presse légale :
 - o Ouest France parution du samedi 09/08/2025
 - o Presse Océan parution du samedi 09/08/2025
- La publication en ligne de l'avis d'enquête publique sur le site internet de la mairie de Saint-André-des-Eaux.
- Par la communication de l'intégralité du dossier d'enquête sur le site internet de la mairie de Saint-André-des-Eaux.
- Par l'envoi aux riverains d'un courrier les informant de la tenue de l'enquête publique.

La publicité était consultable de tous. Bien que l'affichage sur site ait subi des dégradations conduisant au remplacement d'affiches, cette publicité est restée présente jusqu'à la fin de l'enquête, ou a été remplacée promptement.

Un panneau s'opposant à la vente a été apposée sur l'un des supports officiels de l'avis d'enquête. Son texte reprend la revendication d'une catégorie d'opposants.

Conclusions du Commissaire Enquêteur

Bilan de la participation du public :

Le dossier mis à la disposition du public en mairie a été modérément consulté en dehors des permanences du commissaire enquêteur.

- Vingt-et-une personnes sont venues s'entretenir avec le commissaire enquêteur.
- Quinze observations écrites ont été portées sur le registre d'enquête.
- Treize courriers ont été adressés ou remis à l'attention du commissaire enquêteur.
- Vingt-huit courriels ont été adressés à l'attention du commissaire enquêteur.

Bilan participation au 10 septembre 2025 à 17 h 00										
OBSERVATIONS			COURRIERS			MAILS				
Autre	Pour	Contre	Autre	Pour	Contre	Autre	Pour	Contre		
0.3, 9, 14,	O.4, 6, 7, 11, 12, 13,	O.1, 2, 5, 8, 10, 15	C.5,	.C4, 9,	C.1*, 2, 3, 6, 7**, 8, 10, 11*** 12, 13	M.2, 5,	M.1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27	M.18, 24,28,		
					*10 ** 5 *** 524 + 97 signatures retenues					
3	6	6	1	2	10	2	23	3		

Ce relevé tient compte des contributions qui peuvent avoir été formulées à plusieurs reprises par un unique signataire.

Au final, ce dossier d'enquête a fait l'objet d'une consultation modérée au regard de la population de Saint-André-des-Eaux.

Les intervenants quantifiés, comme dans la majorité des enquêtes publiques, étaient les opposants au projet. Ceux-ci représentent toutefois une minorité au regard de la population communale.

Conclusions du Commissaire Enquêteur

Les intervenants favorables au projet, contrairement au déroulement classique des enquêtes publiques se sont également manifestés.

En tenant compte de la population actuelle de la commune, le commissaire enquêteur ne pourra que constater que ce projet de déclassement ne fait pas l'objet d'un rejet manifeste de la majorité de cette population.

Le commissaire tient à souligner l'ambiance qui s'est dégagée durant la période d'enquête publique :

- D'une part il règne une certaine animosité entre les opposants riverains, voir certains locaux et les résidents du domaine du Golf de Saint-Denac, à qui l'on reproche le caractère privatif du domaine ainsi que leur cadre de vie privilégié. Cette situation semble perdurer depuis l'aménagement du « Golf BARRIERE ».
- D'autre part il semble réigner une certaine défiance entretenue envers la municipalité actuelle par d'anciens élus ou opposants, qui ont ou n'ont pas traité en leur temps le problème de ce dossier, et qui veulent à présent s'immiscer dans le projet en portant un jugement sur la gestion des deniers publics.
- Une association locale composée de 7 membres, semble mener un combat idéologique pour la sécurisation des liaisons douces. Elle rejette systématiquement les aménagements réalisés en concertation avec le Département, la communauté d'agglomération et la commune, privilégiant son projet et sa thèse de départ.

Des avis favorables au projet deux thèmes apparaissent :

- Ceux qui souhaitent finaliser le périmètre du domaine afin d'y apporter un aménagement et un traitement d'entretien d'ensemble supporté par l'ASL, ceci afin d'améliorer le cadre de vie.
- Ceux qui avancent la sécurisation du domaine, tant au point de vue mise en sécurité des biens, que du point de vue circulation en tout genre.

Prise en compte particulière :

- Il faut par ailleurs signaler le côté flou des réelles délimitations ou emprises sur ce secteur des équipements publics et réseaux, relevant tantôt de la commune, tantôt de l'ASL, avec des aménagements pas toujours réalisés ou des entretiens non effectués par celui qui en avait effectivement la charge. Cette situation et la délimitation sont mises en avant dans l'estimation des domaines.

Conclusions du Commissaire Enquêteur

Analyse avant conclusion du Commissaire Enquêteur

Après analyse du dossier soumis à enquête, étude et analyse de la totalité des observations formulées par le public, prise en compte des pétitions remises, participation et abstinence du public, enfin étude du mémoire en réponse produit par la commune ainsi que des documents le complétant ;

Prenant en considération :

- ✓ Que les exploitants agricoles, disposent pour la zone agricole pérenne, d'un accès par la route de Brangouré, et qu'actuellement aucun accès aux parcelles agricoles n'est apparent ou matérialisé au bois de Bosseterre ;
- ✓ Que le bois de Bosseterre n'est pas inclus dans un PDIPR (plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée) ;
- ✓ Que le bois de Bosseterre n'est pas inclus dans un circuit communal ou intercommunal de randonnée officiel ;
- ✓ Que la parcelle concernée n'est pas incluse dans un des aménagements et itinéraires cyclables de la communauté d'agglomération « la CARENE », dont dépend Saint-André-des-Eaux ;
- ✓ Que l'itinéraire revendiqué par certains opposants va à l'encontre des aménagements récemment réalisés par le Département, la CARENE et la commune, notamment rue de l'Océan, route de Brangouré et sur la RD 127 ;
- ✓ Que l'opposition au projet révélée durant l'enquête n'est pas le reflet d'une majorité de la population andréanaise ;
- ✓ Que le public a été correctement informé de cette enquête publique, et que le public ne s'est pas manifesté majoritairement défavorablement au projet ;
- ✓ Que la commune de Saint-André-des-Eaux, au travers de son mémoire et des annexes le complétant a répondu aux diverses interrogations du public et n'a pas éludé un sujet quelconque ayant trait à l'enquête ;
- ✓ Que la pétition présentée a été menée pour la majorité du temps bien avant qu'il ne soit décidé de procéder à une enquête publique et qu'elle n'intègre pas et n'a pas été complétée pour la bonne information du public par les aménagements réalisés en

Conclusions du Commissaire Enquêteur

faveur d'une circulation apaisée favorisant la cohabitation avec les automobilistes sur la commune de Saint-André-des-Eaux ;

- ✓ Qu'actuellement rien n'a été porté à la connaissance du commissaire-enquêteur pouvant finalement justifier un avis défavorable ;
- ✓ Que l'usage auquel est destinée la cession de cette unité foncière présente un intérêt pour les principaux riverains, contribuant à l'amélioration de leur cadre de vie ainsi qu'à l'entretien d'ensemble du domaine. Que cette partie de la commune reflète une image positive de Saint-André-des-Eaux ;
- ✓ Que ce déclassement contribue à réduire les charges communales d'entretien de la voirie, et que l'enquête n'a pas à apprécier le ressenti du public au sujet de mode d'entretien, de sa périodicité ou de son financement dans le temps ;
- ✓ Que la cession de cette parcelle permettra de la mettre en adéquation de traitement avec les voiries de la commune n'ayant pas une vocation de désenclavement.

*Le Commissaire – Enquêteur émet personnellement un
« AVIS FAVORABLE avec toutefois une RESERVE »*

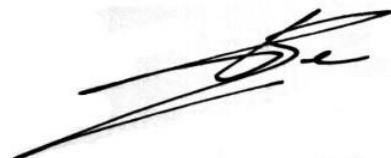
au projet de déclassement du domaine public communal de Saint-André-des-Eaux, de l'emprise foncière de 53 ares et 93 centiares que représente la parcelle cadastrée BZ 945, répondant à l'appellation de « Bois de Bosseterre ».

- *Sous réserve de s'assurer de tout problème résultant d'un possible enclavement de parcelle.*

Fait et clos à PORNICHET, le 23 septembre 2025

Le Commissaire-Enquêteur

Jacques CADRO



**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL
Commune de Saint-André des Eaux
Loire-Atlantique**

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE

Annexe A
S²LO

Date du Conseil Municipal

21 Septembre 2015

Date de convocation

14 Septembre 2015



Nombre de Conseillers

En exercice : 29

Présents : 23

Votants : 29

L'an deux mille quinze, le vingt et un septembre le Conseil Municipal de la Commune, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur **Jérôme DHOLLAND** – Maire

Présents : M. J. DHOLLAND, M. T. RYO, Mme C. LUNGART, Mme V. PICHON, M. H. JAUNAIS, Mme P. BIGOT, Mme C. POUSSET, M. D. AGUILLO, Mme P. DRILLAUD, Mme L. FOUCHER, M. P. HASPOT, Mme L. DELCLEF, M. D. NEUHAARD, Mme A. ROUAUD-LÉVÈQUE, Mme J. CHAPLAIS, Mme E. GUYARD, M. C. TRIMAUD, M. D. AMISSE, Mme L. DOMET-GRATTIERI, Mme M. TENDRON, Mme G. JANNIC, M. F. DELALANDE, M. S. GABORY.

Pouvoirs ont été donnés :

M. G. LECOQ	à	Mme P. BIGOT
M. G. BAHOLET	à	M. T. RYO
M. D. MARCHAL	à	M. J. DHOLLAND
M. L. BELBEOCH	à	Mme J. CHAPLAIS
M. C. DANET	à	Mme E. GUYARD
Mme N. PLAUD	à	Mme P. DRILLAUD

Formant la majorité des membres en exercice.

Conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, Monsieur Hervé JAUNAIS est désigné secrétaire de séance, et ceci à l'unanimité des présents. Selon ce même article, Madame Lise Armelle BERGONZI, Directrice Générale des Services, a été nommée auxiliaire audit secrétaire pour cette séance. -

46.09.2015

TRAVAUX ET SÉCURITÉ : CLASSEMENT DANS LA VOIRIE PUBLIQUE COMMUNALE

Monsieur Jérôme DHOLLAND, Maire, lit l'exposé suivant :

« Mes Chers Collègues,

Un recensement général des voies publiques appartenant à la Commune et affectées à la circulation générale a été effectué conjointement par le service technique communal et la société EDMS au cours du second trimestre 2015 et indique que le linéaire réel est de 99 071 mètres linéaires, soit 60 635 mètres linéaires de différence.

Je rappelle qu'historiquement, l'ordonnance n°59-115 du 7 janvier 1959, les circulaires n°426 du 31 juillet 1961 et n°32 du 16 janvier 1962 et les décrets n°64 du 14 mars 1964 et 76-790 du 20 août 1976 ont décrit la voirie publique communale comme comprenant 3 parties :

- les voies communales et leurs dépendances (talus, accotement,...) à caractère de chemin,
- les voies communales qui ont caractère de rue, en principe désignées par un nom,
- les voies communales à caractère de place ouverte à la circulation publique.

Le code de la voirie routière (et notamment ses articles L.141-1 à L.141-12) détermine le droit applicable à la voirie publique communale.

Ce statut de la voirie publique communale a été précisé dans le cadre de questions/réponses au Sénat ou de jurisprudence :

Q/R Sénat n°8465 -M Simon Sutour - publiée JO Sénat 22/06/2000, p.2230. « Il convient toutefois de préciser que conformément à l'article L. 141-1 du code de la voirie routière, seules les voies publiques dénommées voies communales font partie du domaine public routier communal. Bien qu'intégrés à la voirie communale, les chemins ruraux qui font partie du domaine privé des communes ne sont pas des voies communales. Si leur entretien ne constitue pas une dépense obligatoire pour les communes, les chemins ruraux qui comme tout bien privé de la commune, sont alienables, peuvent être incorporés par décision du conseil municipal dans le domaine public

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S²LO

ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE

communal et devenir alors voies communales. Dans ces conditions, les communes pourront bénéficier d'une aide au titre de la DGF pour faire face à leur entretien. Les voies communales sont les voies qui font partie du domaine public routier communal (Code de la voirie routière, article L. 141 1). Les chemins ne doivent pas se situer dans une zone urbanisée car, dans ce cas, ils constituent une voie communale (Conseil d'Etat, 11.05.1984, Epoux Arribey, Rec. CE p. 782).

L'affectation à l'usage du public peut s'établir notamment par la destination du chemin, jointe soit au fait d'une circulation générale et continue, soit à l'entretien depuis plus de 30 ans, soit à des actes réitérés de surveillance et de voirie de l'autorité municipale (Cour de cassation, 7.02.1996, n° 94 83.678. En l'espèce, la voie de circulation litigieuse intitulée « sentier rural » était désignée comme « chemin » dans les documents administratifs). L'affectation à l'usage public peut être une affectation professionnelle (agricole ou forestière) ou d'agrément (randomnée, pêche, chasse...). Les dispositions de l'article L. 161 2 du Code rural posent un principe de présomption d'affectation à l'usage du public dans les cas suivants : Utilisation du chemin rural comme voie de passage, des actes réitérés de surveillance ou des actes réitérés de voirie de l'autorité municipale. Il peut s'agir de panneaux de signalisation ou d'arrêtés municipaux limitant la circulation à certains types de véhicules.

Enfin, la loi 2004-1343 portant simplification du droit a modifié le code de la voirie routière et notamment ses articles L.141-1 à L.141-12 afin de permettre le classement d'une voie communale dans le domaine public communale sans enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulations assurées par la voie.

Je vous propose :

- De modifier le tableau de classement de la voirie publique communale tel qu'il est annexé à la présente délibération, pour tenir compte du travail de recensement réalisé.
- De préciser que cette modification emporte classement de l'ensemble des voies qui y figurent à la voirie publique communale,
- D'arrêter par voie de conséquence, le linéaire de la voirie publique communale à 99 071 mètres linéaires
- De me mandater, ou mon représentant, à assurer l'exécution de la présente décision et de m'autoriser à signer tout document utile à cette fin ».

Entendu l'exposé de Monsieur le Maire et après en avoir délibéré,
Le Conseil Municipal, à l'unanimité,

DÉCIDE :

- De modifier le tableau de classement de la voirie publique communale tel qu'il est annexé à la présente délibération, pour tenir compte du travail de recensement réalisé,
- De préciser que cette modification emporte classement de l'ensemble des voies qui y figurent à la voirie publique communale,
- D'arrêter par voie de conséquence, le linéaire de la voirie publique communale à 99 071 mètres linéaires,
- De mandater, Monsieur le Maire ou son représentant, à assurer l'exécution de la présente décision et de les autoriser à signer tout document utile à cette fin.

Pour extrait conforme

Le Maire, J. Dholland



Certifié EXÉCUTOIRE compte tenu de :

■ La publication le : 30 SEP. 2015

■ La transmission en Sous-Préfecture le : 30 SEP. 2015

Fait à Saint-André des Eaux le : 30 SEP. 2015

La Directrice Générale des Services, par délégation.

Tiers de télétransmission multiprotocole

Plate-forme S2LOW - ALTERNANCE Soft

BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : Commune de St André des Eaux

Utilisateur : TRIMAUD Dominique

Paramètre de la transaction

Type de transaction:	Transmission d'actes
Nature de l'acte:	Deliberations
N° de l'acte:	46_09_2015
Date de la décision:	2015-09-21 00:00:00+02
Objet:	Classement dans la voirie publique communale
Classification matières/sous-matières:	6.1.4
Identifiant unique:	044-214401515-20150921-46_09_2015-DE
URL d'archivage:	Non définie
Notification:	Non notifiée

Fichier contenus dans l'archive

Fichier	Type de fichier	Taille du fichier
nom de métier:		
044-214401515-20150921-46_09_2015-DE-1-1_0.xml	text/xml	1103
nom de original:		
DELIB 46.pdf	application/pdf	897166
nom de métier:		
044-214401515-20150921-46_09_2015-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	897166
nom de original:		
PJ DELIB 46.pdf	application/pdf	2517045
nom de métier:		
044-214401515-20150921-46_09_2015-DE-1-1_2.pdf	application/pdf	2517045
nom de original:		
PJ DELIB46-2.pdf	application/pdf	464864
nom de métier:		
044-214401515-20150921-46_09_2015-DE-1-1_3.pdf	application/pdf	464864

Cycle de vie de la transaction

Etat	Date	Message
Posté	30 septembre 2015 à 10h18min15s	Dépôt initial
En attente de transmission	30 septembre 2015 à 10h24min05s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	30 septembre 2015 à 10h24min19s	Transmis au MIOCT

Tableau de classement de la voirie publique

Nom	Nom de la Voie	Description	Longueur	Planche
100	Impasse de la Villès Poule	Part de la RD247, traverse la RD48 et aboutit sur la RD47	2 044,43	1
101	Rue des Chênes	Part de la RD247	397,75	1
102	Rue des Chataigniers	Part de la rue des Chênes	369,53	1
103	Impasse des Saules	Part de la rue des Chataigniers	91,07	1
104	VC201.d'Avrillac	Part de la RD247 et aboutit sur la RD47	446,28	1,3
105	Impasse de Bauvron	Part de la RD47 et aboutit dans les terres	295,33	1
106	Route de Fresnais	Part de la RD47 et aboutit dans les terres	271,72	1
107	Route du Guiziot	Part de la RD47 et aboutit sur la route de Tréhé	236,36	1
108	Route de Tréhé	Part de la RD47 et aboutit à l'EB10 de TRÉHÉ	529,02	1
109	Route de Kerpoisson	Part de la RD247, passe sous la RD47 et aboutit sur la route de la Carioterie	437,82	1,3
110	Impasse de la Belle Etoile	Part de la route de Kerpoisson et dessert la maison de la Belle Etoile	104,14	1,3
111	Impasse de Kerpoisson	Part de la route de Kerpoisson et aboutit dans les terres	1 058,91	1,3
112	Route de la Carioterie	Part de la route de Kerméans et aboutit à l'EB10 de BILAC	1 495,27	1
113	Route de Kerméans	Part de la RD247 et aboutit à l'EB10 de ST ANDRÉ à la rue du Châtelier	815,62	1.2.3.4
114	Impasse des Vanniers	Part de la route de Kerméans	66,06	1,3
115	Impasse de Kerméans	Part de la route de Kerméans	88,57	1,3
116	Impasse des Justices	Part de la route de Kerméans	199,17	1.2.3.4
117	Route de Bilac	Part de la Route de Kerméans	150,62	1.2.3.4
118	Impasse de la Carioterie	Part de la route de la Carioterie par 2 fois et aboutit dans les terres	418,13	1,2
119	VC203 de Bilac au Cabéno	Part de l'EB20 BILAC et aboutit sur la route de la rue jean	919,95	2
120	Impasse de la Chaussée du bourg	Part de la VC203 et aboutit dans les terres	607,32	2
121	Impasse du Coin de la Noë	Part de la VC203 et aboutit dans les terres	486,38	2
122	Route des Landes	Part de l'EB20 ST ANDRÉ (rue Jean) et aboutit sur la route de la pointe	2 015,99	2
123	Route de la Brière	Part de l'EB20 ST ANDRÉ et aboutit sur l'EB10 MARLAND	1 512,00	2,4
124	Impasse du Parc de la Fontaine	Part de la route de la Brière	108,42	2,4
125	Impasse de la Grenouillère	Part de la route de la Brière	95,82	2,4
126	Route de la Brenoguen	Part de la route de la Brière	528,10	2,4
127	Impasse des Prés de la Porte	Part de la route de la Brière	83,04	2,4
128	Route de la Ville au Gal Marland	Part de la route des Landes et aboutit à l'EB10 MARLAND	309,29	2
129	Route de l'Auberge de Marland	Part de la route des Landes et aboutit à l'EB10 MARLAND	263,58	2
130	Route des Tourches	Part de la route de la Chaussée Neuve et aboutit Rte de l'Angle	560,58	2
131	Route de l'Angle	Part de la route des landes et aboutit au fond du village de l'Angle	1 257,71	2

132	Route de la Pointe	Part de la route de l'Angle et aboutit au village de la Pointe	100,00	1
133	Route de la Chaussée Neuve	Part de l'EB20 MARLAND et aboutit au village de la Chaussée Neuve	870,03	2
134	Village la Chaussée Neuve	Part de la route de l'Angle et dessert le village de la Chaussée Neuve	983,06	2
135	Chemin de l'Angle à la Chaussée Neuve	Part du village de l'Anglè et aboutit au village de la Chaussée Neuve	280,58	2
136	Impasse de Bas Lessac	Part de la RD247 et aboutit au village	874,89	1,3
137	Rue du Parc Fresnais	Part de la RD247 et aboutit...	446,44	1,3
138	Impasse du Parc Fresnais	Part de la rue du Parc Frénais	374,18	1,3
139	Impasse des Grands Parcs	Part de la RD247	1 155,15	1,3
140	Route d'Avrillac	Part de la RD247 et aboutit sur l'EB10 AVRILLAC	1 283,17	3
141	Route de la Ville Hougard	Part de la route d'Avrillac	618,88	1,3
142	Route de la Ville au Blais	Part de la route de Kerméans, traverse la RD247, passe sous la RD47 et aboutit au village	771,11	3
143	Route d'Avrillac	Part de l'EB20 AVRILLAC et aboutit à la limite de la commune où elle se prolonge	257,98	3
144	Route de la Grée Guillaume	Part de la route d'Avrillac, traverse la route de Kerquessaud et aboutit dans les terres	1 000,35	3
145	Route de Kerquessaud	Part de l'EB20 AVRILLAC, traverse la route de la Grée Guillaume et aboutit à la limite de la commune	1 191,41	3
146	Route de Brangouré	Part de l'EB20 AVRILLAC et aboutit sur la RD127	2 057,83	3
147	Rue du Parc des Genêts	Part de la route de Brangouré et aboutit dans les terres	268,49	3
148	Route des Coicas	Part de la route de Brangouré et aboutit dans les terres	408,77	3
149	Route de Bellevue	Part de la route de Brangouré et aboutit dans les terres	723,19	3
150	Route des Calabres	Part de la route de Bellevue	422,72	3
151	Route du Grand Brangouré	Part de la route de Brangouré	401,05	3
152	Impasse de la Ville au Jau	Part de la route de la Ville au Jau	121,15	3
153	Rue de la Ville au Jau	Part de la RD127 et aboutit dans les terres	1 182,92	3,4
154	Rue de la Gare	Part de la RD47 et aboutit à l'EB10 ST ANDRÉ	771,54	3,4
155	Rue des Pedras	Part de la rue de la gare et dessert la zone artisanale	603,01	4
156	Rue des Ecotaïs	Part de la rue des Pedras et dessert la zone artisanale	185,86	4
157	Rue des Ménos	Part des la rue des Ecotaïs et dessert la zone artisanale	536,65	4
158	Route de Ranglieu	Part de l'EB10 ST ANDRÉ et aboutit à la limite de la commune où elle se prolonge	1 602,06	4
159	Route de la Brière n°84	Part de la route de la Brière	74,57	4
160	Route du Bourbot	Part de la route de la Brière et aboutit Route de la Maisonneuve	812,78	2,4
161	Route Clos de la Ville Rouello	Part de la route du Bourbot et aboutit sur la route de la Lande d'Ust	200,78	2,4
162	Route de la Lande d'Ust	Part de la rue de la Brière et aboutit à la limite de la commune où elle se prolonge	2 286,37	2,4

163	Route de la Ville Jono	Part de la route de la Lande d'ust et aboutit dans les terres à la limite de la commune	1 224,76	4
164	Route de l'Ario	Part de la route de la Ville Jono et aboutit dans les terres	189,80	4
165	Impasse de la Ville Allain	Part de la route de la Lande d'ust et aboutit dans les terres	228,81	2,4
166	Route de la Maisonneuve	Part et aboutit sur la route de la Lande de l'Ust	726,27	4
167	Chemin de Maisonneuve	Part de la route de la Maisonneuve et aboutit sur la route de la Lande d'Ust	69,24	2,4
168	Impasse de la Maisonneuve	Part de la route de la Maisonneuve	96,86	4
169	Impasse du Pré Devant	Part de la route de la Maisonneuve	57,65	4
170	Route de la Métairie d'Ust	Part de la route de la Maisonneuve et aboutit sur la route de la Lande d'Ust	792,71	4
171	Route de la Ville Jossé	Part de la route de la Maisonneuve et aboutit sur la route de la Lande d'Ust	175,58	2,4
172	Route du Port Chicard	Part de l'EB20 CABENO et aboutit sur la route de la Lande d'Ust	833,30	2,4
173	Impasse de la Lande d'Ust	Part de la route de la Lande d'ust et aboutit dans les terres	271,67	2,4
174	Route de Pehaut	Part de la route de la Lande d'Ust et aboutit dans les terres	812,52	2,4
175	Route de la Villés Rouaud	Part de la route de la Lande d'ust et aboutit dans les terres	1 612,05	4
176	Impasse du Château de la Garenne	Part de la route de la Villés Rouaud	171,46	2,4
177	Impasse de la Gare	Part de la rue de la Gare	86,60	3,4
178	Impasse de la Maladrie	Part de la rue de la Gare	85,19	3,4
179	Route de la Croix Berthelot	Part de la route de Kerméans et aboutit à l'EB10 de ST ANDRÉ	436,48	2.3.4
180	Route du Châteauloup	Part de la route de la Croix Berthelot et aboutit dans les terres	154,24	2.3.4
181	Chemin du Grand Courtil	Part de la rue des Landes.	106,31	2,4
182	Ch. Croix Commère	Part de la rue de la Gare et aboutit dans les terres	282,26	4
183	Village Ranlieu	Part de la route de Ranglieu et dessert le village	106,52	4
184	Ch. Ranlieu	Part de la route de Ranlieu et aboutit dans les terres	192,79	4
185	Les Landes de Bergerie	Part de la route de Ranlieu et aboutit sur la rue de la Brière à la Ville Rouëlle	1 349,08	4
186	Landes à Ville Jono	Part du chemin des Landes de la Bergerie et aboutit à la ville Jono	365,41	4
187	Ch. de l'Arlo	Part de la rte de la Ville Jono en face la route de l'Arlo et aboutit dans les terres	262,61	4
188	Ch. Rte de Brangouré n°25	Part de la Route de Brangouré et aboutit à un hangar	160,76	3
189	Les Bois de Bosseterre	Dessert le lotissement les Bois de Bosseterre	1 789,57	3
190	CR De Brangouré à la Garenne	Part de la route de Brangouré au niveau des Bois de Bosseterre et aboutit au village la Garenne	691,52	3
191	CR Bois des Landes	Part de le Rte de Bellevue et aboutit sur le CR de Brangouré à la Garenne	665,68	3
192	CR Le Petit Brangouré	Part de la rte de Brangouré et aboutit sur le CR Le Bois des Landes	207,70	3

193	Ch des Coicas	Part de la rte de Brangouré et aboutit dans les terres	1 382,57	3
194	Lotissement de Bellevue	Dessert le lotissement de Bellevue (Golf)	121,16	3
195	Rtè de l'Orée du Golf	Part de la Rte d'Avrillac	286,69	1,3
196	Lot. Le Bas Clos	Part de la Rte d'Avrillac	155,53	1,3
197	Imp. de Kerrisou	Part de la Rte d'Avrillac	184,49	2
198	Ch. des Landes n°23	Part de la route des Landes et aboutit à la limite de la commune où il se prolonge	205,72	2
199	Ch. Chaussée Neuve	Part de la rte de la Chaussée Neuve et aboutit au chemin du village	145,05	2,4
200	Ch. du Port Chicard	Part de la rte du Port Chicard et aboutit dans les terres	956,52	1,2
201	Ch. de Tréhé	Part de la RD247, et aboutit par 2 fois rte de Tréhé	473,69	1
202	Ch. du Bilot	Part de la RD247 et aboutit à la rte de Bilot	341,18	1,3
203	Ch. du Bilot 2	Part du ch. du Bilot et aboutit dans les terres	832,44	2,4
204	Ch de Bilac	Part de la Rte de la Carioterie et aboutit au ch. de Bilac n°17	223,58	A1
205	Imp. du Parc Fresnais	Part de l'Imp. du Bas Lessac et aboutit au village	215,59	A1
206	Ch. de la rue Jean	Part de la rue Jean et aboutit dans les terres d'une part et sur la rue du Bois Marland	201,53	A1
500	Rue de la Gare	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	296,34	A1
501	Impasse du Clos de la gare	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	116,92	A1
502	Rue des Kéris	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	100,09	A1
503	Rue du Grand Clos	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	83,54	A1
504	Rue du Clos Azeau	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	129,51	A1
505	Rue des Traineaux	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	130,51	A1
506	Impasse de la Métairie Neuve	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	101,53	A1
507	Impasse de l'Océan	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	49,94	A1
508	Impasse des Coquelines	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	398,36	A1
509	Impasse des Fosses Paviolles	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	201,52	A1
510	Rue de la Chapellerie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	121,16	A1.A2
511	Rue du Clos de la Chapellerie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	129,51	A1.A2
512	Hameau de la Chapellerie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	130,51	A1.A2
513	Rue de Ranglieu	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	116,92	A1.A2
514	Rue du Pré du Bourg	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	111,65	A1.A2
515	Rue des Colombes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	83,54	A1.A2
516	Rue de la Barbotte	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	111,65	A1.A2
517	Rue de la Brière	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	129,51	A1.A2
518	Rue des Noëls	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	130,51	A1.A2
519	Impasse du Pâtureau	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	215,59	A1.A2
520	Place de l'Eglise	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	101,53	A1.A2
521	Rue des Ecoles	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	100,09	A1.A2
522	Impasse de la Gaudinais	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	83,54	A1.A2
523	Rue de la Gaudinais	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	121,16	A1.A2
524	Rue du Pré Allain	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	129,51	A1.A2
525	Rue des Acacias	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	121,16	A1.A2
526	Rue des Prunus	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	129,51	A1.A2
527	Rue des Sorbiers	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	130,51	A1.A2
528	Impasse des Frênes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	111,65	A1.A2
529	Rue de l'Île de la Pierre	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	111,65	A1.A2
530	Rue Blanche Couronne	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	129,51	A1.A2

531	Impasse Blançhè Couronne	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX		
532	Rue du Ropane	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	189,28	A1.A2
533	Rue du Presbytère	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	183,75	A1.A2
534	Rue Jules Ferry	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	602,20	A1.A2
535	Rue du Marais	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	685,36	A1.A2
536	Rue du Renéguy	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	488,37	A1.A2
537	Rue des Ateliers Municipaux	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	86,64	A1.A2
538	Rue du Chemin Bas	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	186,60	A2
539	Rue du Stade	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	575,55	A1.A2
540	Rue des Pins	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	168,75	A1.A2
541	Rue du Chêne Vert	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	126,65	A1.A2
542	Rue des Guifettes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	197,00	A1.A2
543	Rue du Coin du Bois	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	34,59	A2
544	Rue du Camping	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	71,04	A2
545	Rue de la Guilloterie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	270,56	A1.A2
546	Impasse du Roberger	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	56,33	A1.A2
547	Rue des Iris	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	439,22	A1.A2
548	Impasse des Prêles	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	62,25	A1.A2
549	Impasse des Roseaux	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	127,26	A1.A2
550	Impasse des Chardons	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	58,17	A1.A2
551	Impasse des Nénuphars	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	58,88	A1.A2
552	Impasse des Joncs	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	55,01	A1.A2
553	Impasse des Carex	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	68,64	A1.A2
554	Impasse des Typhas	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	115,78	A1.A2
555	Route du Châtelier	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	1 463,83	A2
556	Impasse du Parc au Blé	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	79,37	A2
557	Impasse de la Boisnardièrre	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	63,97	A2
558	Impasse du Clos du Châtelier	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	128,26	A2
559	Impasse du Châtelier	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	72,99	A2
560	Route de la rue Jean	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	57,16	A2
561	Rue de la Villès Batard	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	335,87	A1.A2
562	Impasse de la Villès Batard	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	67,19	A1.A2
563	Rue du Clos du Moulin	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	303,66	A1.A2
564	Impasse du Clos du Moulin	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	72,65	A1.A2
565	Rue du l'Île du Moulin	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	306,44	A1.A2
566	Rue de Kerfut	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	258,32	A1.A2
567	Rue du 19 mars 1962	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	332,74	A1.A2
568	Rue des Courlis	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	174,92	A1.A2
569	Impasse des Aigrettes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	216,61	A1.A2
570	Rue des Fossés Boisés	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	280,75	A1.A2
571	Rue des Bernaches	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	238,82	A1.A2
572	Rue des Judelles	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	136,46	A1.A2
573	Rue des Colverts et de Sarcelles	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	279,93	A1
574	Rue de la Garenne	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	1 094,55	A1.A2
575	Rue des Tadornes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	434,23	A1
576	Rue du Parc des Rochettes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	155,68	A1.A2
577	Rue du Parc au Ray	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	337,04	A1.A2
578	Impasse du Parc au Ray	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	95,06	A1.A2
579	Rue de la Vieille Masse	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	80,04	A1.A2
580	Rue du Parc Neuf	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	220,86	A1.A2
581	Rue du Calvaire	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	103,37	A1.A2
582	Rue de la Ricochie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	112,57	A1.A2
583	Passage de la Ricochie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	76,35	A1.A2
584	Ch.de Malandrie	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	210,26	A1

585	Ch. du Chatelier n°19.	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	157,16	1
901	Route de Tréhé	Village aggloméré de TRÉHÉ	1 186,93	1
902	Impasse de Tréhé n°42	Village aggloméré de TRÉHÉ	151,00	1
903	Impasse de Tréhé n°43	Village aggloméré de TRÉHÉ	160,48	1
904	Route du Bilot	Village aggloméré de TRÉHÉ	748,85	1
910	Route de Bilac	Village aggloméré de BILAC	904,29	1.2.3.4
911	Impasse du Dizio	Village aggloméré de BILAC	320,47	1,2
912	Chemin de Bilac, n°17	Village aggloméré de BILAC	69,87	1.2.3.4
913	Chemin de Bilac, n°16	Village aggloméré de BILAC	156,84	1.2.3.4
914	Impasse de Bilac, n°24t	Village aggloméré de BILAC	60,71	1.2.3.4
915	Impasse de Bilac, n°33 à 51	Village aggloméré de BILAC	336,77	1,2
916	Impasse de la Petite Noé	Village aggloméré de BILAC	312,40	1,2
917	Route du Coin de la Noë	Village aggloméré de BILAC	274,43	1,2
918	Chemin du Belot	Village aggloméré de BILAC	338,17	1,2
920	Route de la Pré d'Ust	Village aggloméré de MARLAND	839,26	2
921	Route de la Ville au Gal Marland	Village aggloméré de MARLAND	197,34	2
922	Impasse des vignes	Village aggloméré de MARLAND	91,74	2,4
923	Rue du Bois Marland	Village aggloméré de MARLAND	205,80	2,4
924	Route de la Pré d'Ust n°58	Village aggloméré de MARLAND	109,09	2,4
925	Route du Cabéno n°10	Village aggloméré de MARLAND	168,05	2,4
926	Route du Cabéno	Village aggloméré de MARLAND	692,90	2,4
927	Route du Cabéno n°5ter	Village aggloméré de MARLAND	471,77	2,4
928	Route du Bois de Marland	Village aggloméré de MARLAND	1 827,61	2
929	Route du Cabéno n°41	Village aggloméré de MARLAND	92,93	2,4
930	Impasse des Perrières	Village aggloméré de MARLAND	57,60	2,4
931	Impasse du Cabéno	Village aggloméré de MARLAND	103,14	2,4
932	Route de la Pré d'Ust n°30	Village aggloméré de MARLAND	119,82	2
933	Route de Lindrins	Village aggloméré de MARLAND	1 226,86	2
934	Route de l'Auberge de Marland	Village aggloméré de MARLAND	113,83	2
940	Route d'Avrillac	Village aggloméré d'AVRILLAC	1 022,26	3
941	Route de Kerquessaud	Village aggloméré d'AVRILLAC	297,36	3
942	Impasse de Kerquessaud	Village aggloméré d'AVRILLAC	669,80	3
943	Route de Brangouré	Village aggloméré d'AVRILLAC	336,87	3
944	Impasse de l'Ile d'en Bas	Village aggloméré d'AVRILLAC	68,25	3
945	Ch. Rte Avrillac n°59	Village aggloméré d'AVRILLAC	82,87	3
946	Ch. Rte Avrillac n°17Bis et Ter	Village aggloméré d'AVRILLAC	78,76	3

Parking et stationnement

P	Parking Espace Culturel	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	336,00	
P	Parking Eglise	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	198,00	
P	Parking Espace du Marais	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	619,00	
P	Parking Salle de sports	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	274,00	
P	Parking Mille Pattes	Agglomération de ST ANDRÉ DES EAUX	44,40	
P	Stationnement latéral RD127	Rue de la Chapelle	160,00	
P	Stationnement latéral RD47	Rue de Bretagne	206,00	
TOTAL			99 071	
dont Voies Communales et Chemins Ruraux			64 017	
dont Voies agglomérées			35 054	

ANNEXE AU PROJET DE DELIBERATION N° 3

CLASSEMENT DANS LA VOIRIE PUBLIQUE COMMUNALE

NOTE METHODOLOGIQUE

DEFINITION DE LA MISSION

La commune de SAINT-ANDRE DES EAUX a confié au bureau d'étude EDMS une mission d'étude graphique et de relevé des métrés de voirie.

Ce relevé entre dans le calcul de la Dotation Solidarité Rurale (DSR) et présente un intérêt primordial pour la commune.

Cette mission consiste à identifier l'ensemble des voies, de les cartographier et d'effectuer un métré linéaire de chaque voie.

Le linéaire de voirie pris en considération est défini de la façon suivante :

- la voirie communale recouverte ouverte à la circulation publique
- les chemins recouverts de plus de 4 ml de largeur ouvert à la circulation publique
- la voirie circulable de parking
- les contres allés longitudinales de stationnement
- les zones de stationnement latéral sur chemin départementaux
- les zones de stationnement latéral séparé d'une bordure franchissable sur voies communales
- la longueur médiane d'un giratoire déduite de la largeur des voies d'accès
- les lotissements privés ouvert à la circulation publique
- les liaisons circulables recouvertes (sans régime identifiable) reliant deux voies principales

ORGANISATION

Pour l'exécution de cette mission le bureau d'étude met en place une équipe capable d'apporter les réponses technique au projet.

Philippe CARRE, 57 ans, gérant et créateur en 2003 de la Sarl EDMS,
Formation de géomètre, 15 ans à la Direction Départementale de l'Equipement

14 ans, responsable commercial à la société LACROIX

Marion CARRE, 32 ans, Technicienne depuis 8 ans dans la société EDMS, en charge du suivi des études et des logiciels spécifiques (SIG, SIGNAL,)
Formation BTS en technologie nouvelle

Emilie AUGER, 36 ans, depuis 4 ans dans la société EDMS, assistante au relevé et ADV

Pour cette mission le chef de projet nommé est Mr Philippe CARRE.

LES MOYENS

Le bureau d'étude est doté d'un système d'information géographique (SIG), le logiciel **Géographix.net**.

Ce logiciel permet d'exploiter les fichiers vectoriels les plus courants, du type EDIGEO, de chaque commune (les fichiers EDIGEO étant le support graphique du cadastre).

Géographix permet un grand nombre de fonctionnalités et particulièrement les mesures de distance.

Les logiciels bureautiques EXCEL, WORD.

Un odomètre WM-12M n° 02.10.476 Certificat d'examen de type LNE-13874 rev .0 de 2010

LE DÉROULEMENT DE LA MISSION

Le procédé retenu s'effectue en trois phases

1^ophase

- Une étude des fichiers EDIGEO comprenant la mesure de toutes les voies recouvertes (bitumées, empierrées, ensablées, grave....) et ouvertes à la circulation publique,
- Le relevé sur plan de toutes les interrogations (appartenance, revêtement, liaison) pouvant être sujet à prise en charge suivant la définition ci-dessus,
- La nomination et numérotation des voies.

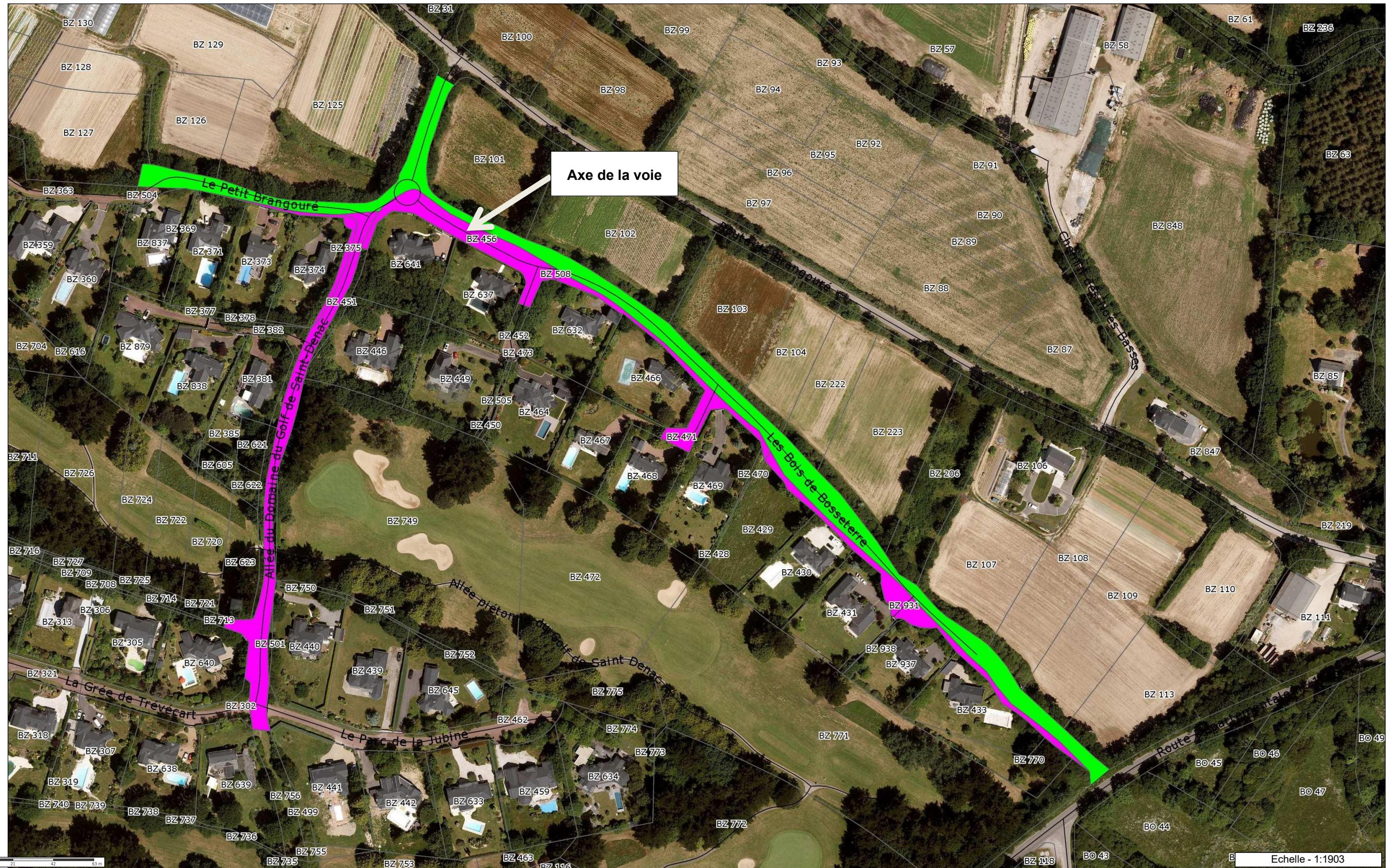
2^ophase

- Une réunion de travail avec les services de la commune pour la mise en commun des interrogations,
- La vérification de la prise en charge des travaux de voirie de moins de deux ans,
- La mesure physique des impasses,
- La mesure physique des voies de lotissements privés ou publics (seuls les lotissements strictement privé ne sont pas à pris en compte, il s'agit très souvent de lotissement avec barrière et autonome énergétiquement (eau, électricité, OM....)),
- La mesure physique des voiries de parking,
- La mesure physique des parkings longitudinaux bordant les voies départementales,
- La mesure physique des chemins recouverts (bitumés, empierrés, sables, grave....).

3^ophase

- Le repérage cartographique des voies prise en compte,
- Le fichier informatique EXCEL définissant le nom de la voie, la longueur,
- Le montage du dossier.

====



Emprise privée appartenant à l'ASL

Emprise publique – parcelle BZ 945

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Date du Conseil Municipal

28 juin 2021

Date de convocation

22 juin 2021

Nombre de Conseillers

En exercice : 29

Présents : 26

Votants : 28

L'an deux mille vingt et un, le vingt-huit juin, le Conseil Municipal de la Commune, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à l'Espace du Marais, sous la Présidence de Madame Catherine LUNGART – Maire.

Présents : Mme C. LUNGART, Mme S. GOSLIN, M. P. HASPOT, Mme L. FOUCHER, M. L. BELBEOCH, M. R. MORIN, Mme C. MATHIEU, M. P. GUENO, M. C. PRESCHEZ, M. F. GAREL, Mme M. EVRAIN, M. L. LECOQ, Mme A. BLANCHARD, M. C. GUENO, Mme A. HALLIEZ, Mme L. ANAKIEVA, Mme V. TARTOUE, Mme L. DOUAUD, M. M. BERASALUZE, M. V. LE CLAIRE, M. C. BOURSE, M. T. RYO, Mme L. DOMET-GRATTIERI, Mme V. PICHON, M. J. DHOLLAND, M. M. COENT

Pouvoirs ont été donnés :

Mme P. LE PAPE à Mme S. GOSLIN

Mme D. HAMON à Mme L. DOMET-GRATTIERI

Absente excusée :

Mme D. BOURMAUD

Formant la majorité des membres en exercice.

Conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, **Mme Sylvie GOSLIN est désignée secrétaire de séance**, et ceci à l'unanimité.

Madame Lise-Armelle BERGONZI, Directrice Générale des Services, a été nommée auxiliaire à ladite secrétaire pour cette séance.

51.06.2021

MODALITÉS DE RÉTROCESSION DES VOIES PRIVÉES DANS LE DOMAINE PUBLIC

Dans sa séance du 27 janvier 2009, le Conseil Municipal de Saint André des Eaux a approuvé des critères de classement des voies privées dans le domaine public. Le respect de ces critères étant un préalable obligatoire à toute procédure de classement dans le domaine public des voiries et réseaux divers privés.

La Commune est en effet régulièrement saisie de demandes de classement des voiries privées dans le domaine public. Il convient par le présent projet de délibération de revoir ces critères d'intégration afin de prendre en compte ces différentes situations.

La Commission Urbanisme, Habitat, Agriculture et Foncier réunie le 8 juin 2021, propose de délibérer de la façon suivante :

La voie privée pourra être intégrée dans le domaine public 5 ans après la date de réception des travaux par la copropriété, si elle remplit les conditions suivantes :

1) seules les voies privées, reliant deux voies publiques distinctes ont naturellement vocation à être intégrées dans le domaine public communal. Les voiries reprises devront avoir un intérêt pour le désenclavement de la circulation du quartier.

Sont de ce fait exclues :

- les voies privées en impasse,**
- les voies privées dont tous les accès se font sur la même voie publique.**

Il sera possible à la commune d'intégrer une voie ne répondant pas à tous ces critères, si un intérêt public d'aménagement est avéré (désenclavement d'un quartier, connexion inter quartiers...).

La commission urbanisme sera chargée de statuer au cas par cas.

2) les trottoirs aspectant la voirie pourront être intégrés. Sont exclus les trottoirs qui seraient séparés de la voirie par un espace vert.

3) les espaces verts, plantations, réseaux d'arrosage automatique et leurs accessoires sont exclus de cette intégration. Il sera possible à la commune de récupérer les espaces verts si un intérêt d'aménagement et/ou d'intérêt public est avéré.

4) l'installation d'éclairage public sera intégrée dans le domaine public au même titre que la voirie intégrée. Dans le cas où une partie du domaine privé ne serait pas intégrée (impasse...) et où techniquement, il serait impossible de procéder à des modifications de l'installation électrique existante, la Commune établira une convention avec la copropriété définissant les clefs de répartition des dépenses au prorata du nombre de foyers lumineux. Afin d'intégrer des candélabres, situés sur une emprise espaces verts n'entrant pas dans les modalités de rétrocessions évoquées, seules les emprises où sont situées ces candélabres pourront être intégrées.

5) les voiries et réseaux repris et devront être en parfait état et suffisamment dimensionnés. Un état des lieux contradictoire avec tous les concessionnaires, y compris les services de la Carène, sera établi en présence d'un représentant de la municipalité et d'un ou des représentants de la copropriété.

6) s'il s'avère nécessaire de réaliser des travaux de remise en état ou de renforcement, les concessionnaires seront seuls juges des caractéristiques et matériaux à mettre en œuvre, et ce avant le classement dans le domaine public et aux frais de la copropriété.

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L.318-3 ;
- Vu l'avis de la Commission Urbanisme du 8 juin 2021 ;

Après en avoir délibéré,
Le Conseil Municipal, à l'unanimité,
DÉCIDE :

- D'approuver les modalités de rétrocession des voies privées dans le domaine communal telles qu'exposées ci-dessus.

Pour extrait conforme
Le Maire, Catherine Lungart



SAINT-ANDRÉ-DES-EAUX
44110 (Loire-Atlantique)

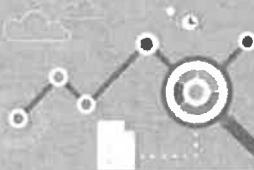
Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S²LO

ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE



- HELIOS : comptabilité publique
- ACTES : contrôle de légalité

BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : Commune de St André des Eaux

Utilisateur : BRIAND Mathilde

Paramètre de la transaction :

Type de transaction :	Transmission d'actes
Nature de l'acte :	Délibérations
Numéro de l'acte :	51_06_2021
Date de la décision :	2021-06-28 00:00:00+02
Objet :	Modalités de rétrocession des voies privées dans le domaine communal
Documents papiers complémentaires :	NON
Classification matières/sous-matières :	3.5.1 - classements et déclassements
Identifiant unique :	044-214401515-20210628-51_06_2021-DE
URL d'archivage :	Non définie
Notification :	Non notifiée

Fichier contenus dans l'archive :

Fichier	Type de fichier	Taille du fichier
Nom métier : 044-214401515-20210628-51_06_2021-DE-1-1_0.xml	text/xml	936
Nom original : 51.06.2021.pdf	application/pdf	166017
Nom métier : 99_DE-044-214401515-20210628-51_06_2021-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	166017

Cycle de vie de la transaction :

Etat	Date	Message
Posté	2 juillet 2021 à 16h04min49s	Dépôt initial
En attente de transmission	2 juillet 2021 à 16h04min50s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	2 juillet 2021 à 16h04min59s	Transmis au MI
Acquittement reçu	2 juillet 2021 à 16h05min14s	Reçu par le MI le 2021-07-02

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S²LO

ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE

De: @cap-atlantique.fr>
Envoyé: lundi 22 septembre 2025 10:52
À: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Objet: RE: RE : chemin de liaison la baule / saint André

Bonjour [REDACTED]
 Je te remercie pour les arguments.

Le chemin de Bosseterre a bien été retiré de nos bases SIG.

Cordialement

De : @saintnazaireagglo.fr>
Envoyé : lundi 22 septembre 2025 09:49
À : @cap-atlantique.fr>

Objet : RE: RE : chemin de liaison la baule / saint André

Bonjour [REDACTED]

Le passage via le chemin de Bosseterre à Saint-André-des-Eaux présente un intérêt limité pour les liaisons cyclables inter ou intra EPCI. En effet, des itinéraires plus directs via la RD127 en entrée de ville de Saint-André des Eaux, et via la route de Brangouré, ont été aménagés ou sont en cours d'aménagement.

- **Liaison Pornichet/La Baule/Saint André des Eaux :**

- Inscrite au schéma directeur cyclable de la CARENE (cf. délibération jointe – itinéraire 13).
- Dans le cadre de sa mise en œuvre en 2023-24, le tracé de principe a évolué (cf. carte jointe – itinéraire 13, jalonné 19). Un itinéraire plus direct via la RD127 a été retenu, avec des aménagements de sécurisation portés par la commune de Saint-André-des-Eaux et le Département (2024-2025) : *relocalisation du panneau d'entrée de ville, abaissement de la vitesse, création de CVCB et de zone 30, tourne-à-gauche cycliste, etc.*
- À noter, comme échangé ensemble : sur la carte des aménagements cyclables de Cap Atlantique, une erreur subsiste. L'itinéraire n°19 y est représenté à tort via la voie « Les Bois de Bosseterre ».

- **Liaison (Saint-Nazaire) / Saint-André-des-Eaux / Guérande**

- Inscrite au schéma directeur cyclable départemental, mais pas encore reprise dans les schémas d'itinéraires des EPCI (CARENE, CAP).
- Tracé en cours d'étude/validation.
- Côté Saint-André-des-Eaux, l'itinéraire est envisagé, dans la continuité de la liaison Saint-Nazaire – Saint-André-des-Eaux (par la RD47), via la route de Brangouré, récemment aménagée pour les cyclistes (CVCB, baisse de vitesse ...).
- Le détour par le chemin de Bosseterre rallongerait la liaison et présente donc peu d'intérêt.

Pour plus d'information, tu peux contacter Madame [REDACTED] DGS de Saint-André des Eaux, en copie de ce message.

Cordialement,

Responsable de service

Vélo, modes actifs
Mobilité et Circulation

Saint-Nazaire Agglo

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S²LO

ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE

De : La Baule à Vélo <labauleavelo@gmail.com>**Envoyé :** jeudi, septembre 18, 2025 10:17:14 PM**À :** [@cap-atlantique.fr>; \[@cap-atlantique.fr\]\(mailto:@cap-atlantique.fr\)](mailto:@cap-atlantique.fr)**Cc :** @cap-atlantique.fr**Objet :** Fwd: RE : chemin de liaison la baule / saint André

Bonjour,

Je fais suite à une demande d'un habitant de St André concernant la privatisation prévue du chemin de Bosseterre.

Sa demande fait sens compte tenu des différents itinéraires vélo (La Baule et Cap Atlantique). Je vous fais suivre les deux extraits de plans. Ce chemin permettrait une liaison entre les différents projets cyclables. ce qui apporterait une continuité des itinéraires vélos.

Cordialement

Thibaut Lanthiez



----- Forwarded message -----

De : **La Baule à Vélo** <labauleavelo@gmail.com>

Date: jeu. 18 sept. 2025 à 22:12

Subject: RE : chemin de liaison la baule / saint André

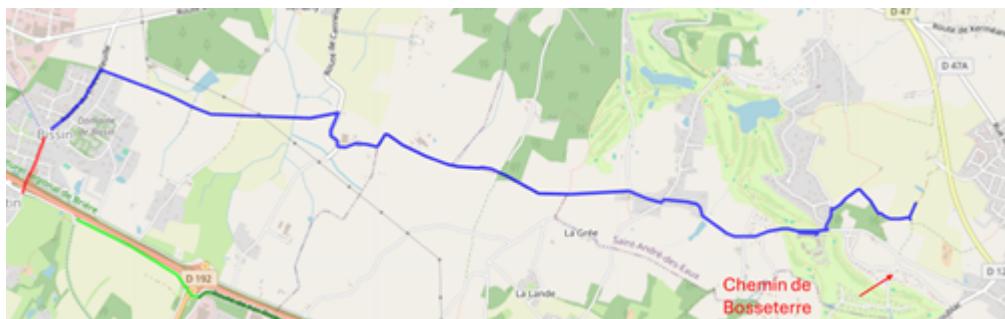
To: <quickmove.contact@gmail.com>

Bonjour,

Je suis au courant de votre pétition pour ce chemin.

Nous ne pouvons défendre toutes les idées en terme d'aménagement cyclable mais je fais suivre à Cap Atlantique cette réflexion pour relier le plan vélo de La Baule au Plan vélo de Cap Atlantique par le chemin de Bosseterre

Tracé de l'itinéraire Cap Atlantique Guérande / St André



Tracé Itinéraire Plan Vélo La Baule : La Baule St André



La Baule à vélo

Association pour un quotidien plus simple, plus sûr, plus vélo.

labauleavelo@gmail.com

www.labauleavelo.fr

Sujet : "chemin de liaison la baule / saint André" envoyé par point Jacky (quickmove.contact@gmail.com) le mercredi 17 septembre 2025 à 14:39

Bonjour, je tiens à vous alerter sur la procédure lancée par la municipalité de Saint André Des eaux ayant pour objectif de déclasser un chemin communale 'les bois de Bosseterre" à des fins d'intérêts privés. Ce chemin est inscrit dans les cartes de déplacement vélos.

Objet:
Pièces jointes:

TR: mise à jour carto vélo Cap Atlantique sur territoire CARENE
 CC3octobre2017_Délib schéma vélo_DEF.pdf; Tracé itinéraire 19.pdf

De : [REDACTED]@saintnazaireagglo.fr>

Envoyé : mercredi 3 septembre 2025 16:14

À : [REDACTED]@ville-st-andre-des-eaux.fr>

Cc : [REDACTED]@saintnazaireagglo.fr>; [REDACTED]@cap-atlantique.fr>;
 [REDACTED]@saintnazaireagglo.fr>

Objet : RE: mise à jour carto vélo Cap Atlantique sur territoire CARENE

Bonjour Madame,

Je vous confirme que les cartes des aménagements et itinéraires cyclables éditées par la CARENE n'ont jamais indiqué la voie "Les Bois de Bosseterre" comme « itinéraire cyclable ».

Cependant, lors de l'élaboration du schéma directeur des itinéraires cyclables de la CARENE en 2017, le chemin avait été identifié comme tronçon possible de l'itinéraire n°13 (aujourd'hui itinéraire n° 19) entre Pornichet/La Baule/Saint André des Eaux.

- *Cf. Délibération du conseil ci-jointe*
- *Annexe Schéma vélo (voir tracé de principe de l'itinéraire 13 page 32) :*
<https://cloud.saintnazaire.fr/f/a1c4183603f14944912e/>

Dans le cadre de la mise en œuvre de cet itinéraire en 2023-24, ce tracé de principe a évolué. Un tracé plus direct via la RD127 a été choisi, une sécurisation de la RD127 par la commune de Saint-André des Eaux et le Département étant prévue et réalisée en 2024 et 2025. (cf. carte jointe)

CAP ATLANTIQUE édite également une carte des aménagements et itinéraires cyclables depuis 2021. Elle présente une partie des aménagements et itinéraires cyclables existants sur la CARENE. Dans le cadre du transfert des informations entre les 2 collectivités, le tracé de principe de l'itinéraire n°19 a été repris par erreur via la voie « Les Bois de Bosseterre ».

Ce tracé est encore présent sur la réédition 2025. Néanmoins, [REDACTED], suite à cette alerte, me confirme que ce tronçon ne figurera plus à l'avenir dans les prochains supports de communication. Et elle m'indique également que la voie n'est pas identifiée au Schéma Vélo de CAP ATLANTIQUE.

Restant à disposition,
 Cordialement,

Responsable de service

Vélo, modes actifs
 Mobilité et Circulation

T [REDACTED]
Saint-Nazaire Agglo



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION NAZAIRIENNE ET DE L'ESTUAIRE

Séance du Conseil Communautaire du Mardi 3 Octobre 2017

~~~~~

## EXTRAIT N° 2017.00296 DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

**Nombre de membres :**

- ↳ en exercice : 58
- ↳ présents : 51
- ↳ représentés : 6

**Date de convocation :**

27 Septembre 2017

**Secrétaire de séance :**

Céline GIRARD

L'an deux mille dix-sept, le trois octobre à 18 heures 00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire s'est réuni sous la présidence de **M. David SAMZUN, Président**.

**Etaient présents :****BESNE** : Mme Sylvie CAUCHIE, M. Pierre THOMERE**DONGES** : M. François CHENEAU, M. Louis OUISSE, Mme Claire DELALANDE, M. Jean-Marc NICOLLET**LA CHAPELLE-DES-MARAIS** : M. Franck HERVY, Mme Marie Hélène MONTFORT**MONTOIR-DE-BRETAGNE** : M. Joël JOUAND, Mme Marie-Christine DELAHAIE, Mme Michèle LEMAITRE**PORNICHET** : M. Jean-Claude PELLETIER, Mme Frédérique MARTIN, M. Edouard DEUX, M. Alain SAILLANT, Mme Nicole DESSAUVAGES**SAINT-ANDRE-DES-EAUX** : M. Jérôme DHOLLAND, Mme Catherine LUNGART**SAINT-JOACHIM** : M. Roger VEILLAUD, Mme Marie Anne HALGAND**SAINT-MALO-DE-GUERSAC** : M. Alain MICHELOT**SAINT-NAZAIRE** : M. David SAMZUN, Mme Laurianne DENIAUD, M. Eric PROVOST, Mme Pascale HAMEAU, M. Yvon RENEVOT, Mme Lydie MAHE, M. Jean-Jacques LUMEAU, Mme Gaëlle BENIZE, Mme Pascale CLEMENT, M. Martin ARNOTT, Mme Corinne PRAUD, M. Alain MANARA, Mme Céline GIRARD, M. Christophe COTTA, Mme Françoise LESTIEN, M. Kada MAHOUR, Mme Catherine ROUGE, Mme Florence BEUVELET, M. Jean-Michel TEXIER, Mme Sandra VANDEUREN, M. Gauthier BOUCHET, Mme Sarah TRICHET ALLAIRE, M. Jean Luc SECHET, Mme Lydia MANTZOUTSOS, M. Jean Luc GUYODO, Mme Emmanuelle BIZEUL**TRIGNAC** : M. David PELON, M. Claude AUFORT, Mme Capucine HAURAY, M. Jean Louis LELIEVRE**Absents représentés :****MONTOIR-DE-BRETAGNE** : M. Yannick JIMENEZ donne pouvoir à Mme Marie-Christine DELAHAIE**PORNICHET** : M. Robert BELLIOU donne pouvoir à Mme Florence BEUVELET**SAINT-ANDRE-DES-EAUX** : M. Thierry RYO donne pouvoir à M. Jérôme DHOLLAND**SAINT-MALO-DE-GUERSAC** : Mme Lydia MEIGNEN donne pouvoir à M. Alain MICHELOT**SAINT-NAZAIRE** : M. Patrice BULTING donne pouvoir à M. Jean Luc GUYODO, M. William DUVAL donne pouvoir à Mme Sandra VANDEUREN**Absents excusés :****SAINT-NAZAIRE** : M. Xavier PERRIN**Commission** : Commission Grands Services publics**Objet** : Mobilité et transports - Politique Vélo de la CARENE - Principes du schéma directeur des itinéraires cyclables structurants - Approbation

## COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION NAZAIRIENNE ET DE L'ESTUAIRE

### Séance du Conseil Communautaire du Mardi 3 Octobre 2017

Commission : Commission Grands Services publics

Objet : Mobilité et transports - Politique Vélo de la CARENE - Principes du schéma directeur des itinéraires cyclables structurants - Approbation

**Jean-Jacques LUMEAU, Vice-Président,**

Expose,

La CARENE-Saint-Nazaire Agglomération est autorité organisatrice de la mobilité. A ce titre, elle définit la stratégie de déplacements sur son ressort territorial et met en place des politiques publiques en faveur de l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle (réseau de transport urbain, vélo, covoiturage...).

Les modes dits « actifs », piétons et cycles, constituent un enjeu majeur du Plan de Déplacements Urbains : ils sont le principal levier de report modal et de baisse des émissions de gaz à effet de serre.

Les effets induits positifs d'une politique cyclable sur la santé publique, l'attractivité et le tourisme, la perception des distances et de l'espace public, la congestion automobile... ne sont par ailleurs plus à démontrer. Compétitif sur de courtes distances, le vélo constitue donc un mode de déplacement à part entière nécessitant – comme pour le transport en commun - une approche globale et intégrée.

La politique de la CARENE se structure aujourd'hui autour de trois axes complémentaires, avec pour ambition d'accompagner et de valoriser la pratique cyclable à l'échelle de l'agglomération. Ces trois axes sont :

- les services (location, stationnement...), dont le service public communautaire de location de vélos vélycéo,
- les aménagements et le jalonnement, au travers d'un schéma directeur, objet de la présente délibération,
- la communication et la promotion des itinéraires, notamment dans le cadre du programme Mobilité Durable faisant l'objet d'un partenariat avec l'ADEME depuis 2015.

L'articulation de cette politique avec celles des communes qui disposent de la compétence voirie et assurent par conséquent l'aménagement des pistes cyclables, constitue un enjeu essentiel pour garantir la sécurité, le confort et la cohérence des réseaux cyclables.

Il en va de même avec le Département de Loire Atlantique, la Région des Pays de la Loire, les intercommunalités voisines et le Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire, qui assurent la gestion et/ou la maîtrise d'ouvrage d'itinéraire et/ou la promotion de Grands Itinéraires comme la Loire à Vélo ou Vélocéan.

#### Les principes du schéma directeur

La présente délibération vise à acter les principes du schéma directeur qui repose sur une douzaine d'itinéraires structurants, le jalonnement de ces itinéraires, l'identification de points durs et la mise en place d'un fonds de concours permettant de les résorber.

Des « lignes vélo » ont ainsi été recensées constituant un réseau cyclable sur lequel les financements et le plan de jalonnement portés par le schéma seront prioritairement fléchés.

Le schéma n'est volontairement pas figé et constitue une première étape. Il pourra donc intégrer d'autres itinéraires, en concertation avec les communes ou les autres collectivités. Il a également vocation à servir d'arrimage à des boucles touristiques locales et des dessertes de zones d'activité.

Les itinéraires peuvent relever de maîtrises d'ouvrages différentes : communes, Département, Région, Pôle métropolitain. Le calendrier de réalisation peut donc évoluer en fonction de l'avancement des projets.

Le Schéma directeur vise à rendre lisible et conforter l'armature cyclable de l'agglomération structurants, existants ou en projet :

- permettant d'assurer des liaisons intercommunales, voire inter EPCI,
- praticables à l'année, en site propre (pistes cyclables, voies vertes) ou sur voirie partagée (bandes cyclables ou voiries à faible trafic automobile), et sans discontinuités,
- destinés aussi bien à des déplacements quotidiens (domicile-travail, commerce,...), de loisirs ou de tourisme,
- cohérents avec les plans vélos communaux

Le schéma recense 13 itinéraires et les principaux points durs constituant des verrous sur ces itinéraires (insécurité, inconfort pour le cycliste).

| Axes             | Origine - Destination                                                                                                                                               | Principales caractéristiques                                                                                                                          | Points durs recensés au schéma directeur                           |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Axe 1            | Saint-Nazaire, Pornichet, (La Baule, Guérande)                                                                                                                      | Modification du tracé actuel de Vélocéan entre Saint-Nazaire et Piriac-sur-Mer <i>projet inscrit au schéma Départemental 2017 -2027</i>               |                                                                    |
| Axe 2            | Saint-Nazaire, Saint-André-des-Eaux                                                                                                                                 | Desserte de l'Immaculée, du Parc d'activité de Brais, du centre de Saint-André-des-Eaux                                                               | -Ranlieu (Saint-André-des-Eaux)<br>-Maillons RD 47 (Saint-Nazaire) |
| Axe 3            | Saint-Nazaire, Trignac, Montoir-de-Bretagne, Saint-Malo-de- Guersac, Saint-Joachim, La Chapelle des Marais                                                          | Itinéraire correspondant pour partie à l'itinéraire Est du Tour de Brière                                                                             | Boulevard Leferme (Saint-Nazaire)                                  |
| Axe 4            | Saint-Nazaire, Trignac, Montoir-de-Bretagne, Donges                                                                                                                 | Deux variantes :<br>- via bd de l'Atlantique et Bert<br>- via bd Leferme et piste cyclable départementale                                             | Echangeur RN 171 (Trignac)                                         |
| Axe 5            | Donges, Besné, (Pontchâteau)                                                                                                                                        |                                                                                                                                                       |                                                                    |
| Axe 6            | Saint Nazaire, Pornichet                                                                                                                                            | Via bd Charpak, Océanis – ex RD 92                                                                                                                    | Continuité ex- RD 92 (Pornichet)                                   |
| Axe 7            | Saint-Nazaire, Pornichet, (La Baule)                                                                                                                                | Itinéraire littoral via le front de Mer de Saint-Nazaire, Saint-Marc                                                                                  | Accès et pourtour du camp de la Torpille (Saint-Nazaire)           |
| Axe 8            | Saint-Nazaire, Trignac, Montoir-de-Bretagne, Saint-Malo-de-Guersac, Saint-Joachim, La Chapelle des Marais, Herbignac, Saint-Lyphard, Guérande, Saint-André-des-Eaux | « Boucle » Cap Atlantique et Carene, en lien avec le schéma vélo de Cap Atlantique                                                                    | RD 51 entre Hoscas et Mayun                                        |
| Axe 9<br>PROJET  | Montoir de Bretagne, Donges, Besné, (Blain)                                                                                                                         | Emprise de l'ancienne voie ferrée, conventionnement à réaliser avec SNCF Réseau<br>Liaison entre l'Estuaire de la Loire et le Canal de Nantes à Brest | Pont de Fer (Montoir de Bretagne)                                  |
| Axe 10<br>PROJET | Saint-Nazaire, Trignac, Montoir de Bretagne, Saint-Malo de Guersac, Saint-Joachim                                                                                   | Projet inscrit dans le cadre du programme Eaux et Paysages (étude Coloco)                                                                             |                                                                    |
| Axe 11           | Pornichet, Saint-André des Eaux                                                                                                                                     |                                                                                                                                                       |                                                                    |
| Axe 12<br>PROJET | Saint-Nazaire, Montoir-de-Bretagne, Donges,                                                                                                                         | Projet inscrit au schéma Départemental 2017 -2027                                                                                                     |                                                                    |

|        |                                |                                                |  |
|--------|--------------------------------|------------------------------------------------|--|
|        | (Coueron, Nantes)              | Projet SNCF Réseau (contournement ferroviaire) |  |
| Axe 13 | La Baule, Saint-André-des-Eaux | en lien avec le schéma vélo de Cap Atlantique  |  |

## 2 /Mise en place d'un fonds de concours

La CARENE ne disposant pas de la compétence voirie, elle ne peut assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements. Elle peut néanmoins apporter son expertise technique et son appui financier par la mise en place d'un fonds de concours aux communes, pour lequel un montant global de 600 K€ a été inscrit au programme d'investissement communautaire 2016/2021.

- 500 K€ seront réservés à la résorption des points durs figurant au schéma Directeur. Le fonds de concours ira jusqu'à 50% du montant restant à la charge des communes, sur la base des justificatifs transmis en amont du démarrage du projet.
- 100 K€ seront réservés à des aménagements qualitatifs sur les itinéraires structurants (hors entretien courant ou simple remise en état, faisant déjà l'objet d'un fonds de concours CARENE). Le fonds de concours ira jusqu'à 50 % du montant restant à la charge des communes, sur la base des justificatifs transmis en amont du démarrage du projet.

La dépense sera imputée à l'article 204141 en section d'investissement du budget principal de la CARENE (AP n°30 Infrastructures Opération 30010401).

## Autres financements

Le schéma directeur des itinéraires structurants permettra à la CARENE et aux maîtres d'ouvrage de solliciter d'autres financements et notamment :

- Fonds Européen FEDER ITI
- Contrat de Territoire Régional 2017/2020
- Dispositif départemental de soutien aux territoires

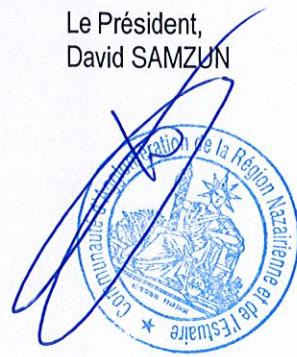
## 3 /Jalonnement des itinéraires structurants

Le schéma directeur prévoit également le jalonnement des itinéraires structurants. A l'exception des grands itinéraires départementaux ou régionaux, la CARENE assurera la maîtrise d'ouvrage du jalonnement vertical (panneaux directionnels et identification visuelle), au titre de la promotion de la mobilité durable. En cas de points durs, des itinéraires alternatifs seront proposés, dans l'attente de leur résorption.

Le Conseil communautaire, dûment convoqué, délibère et :

- valide les principes du schéma directeur des itinéraires cyclables structurants, vision du schéma octobre 2017 jointe en annexe,
- valide le principe du fonds de concours pour un montant total de 600 K€, le modèle de convention est joint en annexe,
- autorise le principe d'un jalonnement sous maîtrise d'ouvrage CARENE pour un montant total de 300 K€,
- autorise le Président ou son représentant à signer tous les documents permettant la mise en œuvre du schéma directeur.

Le Président,  
David SAMZUN

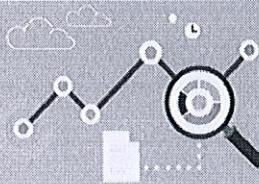


## **ADOpte A L'UNANIMITE**

Ce document a été signé électroniquement

ACTE RENDU EXECUTOIRE  
APRES TRANSMISSION EN PREFECTURE  
LE : **10 OCT. 2017**

ET AFFICHAGE  
LE : **10 OCT. 2017**  
Le President de la CARENE  
Et par délégation le Vice-président  
Jean-Jacques LUMEAU



- HELIOS : comptabilité publique
- ACTES : contrôle de légalité

## BORDEREAU D'ACQUITTEMENT DE TRANSACTION

Collectivité : La CARENE

Utilisateur : MOREAU Audrey

### Paramètre de la transaction :

|                                        |                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Type de transaction:                   | Transmission d'actes                                                                                                                                                            |
| Nature de l'acte:                      | Délibérations                                                                                                                                                                   |
| Numéro de l'acte:                      | D201700296                                                                                                                                                                      |
| Date de la décision:                   | 2017-10-10 00:00:00+02                                                                                                                                                          |
| Objet:                                 | Commission Grands Services Publics - Mobilités et transports - Politique Vélo de la CARENE - Principes du schéma directeur des itinéraires cyclables structurants - Approbation |
| Classification matières/sous-matières: | 8.7.4                                                                                                                                                                           |
| Identifiant unique:                    | 044-244400644-20171010-D201700296-DE                                                                                                                                            |
| URL d'archivage:                       | Non définie                                                                                                                                                                     |
| Notification:                          | Non notifiée                                                                                                                                                                    |

### Fichier contenus dans l'archive :

| Fichier                                                          | Type de fichier | Taille du fichier |
|------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|
| nom de métier:<br>044-244400644-20171010-D201700296-DE-1-1_0.xml | text/xml        | 1111              |
| nom de original:<br>D201700296.pdf                               | application/pdf | 2243663           |
| nom de métier:<br>044-244400644-20171010-D201700296-DE-1-1_1.pdf | application/pdf | 2243663           |
| nom de original:<br>CARENE_schemavélo_CC3octobre2017.pdf         | application/pdf | 40287396          |
| nom de métier:<br>044-244400644-20171010-D201700296-DE-1-1_2.pdf | application/pdf | 40287396          |

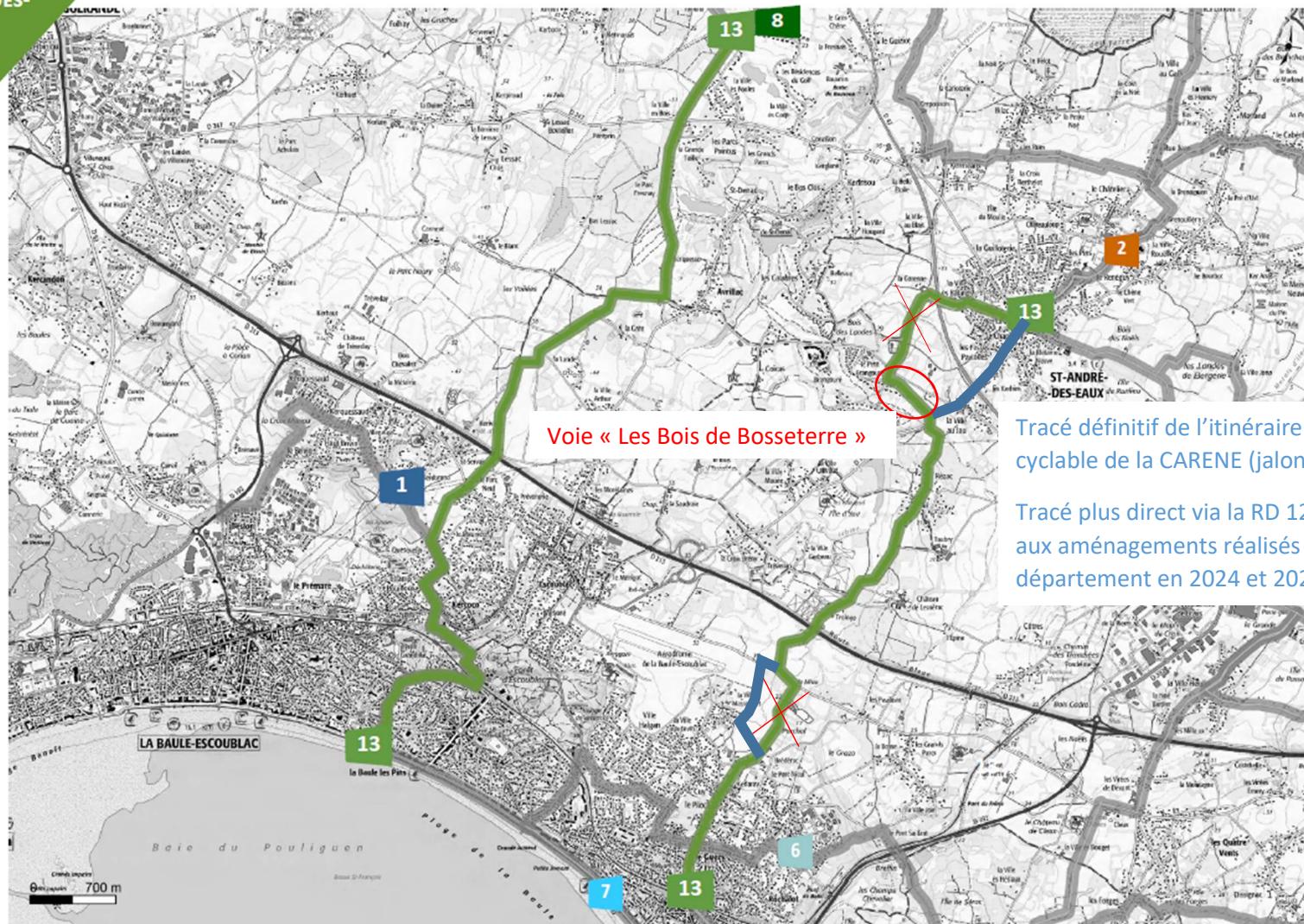
### Cycle de vie de la transaction :

| Etat                       | Date                          | Message                            |
|----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| Posté                      | 10 octobre 2017 à 15h07min32s | Dépôt initial                      |
| En attente de transmission | 10 octobre 2017 à 15h12min02s | Accepté par le TdT : validation OK |
| Transmis                   | 10 octobre 2017 à 15h12min24s | Transmis au MIOCT                  |
| Acquittement reçu          | 10 octobre 2017 à 15h15min02s | Reçu par le MIOCT le 2017-10-10    |

AXE 13  
LA BAULE -  
SAINT-ANDRÉ-DES-  
EAUX



Schéma directeur des itinéraires cyclables structurants - CARENE - Tracé de principe



Tracé définitif de l'itinéraire 13 inscrit au SD cyclable de la CARENE (jalonné itinéraire 19)

Tracé plus direct via la RD 127 possible suite aux aménagements réalisés par la ville et le département en 2024 et 2025

## Association QUICKMOVE

5, Impasse des Justices  
44117 SAINT-ANDRÉ-DES-EAUX

### Objet : Réponse à votre courrier du 29 mars 2024

N/Réf. : TC/SZ – N° 2024/04/182

Messieurs,

Nous vous remercions vivement pour votre courrier du 29 mars 2024, dans lequel vous avez partagé vos propositions et préoccupations concernant les aménagements liés à la mobilité douce dans notre commune. L'engagement de votre association en faveur des mobilités actives est précieux et témoigne de votre volonté de contribuer, avec nous, à l'amélioration des déplacements sur notre territoire communal.

Nous avons lu attentivement vos propositions et remarques. Nous tenons prioritairement à vous partager les objectifs que nous nous sommes fixés en tant que majorité municipale, pour répondre aux enjeux identifiés de mobilité cyclable dans la zone Brangouré / Avrillac / Ville au Jau pour lesquels vous nous avez sollicités.

- ***Enjeu 1 - Sécuriser l'itinéraire reliant le centre-bourg de Saint-André-des-Eaux à Pornichet / La Baule***

Notre priorité consiste à proposer aux andréanais·es un itinéraire sécurisé, direct, sans détours, depuis le centre-bourg de Saint-André-des-Eaux, vers Pornichet / La Baule. C'est pourquoi nous avons prévu de sécuriser l'accès à la Route de Rézac via la Rue de l'Océan et la RD 127. Nous mettrons en place un abaissement des vitesses et des dispositifs tels qu'un plateau ralentisseur au carrefour de la Ville au Jau, un chaukidou, sur proposition du Conseil Départemental 44 (sur 300 m), sur la RD 127, ainsi qu'un "tourne-gauche-indirect" sécurisé au carrefour RD 127 / Route de Rézac. Ces aménagements permettront également de désenclaver le Hameau de la Ville au Jau d'un point de vue piéton. Ils seront livrés d'ici la fin de l'année 2025.

- ***Enjeu 2 - Proposer une liaison cyclable directe entre la Zone de Brais (Saint-Nazaire) et la Zone de Villejames (Guérande) via la Route de Brangouré (Saint-André-des-Eaux)***

Nous avons pour ambition de favoriser les déplacements du quotidien (vélotaf) en proposant, avec Saint-Nazaire agglomération / la CARENE, CapAtlantique La Baule-Guérande Agglo, la Ville de Guérande et le Conseil Départemental 44, une liaison cyclable directe à moyen terme entre les zones d'emplois de Brais et Villejames (entre 2027 et 2028). À cet effet, nous prévoyons à court terme, pour les compétences communales qui nous concernent, la mise en place d'un chaukidou sur la totalité de la Route de Brangouré dès fin 2024.

Ce chaucidou sera corrélé d'une part, à un abaissement des maximales entre 30 km/h et 50 km/h selon les portions de la construction de nouveaux plateaux et écluses sur la Route de Brangouré. Aussi, nous avons œuvré auprès du département de Loire-Atlantique pour prioriser le déploiement d'une liaison cyclable la plus directe possible et sécurisée entre Saint-André-des-Eaux et Guérande. Notre demande a été entendue par la collectivité départementale qui l'a positionnée dans son schéma directeur vélo 2024-2032. Ainsi, les premières études devraient avoir lieu en 2024. Le tracé inclut le chemin de la Garenne et la Route de Brangouré.

- ***Enjeu 3 - Proposer des aménagements conformes aux expertises du bureau d'étude Résiliencités et à la doctrine nationale du CEREMA***

Nous nous sommes engagés à suivre les recommandations des experts en mobilité pour garantir des solutions durables et sécurisées pour tous les usagers de la route en prenant en compte la typologie rurale des voiries, les vitesses et volumes de trafic journalier. Nos décisions sont donc en phase avec les expertises sollicitées et les recommandations nationales (voir annexe 1).

- ***Enjeu 4 - Proposer des solutions déployables à court et moyen terme (2024 - 2026)***

Nos propositions visent à apporter des solutions concrètes et réalisables dans un délai raisonnable, celui du mandat que les andréanais·es nous ont confié, afin de répondre aux besoins urgents de nos concitoyen·nes en matière de mobilités. Les aménagements de la Route de Brangouré seront par conséquent déployés entre fin 2024 et mi-2025. Les aménagements sur la Rue de l'Océan et la RD 127 en collaboration avec le Conseil Départemental 44 seront mis en œuvre avant la fin 2025.

À la suite de notre rencontre introductory avec votre association en décembre 2022, vos propositions initiales ont ainsi pu être partagées au bureau d'étude Résiliencités en phase d'étude à l'automne 2023. Elles ont d'ailleurs pu être complétées d'un échange que vous avez eu avec l'un des consultants le 23 octobre 2023, sur notre recommandation. Si nous comprenons l'attachement de votre association au tracé alternatif passant par le Chemin des Bois de Bosseterre, cette proposition étudiée par Résiliencités et l'équipe projet du plan vélo n'a, pour autant, pas été retenue car elle ne répondait que partiellement aux 4 enjeux développés ci-dessus.

Aussi, le tracé communiqué postérieurement dans votre courrier du 29 mars 2024 comporte à nos yeux de nombreuses incertitudes :

- Caractère disproportionné d'une piste bidirectionnelle en site propre (Avrillac > Coicas) sur une voirie rurale où circulent au maximum 600 véhicules / jour pour une vitesse limitée à 50 km/h (voir Annexe 1)
- Autorisations d'utilisation et d'aménagement du domaine privé hypothétiques et souvent longues à obtenir (Golf)
- Gestion du débouché du Chemin des Bois de Bosseterre sur la RD 127 avec un Conseil Départemental 44 qui n'est pas favorable à créer un plateau ralentisseur à la hauteur de la bifurcation vers la Route de Rézac (*non-conformité à la doctrine d'aménagement des voiries départementales hors agglomération*)
- Contraintes topographiques fortes pour emprunter le "chemin piéton de la Ville au Jau" un temps envisagé par notre majorité pour relier Pornichet (*inondations 4 mois par an, servitudes de pipelines et entrées de parcelles agricoles...*)

- Sinuosité du tracé entre Avrillac et la Ville au Jau. Nous y dénombrons 7 traversées de voiries et une augmentation de la distance de 1,2 km (+25%) par rapport au tracé que nous préconisons via le CVCB Route de Brangouré.

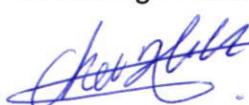
Pour toutes ces raisons, nous préférons suivre les recommandations initiales formulées par le bureau d'étude alignées avec la doctrine technique du CEREMA.

Bien entendu, nous restons ouverts à la collaboration la plus étroite possible avec votre association sur ces sujets. Néanmoins, notre position d'élus nous amène à assurer des arbitrages.

Aussi, si vous le souhaitez, nous serions ravis de vous présenter dans les semaines à venir notre "Plan Vélo 2024-2029", le premier de l'histoire de la commune, présenté publiquement en conseil municipal le 18 décembre 2023. Nous aurions effectivement été heureux de bénéficier de vos retours dans sa globalité. Dans cette optique, nous vous invitons à nous contacter afin de convenir d'une rencontre.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le Maire,  
Le Conseiller municipal,  
Subdélégué aux mobilités douces,




Thibault Chevalier

— Mairie

5, place de la Mairie  
44117 Saint-André des Eaux  
Tél. : 02 51 10 62 62  
Fax : 02 51 10 62 63

[www.saint-andre-des-eaux.fr](http://www.saint-andre-des-eaux.fr)

## Annexe 1 : Tableau d'aide à la décision aménag

du CEREMA (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voiture>)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le  aménagements cyclables

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

| V85<br>VITESSE LIMITÉE<br>RÉELLEMENT<br>PRATIQUÉE | TRAFFIC<br>MOTORISÉ EN<br>UNITÉS DE<br>VÉHICULE<br>PARTICULIER PAR<br>JOUR<br>(DANS LES DEUX<br>SENS) | DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)                         |                                                                                       |                                                                                  |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                                                   |                                                                                                       | RÉSEAU CYCLABLE<br>SECONDNAIRE (TRAFFIC<br>INFÉRIEUR À 750<br>CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE<br>PRINCIPAL (TRAFFIC<br>COMPRIS ENTRE 500 ET<br>3000 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE<br>À HAUT NIVEAU DE<br>SERVICE (TRAFFIC >2000<br>CYCLISTES/JOUR) |
| <b>30</b><br>KM/H<br>OU MOINS                     | < 2000                                                                                                | Trafic<br>mixte                                                               | Vélorue ou trafic mixte                                                               | Vélorue ou piste<br>cyclable                                                     |
|                                                   | 2000 À<br>4000                                                                                        |                                                                               | Bande<br>cyclable ou trafic mixte                                                     |                                                                                  |
|                                                   | > 4000                                                                                                | Piste ou bande cyclable                                                       |                                                                                       |                                                                                  |
| <b>50</b><br>KM/H                                 | < 1500                                                                                                | Trafic mixte                                                                  |                                                                                       |                                                                                  |
|                                                   | 1500 À<br>6000                                                                                        | Piste ou bande cyclable                                                       |                                                                                       |                                                                                  |
|                                                   | > 6000                                                                                                |                                                                               |                                                                                       |                                                                                  |
| <b>70/80</b><br>KM/H                              | < 1000                                                                                                | Trafic<br>mixte                                                               | Piste cyclable/voie<br>verte/bande cyclable/<br>bande<br>dérasée de droite            |                                                                                  |
|                                                   | 1000 À<br>4000                                                                                        | Piste cyclable/voie<br>verte/bande cyclable/<br>bande<br>dérasée de droite    | Piste cyclable ou<br>voie verte                                                       | Piste cyclable                                                                   |

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

**Date du Conseil Municipal**

22 novembre 2021

**Date de convocation**

16 novembre 2021

**Nombre de Conseillers**

En exercice : 26

Présents : 19

Votants : 25

L'an deux mille vingt et un, le vingt-deux novembre, le Conseil Municipal de la Commune, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à l'Espace du Marais, sous la Présidence de Madame Catherine LUNGART – Maire.

**Présents** : Mme C. LUNGART, M. P. HASPOT, Mme D. BOURMAUD, M. R. MORIN, Mme C. MATHIEU, M. P. GUENO, Mme P. LE PAPE, M. C. PRESCHEZ, Mme M. EVRAIN, M. L. LECOQ, Mme A. BLANCHARD, M. C. GUENO, Mme A. HALLIEZ, Mme V. TARTOUE, Mme L. DOUAUD, M. M. BERASALUZE, Mme L. HEGWEIN, M. G. DERVAL, M. M. COËNT

**Pouvoirs ont été donnés** :

|                 |   |                |
|-----------------|---|----------------|
| Mme S. GOSLIN   | à | Mme C. LUNGART |
| M. L. BELBEOCH  | à | Mme A. HALLIEZ |
| M. F. GAREL     | à | Mme A. HALLIEZ |
| Mme L. ANAKIEVA | à | Mme V. TARTOUÉ |
| M. V. LE CLAIRE | à | M. P. HASPOT   |
| M. C. BOURSE    | à | M. R. MORIN    |

**Absente excusée** :

Mme L. FOUCHER

Formant la majorité des membres en exercice.

Conformément à l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, **Mme Dorothée BOURMAUD est désignée secrétaire de séance**, et ceci à l'unanimité. Madame Lise-Armelle BERGONZI, Directrice Générale des Services, a été nommée auxiliaire à ladite secrétaire pour cette séance.

**60.11.2021**

### **MODIFICATION DE LA COMPOSITION DES COMMISSIONS MUNICIPALES**

Suite à la démission de cinq membres du groupe minoritaire et à l'installation de deux nouveaux conseillers municipaux, il convient de modifier la composition des commissions municipales.

En application de l'article L 2121-22 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) qui prévoit que le Conseil Municipal peut former des commissions chargées d'examiner les questions soumises au Conseil, huit commissions permanentes ont été créées par délibération n° 16.06.2020 du 9 juin 2020 comprenant le nombre de membres indiqués dans le tableau ci-annexé.

Conformément à l'article L 2121-22 du Code Général des Collectivités Territoriales, dans les Communes de plus de 1 000 habitants, la composition des différentes commissions doit respecter le principe de la représentation proportionnelle pour permettre l'expression pluraliste des élus au sein de l'assemblée communale.

Les membres sont désignés par vote à bulletins secrets mais le Conseil Municipal peut décider, à l'unanimité, de ne pas procéder au scrutin secret (article L 2121-21 du CGCT).

Le Maire en est le président de droit ; lors de la première réunion, chaque commission désigne son vice-président.

Après en avoir délibéré,  
Le Conseil Municipal, à l'unanimité,  
**DÉCIDE :**

- **De ne pas procéder** au scrutin secret **et de voter** à main levée,
- **De désigner** les commissions telles que constituées dans le document ci-après annexé.

**Pour extrait conforme**  
**Le Maire, Catherine Lungart**



Certifié EXÉCUTOIRE compte tenu de :

- La publication le : **26 NOV. 2021**
- La transmission en Sous-Préfecture le : **26 NOV. 2021**

Fait à Saint-André des Eaux, le : **26 NOV. 2021**  
La Directrice Générale des Services, par délégation

**Annexe à la délibération du 22 novembre 2021**  
**Création des commissions municipales**

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

**S2LO**

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

| <b>Nom de la commission</b>                                    | <b>Adjoint référent</b>  | <b>Attributions</b>                                                                                                                                                                                                        | <b>Nombre de membres</b>        | <b>Membres de la commission</b>                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Urbanisme et Habitat                                           | Sylvie GOSLIN            | Urbanisme, habitat, agriculture                                                                                                                                                                                            | 5 dont 1 du groupe minoritaire  | Sylvie GOSLIN-GUIHENEUF, Patricia LE PAPE, Agnès BLANCHARD, Valentin LE CLAIRE, Mathieu COËNT                                                                                             |
| Finances, Développement économique et Démocratie participative | Pascal HASPOT            | Finances, développement économique, commerce, tourisme, marchés publics, transports publics, démocratie participative                                                                                                      | 11 dont 2 du groupe minoritaire | Pascal HASPOT, Sylvie GOSLIN, Laurette FOUCHER, Loïc BELBEOCH, Dorothée BOURMAUD, Raynald MORIN, Christelle MATHIEU-ODIAU, Pierre GUENO, Mathilde EVRAIN, Mathieu COËNT, Guillaume DERVAL |
| Vie associative et Animations                                  | Laurette FOUCHER         | Relations avec les associations, animations communales, utilisation des équipements sportifs et de loisirs et des salles communales                                                                                        | 6 dont 1 du groupe minoritaire  | Laurette FOUCHER, Agnès BLANCHARD, Lilia ANAKIEVA, Franck GAREL, Cédric GUENO, Guillaume DERVAL                                                                                           |
| Travaux et Sécurité                                            | Loïc BELBEOCH            | Travaux sur bâtiments existants, voirie, patrimoine architectural, sécurité, accessibilité                                                                                                                                 | 6 dont 1 du groupe minoritaire  | Loïc BELBEOCH, Franck GAREL, Christophe PRESCHEZ, Laurent LECOQ, Adeline HALLIEZ, Mathieu COËNT                                                                                           |
| Culture Communication                                          | Dorothée BOURMAUD        | Communication, affaires culturelles, développement des outils informatiques et numériques                                                                                                                                  | 5 dont 1 du groupe minoritaire  | Dorothée BOURMAUD, Virginie TARTOUE, Corentin BOURSE, Christophe PRESCHEZ, Lucile HEGWEIN                                                                                                 |
| Grands Projets                                                 | Raynald MORIN            | Création d'un espace culturel, valorisation du centre-bourg, réorganisation du complexe sportif (dont terrain synthétique et halle festive)                                                                                | 6 dont 1 du groupe minoritaire  | Raynald MORIN, Laurent LECOQ, Laëtitia DOUAUD, Mathilde EVRAIN, Valentin LE CLAIRE, Lucile HEGWEIN                                                                                        |
| Enfance Jeunesse Projet social                                 | Christelle MATHIEU-ODIAU | Politiques communales liées à la petite enfance, la vie scolaire, aux services périscolaires (dont restaurant scolaire) et jeunesse<br>Affaires sociales (dont CCAS et attribution des logements sociaux), personnes âgées | 6 dont 1 du groupe minoritaire  | Christelle MATHIEU-ODIAU, Adeline HALLIEZ, Laëtitia DOUAUD, Manuel BERASALUZE, Patricia LE PAPE, Guillaume DERVAL                                                                         |
| Développement durable                                          | Pierre GUENO             | Développement durable dont transition énergétique, éclairage public, eaux usées et eaux pluviales, patrimoine naturel                                                                                                      | 5 dont 1 du groupe minoritaire  | Pierre GUENO, Lilia ANAKIEVA, Virginie TARTOUE, Corentin BOURSE, Lucile HEGWEIN                                                                                                           |

# Accompagnement de la commune de Saint-André-des-Eaux pour « rendre la voirie cyclable » rapport final



# Table des matières

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| <b>1. Contexte</b>                 | <u>3</u>  |
| <b>2. Diagnostic</b>               | <u>8</u>  |
| <b>3. Préconisations</b>           |           |
| - Vitesses et mesures d'apaisement | <u>18</u> |
| - Routes de Brangouré et Bilac     | <u>49</u> |
| - Plan de circulation              | <u>57</u> |
| <b>4. Boîte à outils</b>           |           |
| - Aménagements                     | <u>64</u> |
| - Communication sur le 30 km/h     | <u>88</u> |
| <b>5. Annexes</b>                  | <u>93</u> |





# Contexte



# Rapport final de mission

## « rendre la voirie cyclable »

- Ce rapport a été établi par RésilienCités et Yann Leclercq Urbanistes, missionnés par la commune de Saint-André-des-Eaux. Il présente les propositions finales répondant au cahier des charges établi par la commune pour rendre la voirie cyclable :
  - diagnostic de la situation actuelle
  - enjeux relatifs à la circulation et au développement des mobilités actives
  - préconisations d'aménagement
  - boîte à outils
- La mission s'est déroulée entre fin août et décembre 2023 avec :
  - des relevés terrain
  - une collecte et analyse de données
  - des entretiens avec des acteurs locaux
  - un questionnaire complété par 178 habitants
  - des réunions de travail avec élus et techniciens



# La démarche de la commune de Saint-André-des-Eaux

- Expression de la commune d'une **ville** et de **villages apaisés** et bien connectés : il faut pouvoir circuler à pied, à vélo ou en voiture partout en toute sécurité
- Elaboration en cours d'un **plan vélo**, en coopération avec l'agglomération de Saint-Nazaire (CARENNE)
- Recours à un groupement de **bureaux d'études** pour renforcer le **30 km/h** dans la zone agglomérée, requestionner le **plan de circulation** et concevoir des **aménagements cyclables** sur 2 liaisons test (Brangouré, Bilac)

Accompagnement #1

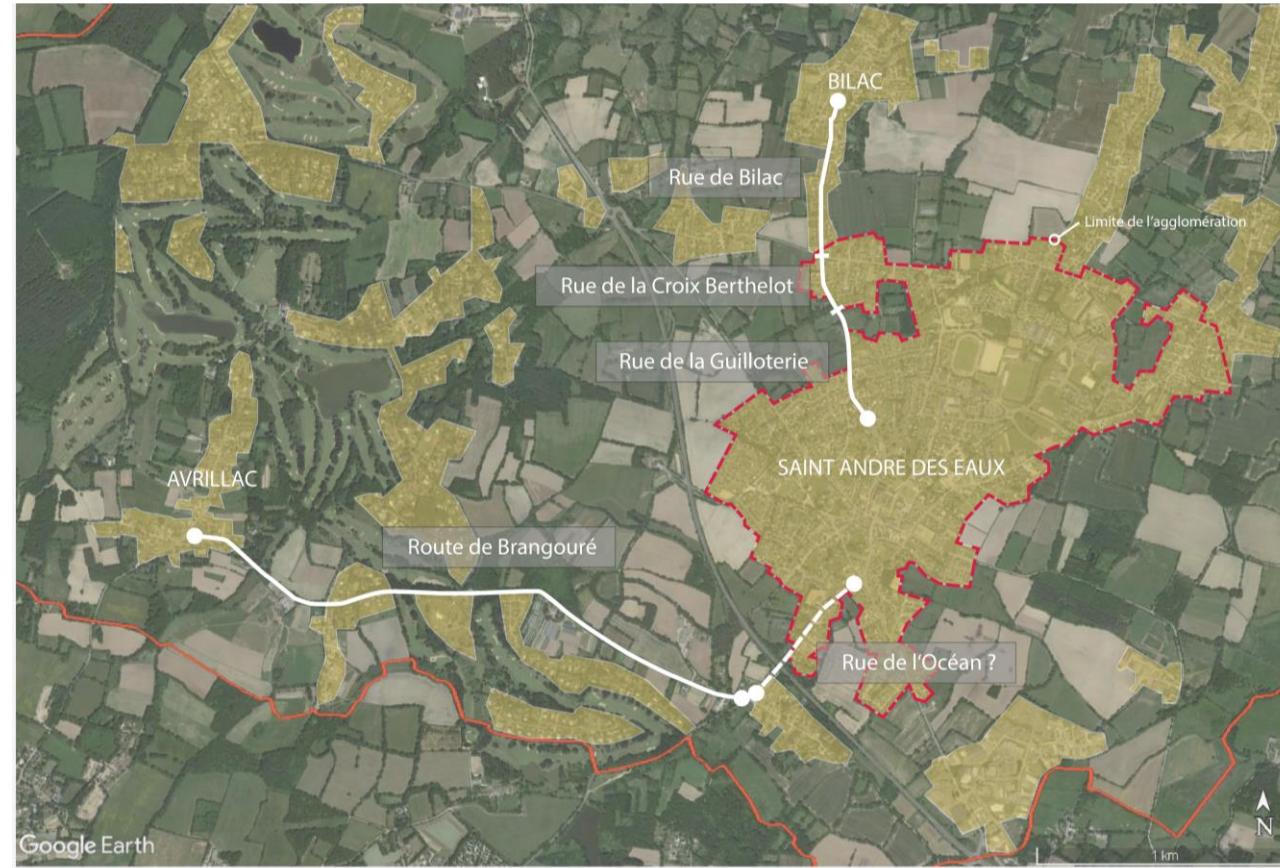
**Passer la zone agglomérée à 30 km/h**  
(+ relevé du *plan de circulation de la commune*)

Accompagnement #2

**Aménager les voiries rurales constraintes pour permettre l'usage sécurisé du vélo**

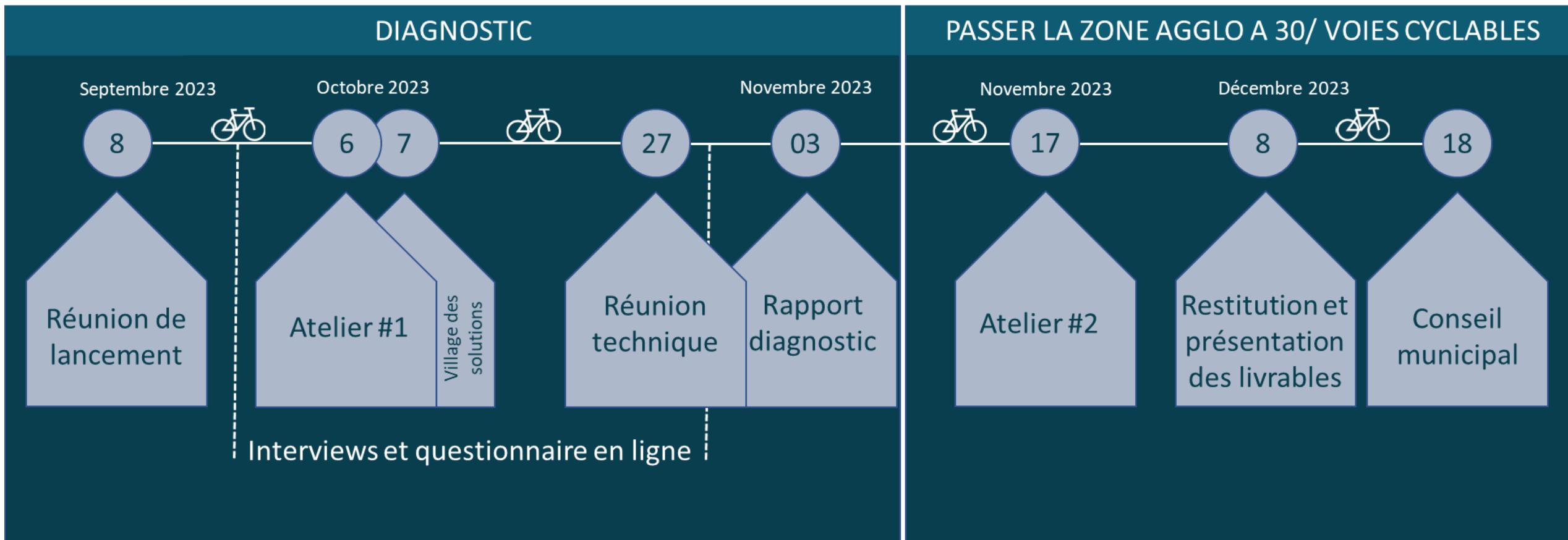


Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
Reçu en préfecture le 09/10/2025  
Publié le  
ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



Le périmètre de la zone agglomérée, et le linéaire des deux itinéraires cyclables concernés par l'étude.

# Planning de la mission : les étapes du projet



# Le bureau d'études

RésilienCités et Yann Leclercq Urbanistes se sont associés pour répondre à l'appel d'offres lancé par la commune de St-André-des-Eaux.

Samy Guyet (RésilienCités) et Yann Leclercq sont tous les deux des acteurs engagés de la métropole nantaise disposant de compétences complémentaires en matière de **mobilités actives** et d'une **solide expérience professionnelle, militante et de terrain** en relation avec collectivités et associations.

Ils sont en **veille sur les meilleurs dispositifs** et les expérimentations pour le développement des mobilités actives grâce à leurs réseaux professionnels et militants, ainsi que leurs déplacements en train et vélo sur les territoires qu'ils accompagnent.



Samy Guyet accompagne les collectivités locales et les PME dans leurs projets de transition écologique. En 2020 il crée RésilienCités pour son activité de consultant indépendant :

- **Mobilités** : plan de mobilité employeur, schéma directeur cyclable, prestations Objectif Employeur Pro-Vélo
- **Transition écologique** : conseiller et auditeur Territoire Engagé Transition Ecologique du programme ADEME

Pragmatique et stratégique, Samy trouve des solutions concrètes et inspirantes en veillant à rendre ses clients autonomes après son intervention.

Formé Initiateur Mobilité à Vélo, Samy est un bénévole impliqué dans la vie locale nantaise.

**RésilienCités – Samy Guyet**  
06 79 95 34 74 / [samy.guyet@resiliencites.fr](mailto:samy.guyet@resiliencites.fr)

**YANN  
LECLERCQ  
URBANISTES**

Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
Reçu en préfecture le 09/10/2025  
Publié le  
ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



YLU met l'humain au centre des réflexions sur nos territoires : le piéton, les mobilités actives, nos espaces publics... afin de permettre à notre cadre de vie d'être accessible et sécurisé pour tous.

YLU travaille en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes afin de recueillir et de bien comprendre l'ensemble des enjeux et de s'assurer d'un diagnostic complet.

Fort de son expérience sur des projets de grande envergure, Yann Leclercq prend toujours un regard ouvert sur l'influence plus large des projets, ce qui permet de bien comprendre les enjeux souvent complexes de toute intervention.

Par le biais de son implication avec les associations cyclistes et piétonnes, Yann Leclercq met en œuvre son expertise pour apporter des recommandations sur les projets d'aménagement de voirie et d'espaces publics. La qualité de ses propositions d'amélioration des projets urbains sont reconnus.

YLU offre les services suivants : urbanisme cyclable, études de faisabilité, plan guide, études urbaines pré-opérationnelles, aménagement de l'espace public...

**Yann Leclercq Urbanistes**  
06 24 87 32 65 / [yann.leclercq@hotmail.com](mailto:yann.leclercq@hotmail.com)

# Diagnostic



# Résultats du diagnostic

- Le diagnostic a été réalisé entre fin août et fin octobre 2023 au moyen :
  - de relevés terrain
  - de collecte et d'analyse de données
  - d'entretiens avec des acteurs locaux
  - d'un questionnaire proposé aux habitants
  - de réunions de travail avec élus et techniciens
- Le diagnostic présente la situation actuelle de la commune afin de bien cerner les enjeux qui doivent être pris en compte pour concevoir ou améliorer des aménagements.
- Les résultats principaux sont expliqués par les pages suivantes et les annexes (enquête, données de fréquentation et d'accidentologie).

1

## Une qualité des aménagements cyclables mitigée

La commune dispose de nombreux aménagements cyclables ; néanmoins, leur qualité variable et leur discontinuité sont des freins à la croissance voulue du vélo.

2

## Une demande de liaisons cyclables inter-communale forte

Il y a une demande pour de meilleurs aménagements, en continu, et avec les communes de La Baule, Guérande et St Nazaire – qui sont sur des distances proches, ce qui permet des déplacements quotidiens.

3

## Une zone 30 méconnue

Malgré l'existence de la zone 30 sur le centre bourg, sa délimitation est peu connue – l'effet de " porte " manque.

4

## La signalétique a ses limites

Il y a beaucoup de panneaux sur la commune, cette profusion limite leur efficacité. Quelques incohérences sont signalées.

5

## Un flux de voiture qui va continuer de croître

La croissance démographique va s'accompagner d'une croissance du nombre de véhicules motorisés : un choix doit être fait aujourd'hui pour un avenir qualitatif et apaisé du bourg en 2030. Davantage de voitures dans les rues étroites du bourg aura un impact sur la qualité de vie locale.

6

## L'absence d'une hiérarchie claire de la voirie

Le trafic de transit traverse le centre bourg, une situation qui crée de réels conflits, et qui pèse sur la qualité de la vie de la commune.

7

## Un potentiel de fréquentation du bourg non optimisé

Le bourg est hautement fréquenté par les habitants, qui viennent pour une importante partie en vélo et à pied. Les conflits avec les véhicules motorisés et l'absence de trottoirs sont dissuasifs pour certains, qui voudraient pouvoir y aller à pied ou à vélo.

8

## Un trafic routier trop intense et perçu comme rapide

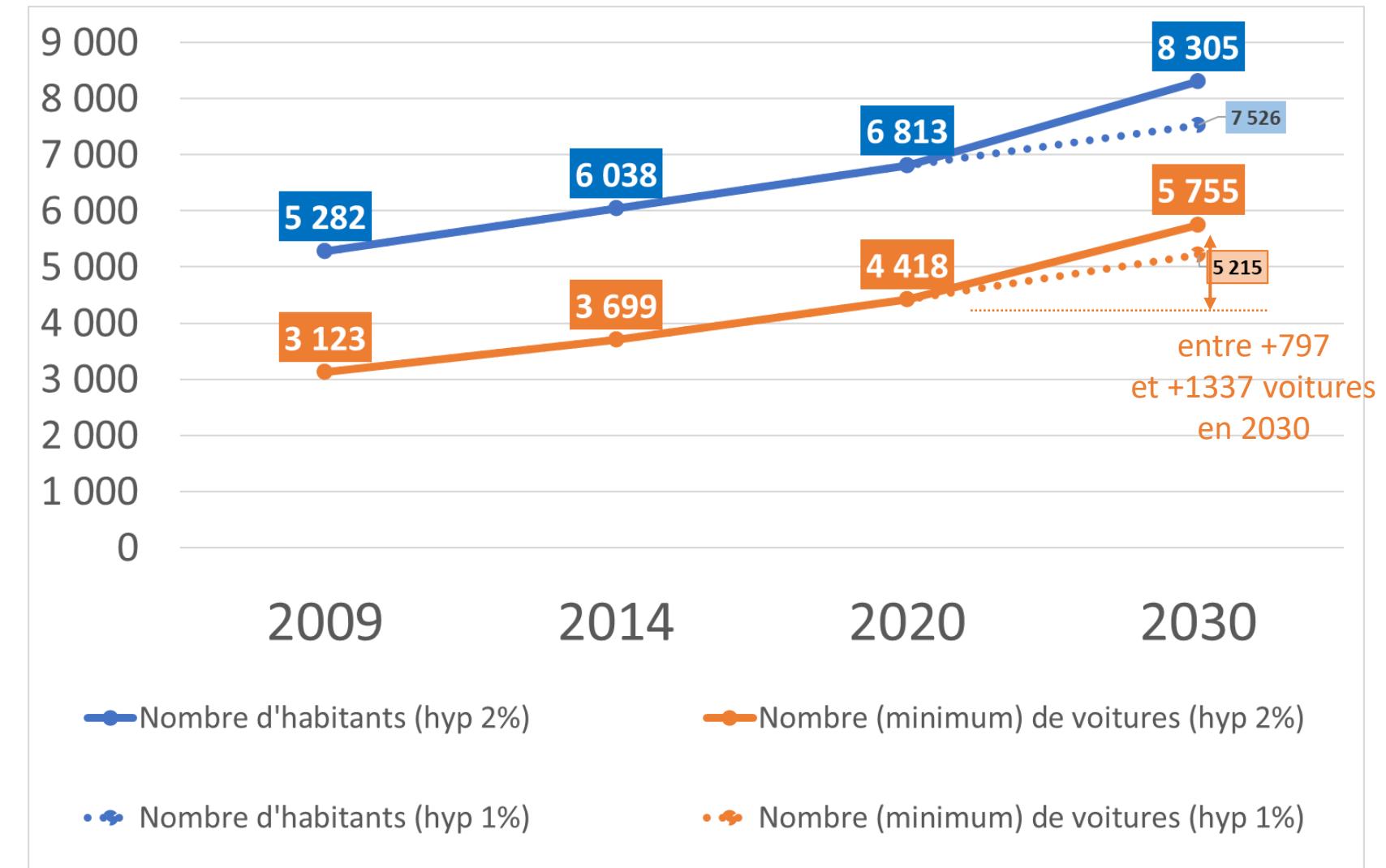
Un ressenti d'excès de vitesse a été fréquemment exprimé, en particulier sur les rues de la Brière, de la Gare, et de l'Océan. Néanmoins, les données montrent des excès fréquents uniquement sur la Route du Chatelier. Ce qui tendrait à montrer que les perceptions peuvent être reliées à une vitesse inadaptée au contexte urbain des rues concernées et à un volume de trafic vécu comme gênant ou insécurisant.

# 1 000 voitures de plus en 2030

- En 2030 avec l'arrivée de nouveaux habitants, il y aura entre 797 et 1 337 voitures de plus par rapport à 2020, principalement dans la zone agglomérée.
- Sans action sur le plan de circulation et l'encouragement des mobilités actives (marche, vélo), il y a un risque d'engorgement du centre-ville.
- Actuellement, 68 % des ménages andréanais ont 2 voitures ou plus selon l'INSEE.
- Ce taux est de 81 % pour les ménages ayant répondu au questionnaire (13 % ont 3 voitures ou plus).

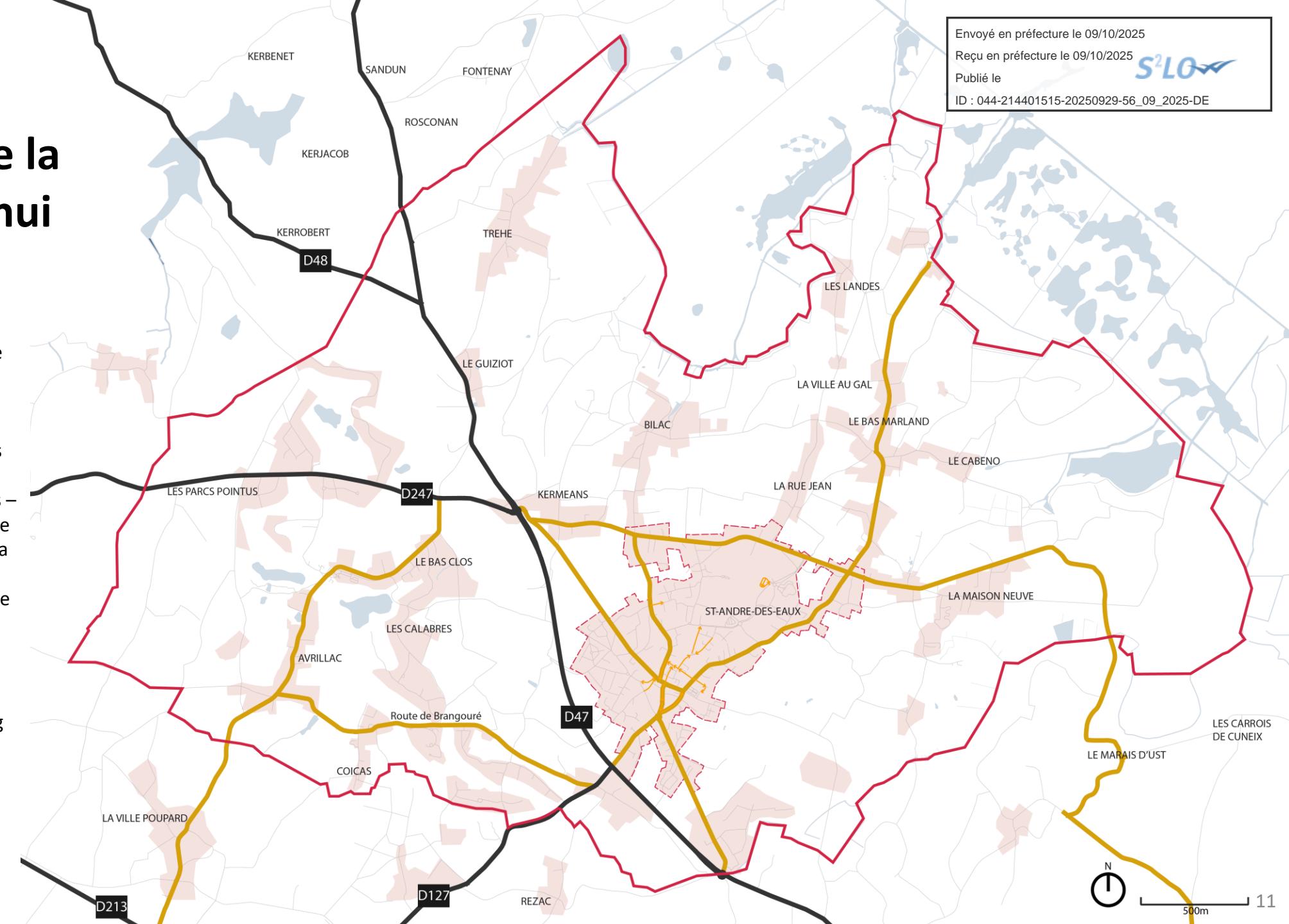
Hypothèses :  
 • Taux de croissance démographique entre 1 % et 2 %  
 • Progression de la décohésion (nbre de personnes/ménage ↘ ; nbre de voitures/ménage ↗)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
 Reçu en préfecture le 09/10/2025  
 Publié le 09/10/2025  
 ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



# La hiérarchie de la voirie aujourd'hui

- Actuellement, il n'y a pas de hiérarchie de la voirie : les véhicules motorisés ont accès à toutes les rues sans réelle contrainte.
- Le centre-ville est traversé par un trafic routier de transit, malgré l'existence d'itinéraires alternatifs en dehors du bourg.
- En 2030, il y aura plus de voitures – garder la situation existante risque de créer plus de conflits et ne sera pas satisfaisant pour les automobilistes car il y aura plus de bouchons – le report modal sera faible.
- Peut-on imaginer des aménagements qui n'empêchent pas l'accessibilité du centre bourg par les voitures, mais qui favorise le report du trafic de transit ?



# Trouver des solutions pour réduire le trafic de transit

- Le trafic de transit traverse un quartier ou un bourg sans s'y arrêter.
- Il ne bénéficie pas à la vie locale : ni aux commerces ni à la vie de quartier.
- Il augmente le volume du flux de véhicules, le risque routier associé, les nuisances sonores, la pollution de l'air et la congestion.



Source : [Académie Des Mobilités Actives](#)

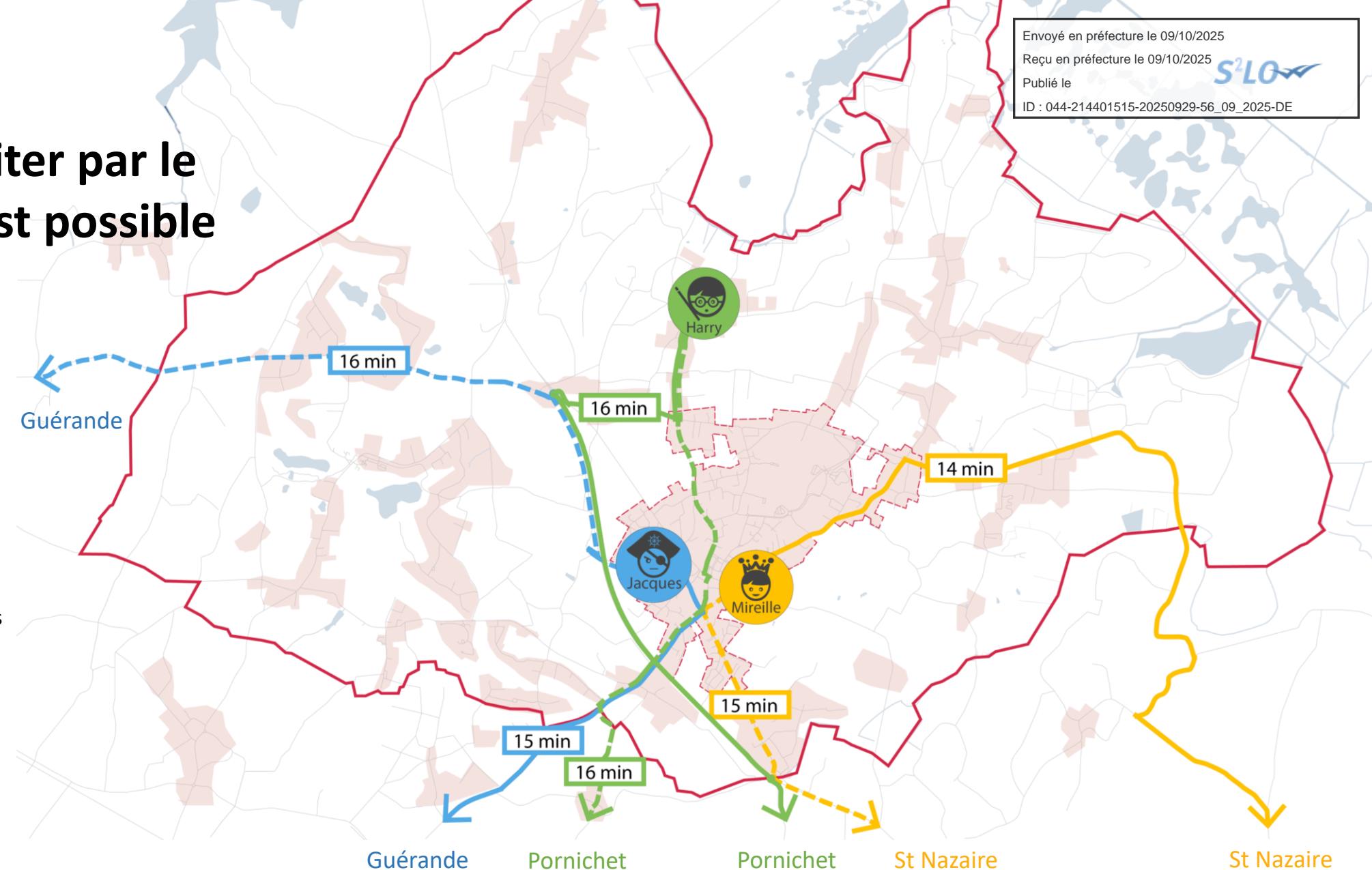
# Eviter de transiter par le centre bourg est possible

Afin de tester l'impact des déplacements, le trajet de 3 personnages fictifs a été modélisé avec l'appli Waze afin de comparer leurs temps de trajet.

Les trajets imaginés sont depuis Guérande, Pornichet ou Saint Nazaire à 17h45, soit l'heure de pointe.

Les trajets qui passent par le centre bourg présentent des temps équivalents aux trajets qui le contournent.

Le choix des trajets a un impact direct sur le centre bourg, qui peut être évité sans grand écart de temps.

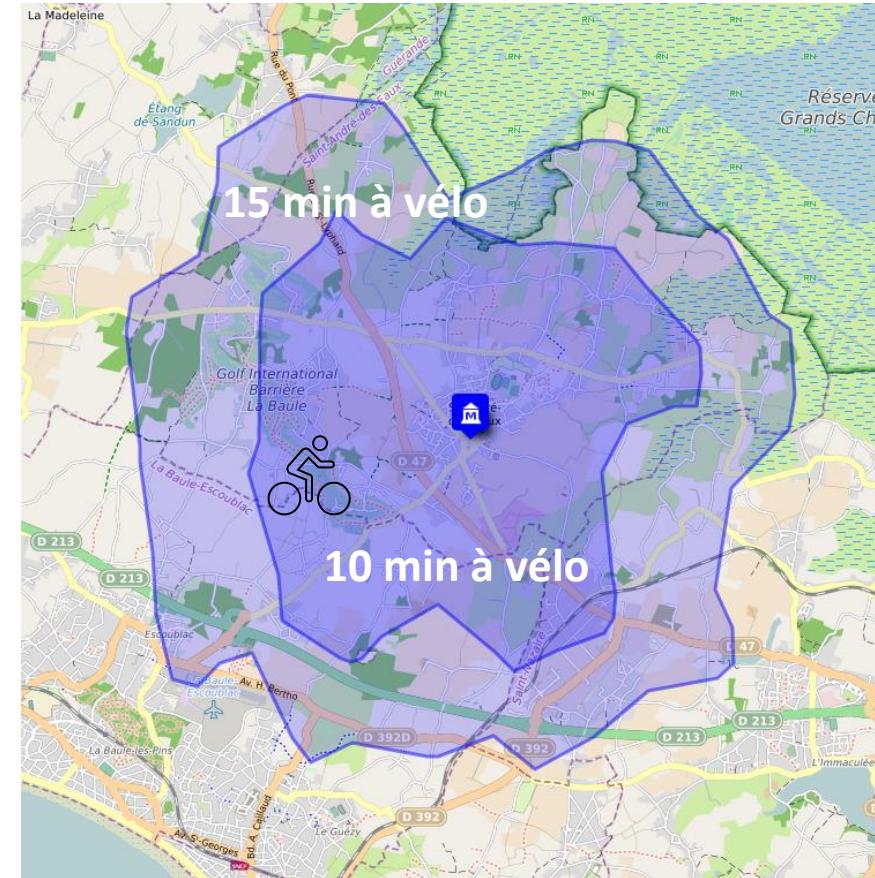


# Des distances favorables aux mobilités actives

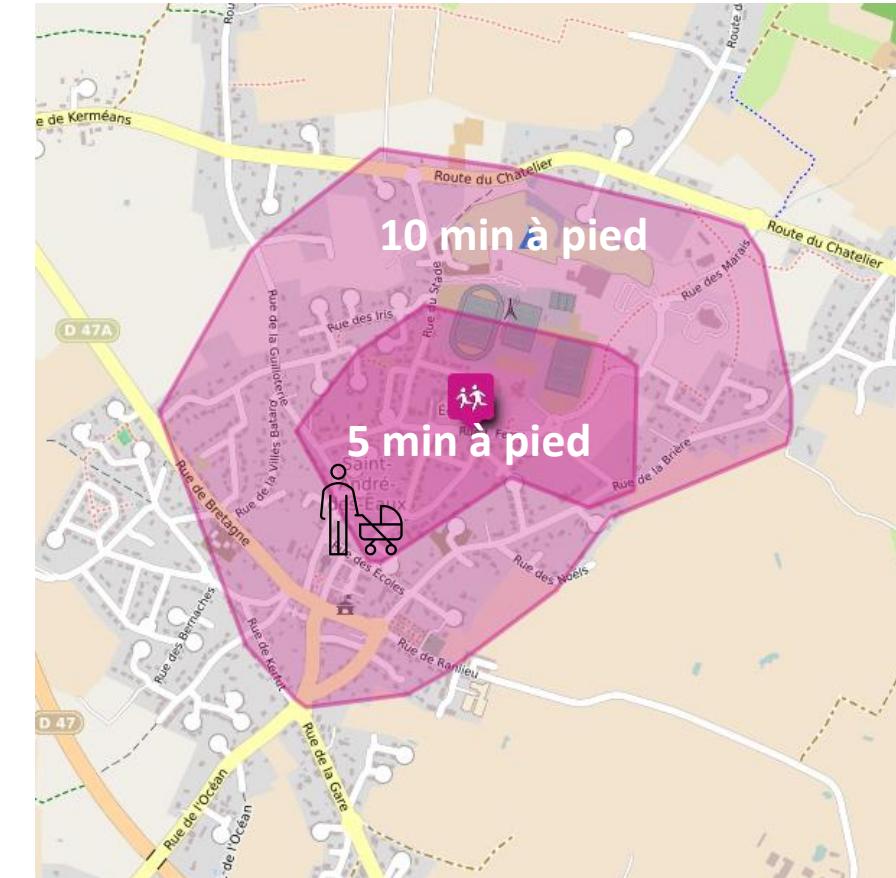
Une courbe *isochrone* est une courbe reliant les points accessibles à un mode de transport en un temps donné. Ces cartes montrent les zones accessibles :

- en 10 ou 15 min à vélo autour de la mairie
- en 5 ou 10 min à pied autour de l'école publique

En savoir + avec [le site géoportal](#).



Un bourg accessible en 10 min à vélo  
(18 km/h)

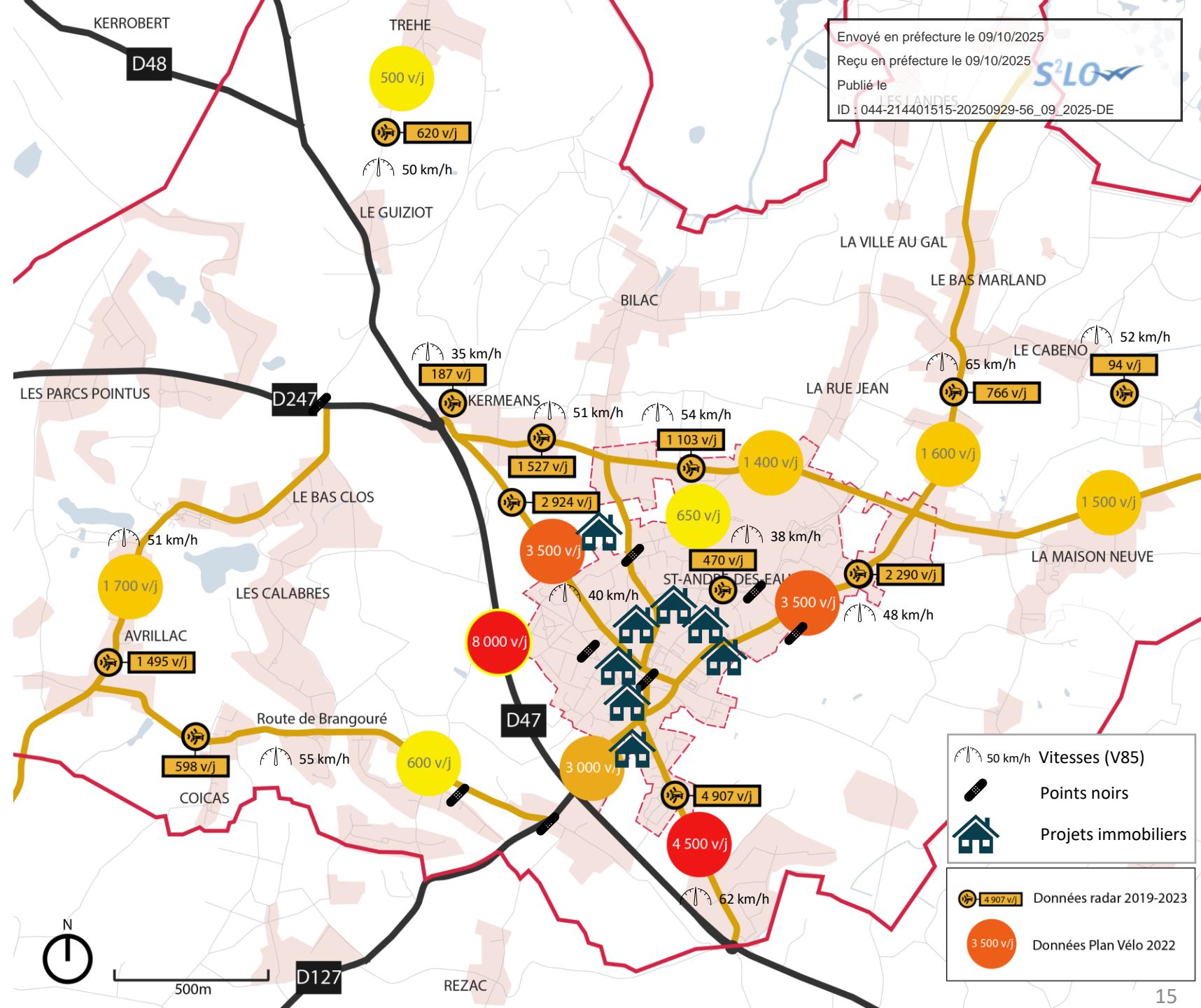


A 10 min à pied de l'école  
(5 km/h)

# Volumes de circulation

(en véhicules/ jour)

- Les volumes de circulation et les vitesses conditionnent le type d'aménagement cyclable et l'attractivité de la voirie pour les piétons et les cyclistes.
- Il est nécessaire de poursuivre les campagnes de mesure avec les radars pédagogiques.
- Les données sont issues des radars pédagogiques, du Département, du plan vélo et des entretiens.



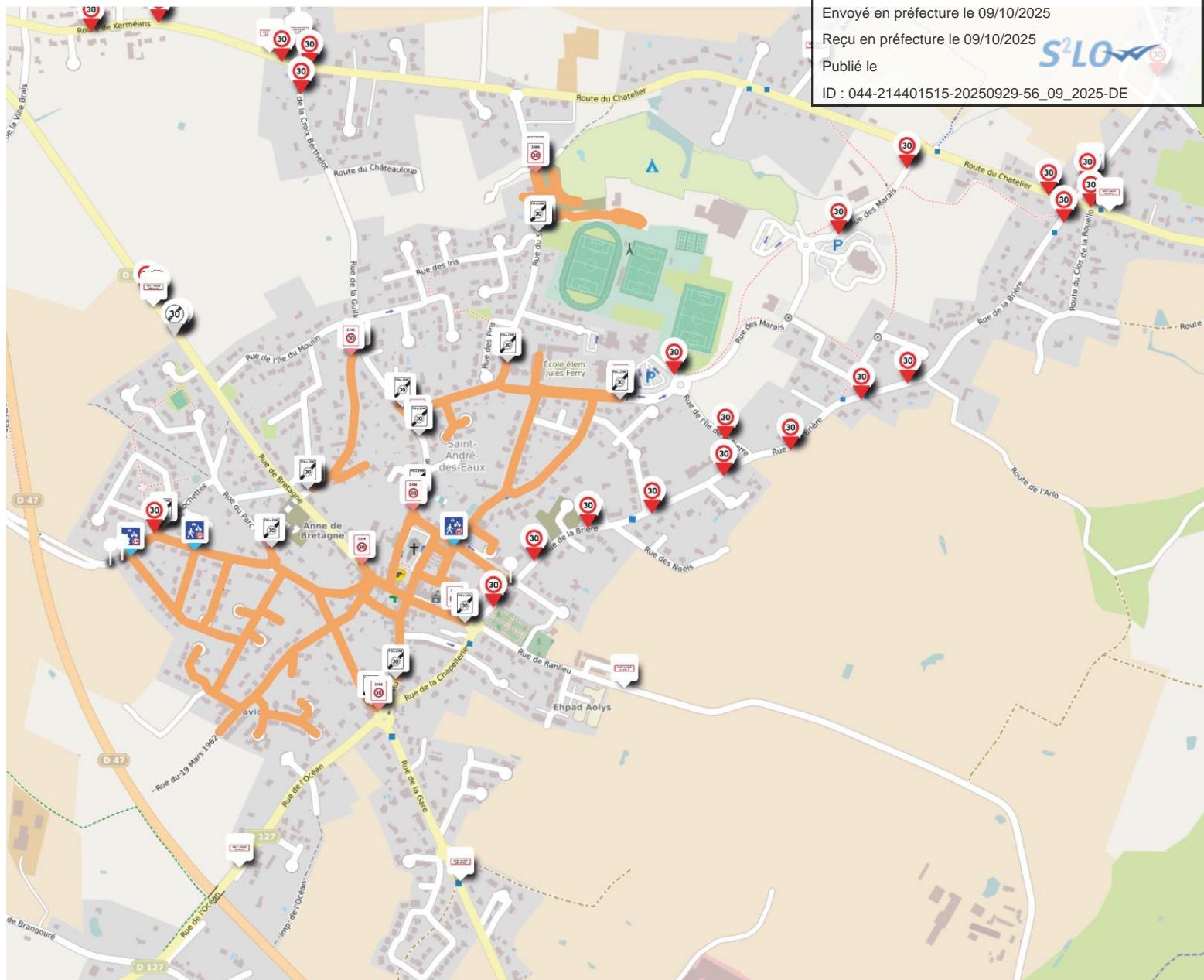
# Une signalétique routière à rendre plus sobre

- Certaines incohérences de la signalétique ont été identifiées.
- La signalétique facultative est aussi identifiée.
- Il y a beaucoup de panneaux de signalétique sur la commune ; néanmoins, elle est souvent mal identifiée - quand il y a trop de panneaux de signalisation, les automobilistes ont tendance à les ignorer.
- La pertinence de ces panneaux est donc à considérer.
- Le tableau identifie les panneaux à évaluer en fonction de leur emplacement sur la commune.
- La signalétique est identifiée sur le site [Mapillary](#)

| Signalétique | Référence                                | Adresse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Remarque                                                                                                                                                                     | Nbre |
|--------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
|              | A3                                       | Route de Kerméans                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Plateau refait sans rétrécissement de chaussée, donc panneau n'a plus d'utilité. Publié le ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE                                         | 2    |
|              | AB1 (priorité à droite)                  | Rues : l'ile du Moulin, Guilloterie, Brière ; Routes : Bilac, Coin de la Noë, Brangouré, Bilot, Cabéno-Marland, Port Chicard, Lande d'Ust, Ville Jono, Pré d'Ust Marland, Brénoguen, Chatelier, Rue Jean, Landes, Carioterie                                                                                                                                                                                         | Panneau facile à lire et maintenu à l'intersection de deux routes prioritaires.                                                                                              | 20   |
|              | AB2 (voie prioritaire)                   | Rue de la Croix Berthelot; route de Bilac; rue de l'Océan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Danger signalant intersection priorité à droite ; facultatif si la ou les routes rencontrées comportent un marquage conforme.                                                | 3    |
|              | AB4 (stop)                               | Route de Bilac/ voie verte; rue de la Brière                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | AB3a (cédez-le passage) souvent plus sécurisant pour les cycles ; mélange de stop, 30 et plateau sur un même support pour les différents modes porte à confusion.            | 3    |
|              | AB3b (Ab3a + M1)                         | Route de Kerméans; route du Chatelier                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Obligatoire en rase-campagne ; facultatif en agglomération si la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins.                                                                     | 3    |
|              | B1 (sens-interdit)                       | Rue du Pré Alain/ Rue Jules Ferry ; rue de la Gaudinais                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Voie verte non-conforme car trottoir ; les vélos devraient donc pouvoir emprunter la voirie à contre-sens car en zone 30 ; panneau non-nécessaire car filtre modal.          | 2    |
|              | B30 (zone 30)                            | Rue des écoles ; Rue du Parc des Rochettes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Panneau manquant indiquant zone 30.                                                                                                                                          | 1    |
|              | C12 (sens-unique)                        | Rue de la Gaudinais/ Rue des Ecoles                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Devrait être C24a (sens-unique avec DSC vélo) car panneau en amont indique sens-interdit sauf vélo.                                                                          | 1    |
|              | C115 (voie verte)                        | Rue de la Gaudinais/ Rue des Ecoles                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Voie verte non-conforme car doit être considérée comme emprise indépendante en site propre : un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.                    | 2    |
|              | EB10 (entrée de commune / 50 km/h)       | Route de Kerméans/ Route de la Pré d'Ust Marland/ Route de la Lande d'Ust/ Rue de la Gare/ Route de Bilac/ Rue de la Garenne                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Panneau endommagé (rte de Kerméans); entrée de commune en amont de l'entrée de la zone agglomérée ; absence de panneau (rue de la Garenne).                                  | 9    |
|              | M9d (passage piéton surélevé)            | Route de Brangouré                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Indique un passage piéton surélevé, mais il s'agit d'un dos d'âne et non d'un passage piéton.                                                                                | 2    |
|              | AB3a (cedez le passage)                  | Rue Blanche Couronne/ Rue de la Guilloterie/ Rue du Presbytère                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Panneau cédez-le passage, mais en zone 30, donc par défaut priorité à droite ; met en question le raisonnement de la zone 30 rue Blanche Couronne & Guilloterie.             | 3    |
|              | C13a (voie sans issue)                   | Rues : de la Vielle Masse, Ranlieu, de la Maitairie d'Ust, de Renéguy, des Iris/ du Ropanné (x2)<br>Routes : de la Ville au Jau, de Bellevue, Kerquessaud, de Maisonneuve, de la Ville au Brais, de l'Arlo, de la Ville Jono, du Port Chicard, de Lindrins, des Landes<br>Impasses : Parc au Ray ; de Kerquessaud ; des Rues ; de la Chaussée du Bourg ; du Bélot (x2) ; du Parvis (incorrect) & Chemin des Mesplats | A remplacer avec C13d car perméabilité piéton et vélo ; mauvais positionnement (Impasse du Bélot) ; filtre piéton donc à remplacer avec C13c (rue des Iris/ rue du Ropanné). | 23   |
|              | C13d (voie sans issue sauf modes actifs) | Rue des Bernaches ; Rue du 19 mars 1962                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Absence de panneau malgré filtre modal donc impasse.                                                                                                                         | 2    |
|              | A21 (attention aux cyclistes)            | Route du Port Chicard                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Questionnement de l'utilité du panneau à l'endroit installé (en entrée du Cabeno).                                                                                           | 1    |

# L'étendue existante du 30 km/h

- La zone 30 existante couvre déjà une grande partie de la zone agglomérée. Elle est soutenue par des sections limitées à 30 km/h.
- Un choix doit être fait sur son extension, et/ou des mesures de réduction de la vitesse.
- Des repositionnements de panneaux d'entrée d'agglomération sont déjà envisagés (Bretagne, Océan).
- **Les retours des habitants montrent que la limitation à 30 km/h n'est pas assez connue et est perçue comme peu respectée.**



Source : [Umap](#)



## Préconisations : vitesses et mesures d'apaisement



# Comment mettre la zone agglomérée à 30 km/h ?

L'objectif est d'aboutir à une limitation à 30 km/h lisible et respectée :

- mieux informer les automobilistes avec des aménagements qui soutiennent la signalétique routière.
- donner confiance pour venir dans le bourg à pied, à vélo, en trottinette...
- améliorer la qualité de vie et l'attractivité du centre-ville.



Source : Rue de l'avenir France

## Aménager en 10

1. Corriger les panneaux de signalétique et rajouter du marquage au sol
2. Consolider la zone 30
3. Etendre la zone de rencontre
4. Créer « l'effet porte » : panneaux et plateaux
5. Installer des mesures d'apaisement\*
6. Etendre la zone agglomérée
7. Créer des trottoirs traversants
8. Etendre la zone 30/ limite 30
9. Aménager les trottoirs dans l'enceinte de la zone agglomérée
10. Tester un nouveau plan de circulation

## et 3 points clés

1. Une combinaison entre informer/ aménager/ réprimer
2. L'importance du ressenti
3. Un temps d'adaptation de l'ordre du semestre

# Les enjeux d'un trafic apaisé pour Saint-André

- 9 enjeux ont été identifiés afin d'apaiser la zone agglomérée

1

## La zone 30 existe déjà, il faut renforcer sa lisibilité

Effet de porte, rétrécissement de la voirie, zone de rencontre, angles de giration réduits...

2

## L'attractivité du centre bourg se traduit par une réduction, voire une élimination du trafic de transit

Le volume de circulation qui n'apporte rien au centre bourg réduit son attractivité. Il faut essayer de dévier cette circulation par d'autres circuits, en réduisant la simplicité et la facilité de passer par le centre.

3

## Contraindre pour améliorer

Il y a peu d'opportunités de contournement sur les voiries. Des solutions ponctuelles sont possibles afin de réduire l'attractivité du transit, tout en renforçant le message de centre bourg.

4

## De nombreux choix d'aménagement à coût maîtrisé existent

Certains aménagements tel que la peinture au sol, réduction de vitesse, ou obstruction physique peuvent amener des changements sans besoin de budget conséquent.

5

## Encourager la marche engendrera un report modal, mais il faut des trottoirs

Les habitants demandent la sécurisation de la marche, et trop de trajets se font en voiture à cause du manque ressenti de sécurité. Une réflexion envers le piéton est nécessaire pour favoriser la marche, en particulier avec la densification qui s'opère à St-André.

6

## Mais il faut aussi changer le caractère de la voirie, souvent trop routier, en faveur d'un esprit village

Bilac, où il n'y a pas de circulation de transit, peut changer de fonction : d'un espace trop routier à un esprit village végétalisé et fleuri, cassant les longues vues qui encouragent la vitesse. Une initiative citoyenne ou un paysagiste pourraient créer un esprit bien plus apaisé.

7

## Il est utile de tester avant de pérenniser

Les tests par des aménagements temporaires permettent de voir les réactions et les ressentis avant d'investir dans du pérenne.

8

## Des évènements qui ferment la circulation le temps d'une journée peuvent permettre de mesurer l'impact social

Une rue aux enfants, un vide grenier, une expo sur rue... plusieurs initiatives permettent de tester en grand la fermeture du centre bourg. Cela permet de regarder l'impact du report de circulation sur une journée, mais aussi l'acceptation sociale, et le regard des habitants sur ce que leur offre un centre bourg sans voitures.

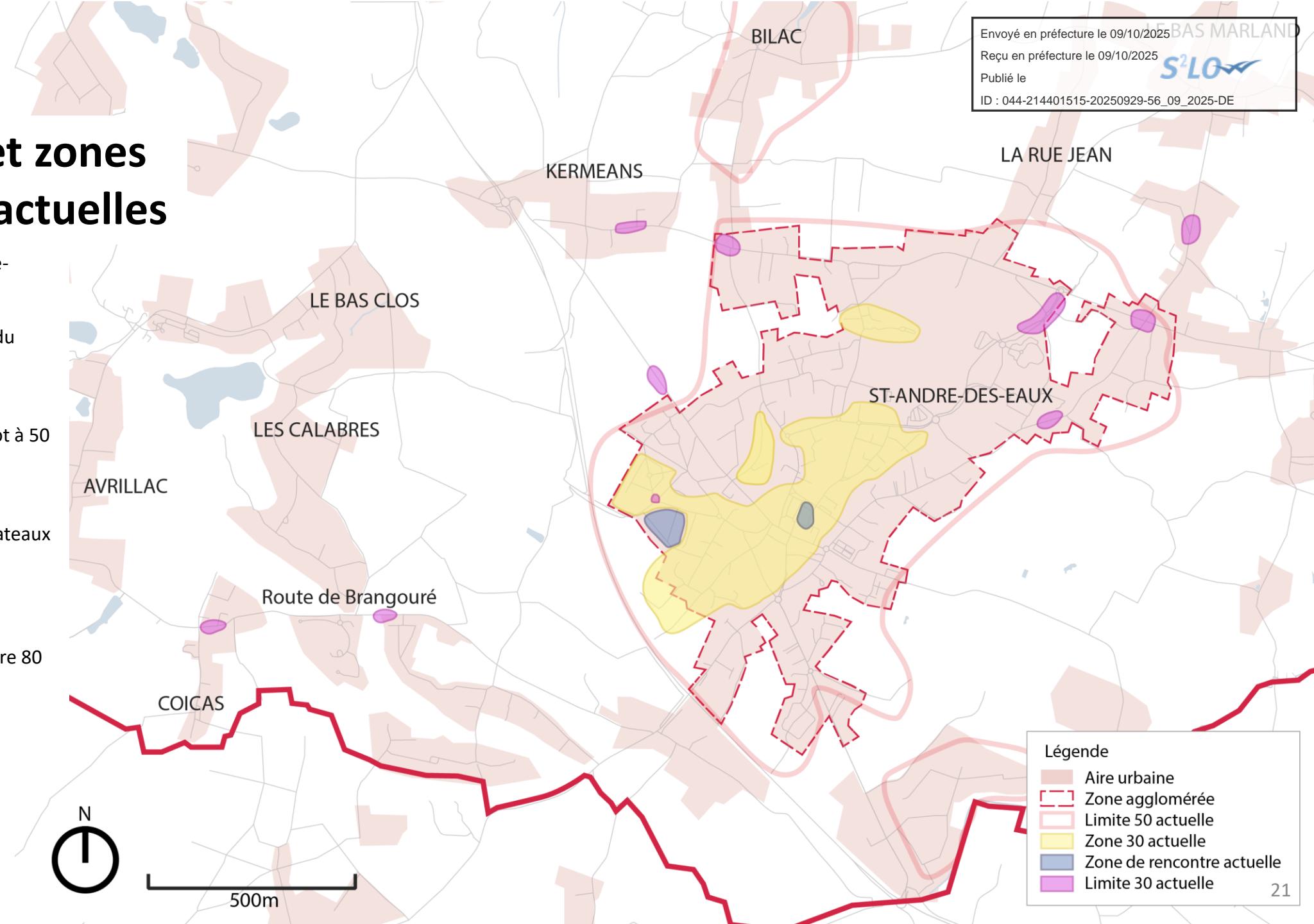
9

## L'extension de la zone 30 sur l'ensemble de la zone agglomérée peut venir une fois la sensibilisation faite sur le changement de perception du centre

La mise à 30 de l'ensemble de la zone agglomérée serait mieux respectée une fois les habitudes prises sur son intérêt actuel dans le centre bourg. Un phasage est nécessaire à la prise de conscience collective.

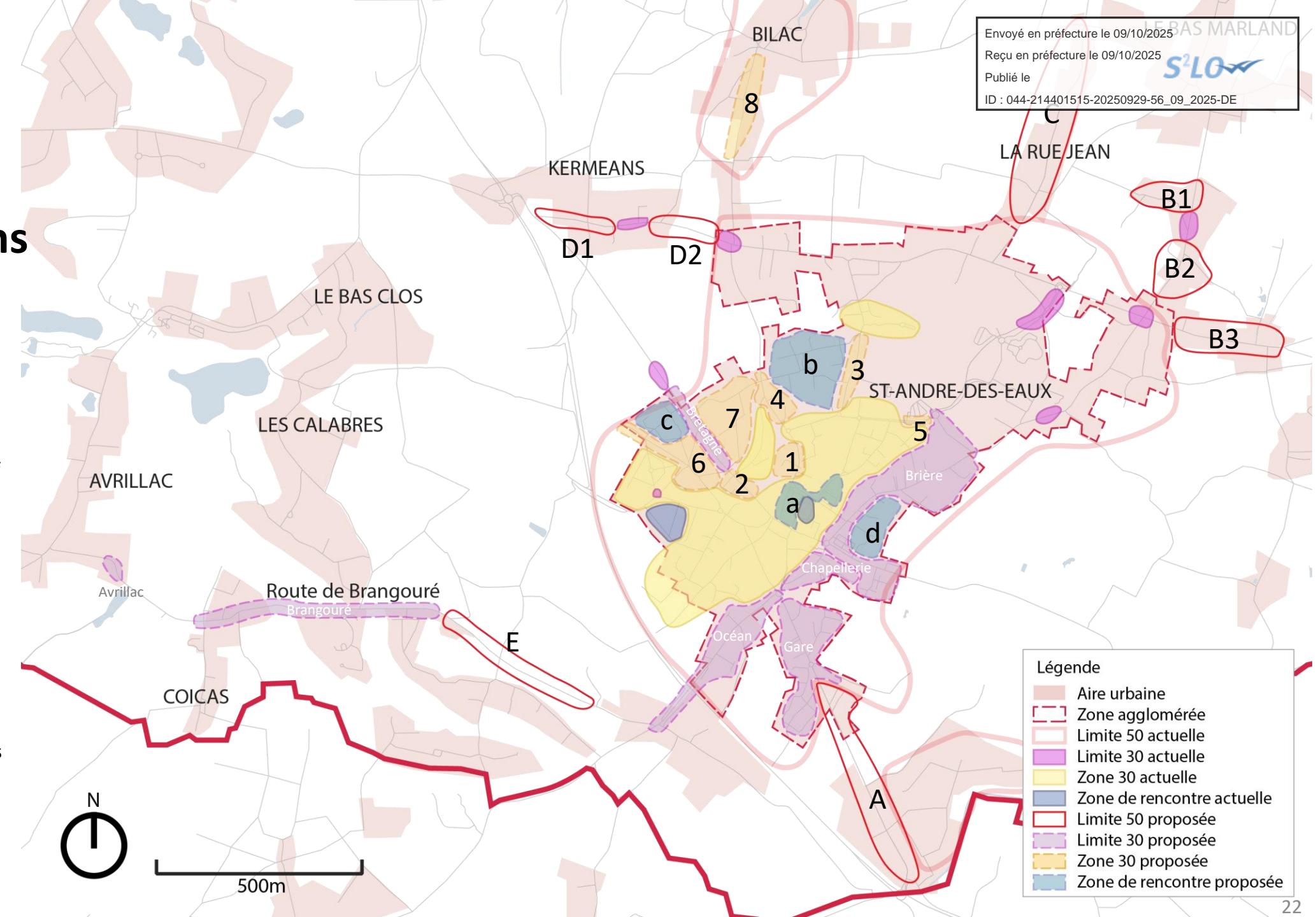
# Les zones 30 et zones de rencontre actuelles

- Grande zone 30 dans le centre-bourg.
- Rue de la Villes Bâtard et rue du Stade/ Guifettes en zone 30 individuelle.
- 160 m de la rue Croix Berthelot à 50 km/h.
- La rue de la Brière avec 4 sections à 30km/h pour les plateaux sur une distance de 1km – ralentissement tous les 200m environ.
- Des sections urbaines à 70 voire 80 km/h.



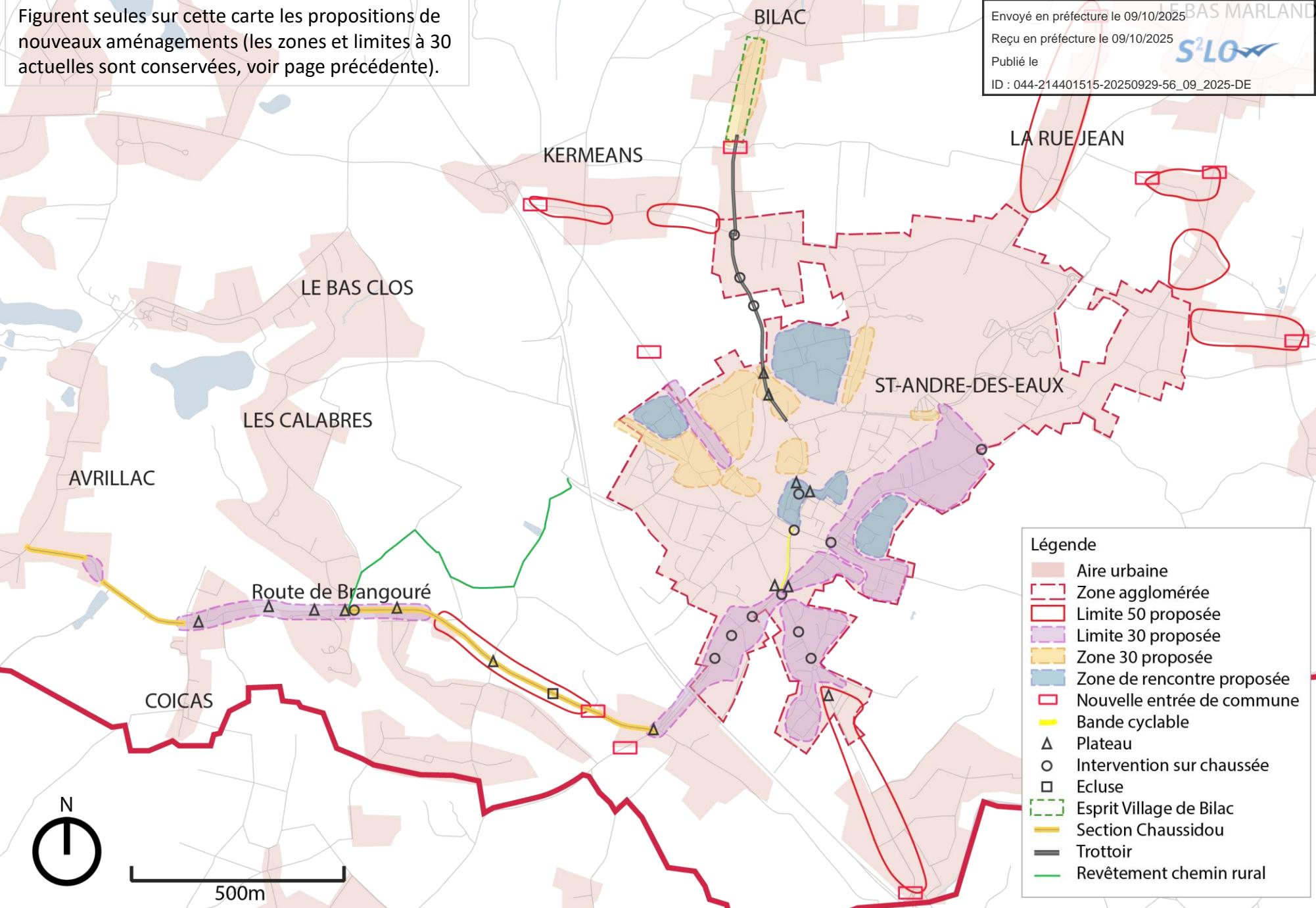
# Proposition d'extensions des limitations de vitesse

1. Rue Blanche-Couronne
  2. Rue de la Bretagne
  3. Rue du Stade
  4. Rue de la Croix-Berthelot
  5. Rue Jules Ferry
  6. Rue du Calvaire/ Parc Neuf
  7. Rue de l'Ile au Moulin
  8. Bilac
- 
- A. Rue de la Gare
  - B. Route de la Lande d'Ust/  
Rte de la Pré d'Ust  
Marland
  - C. Route de la Rue Jean
  - D. Route de Kerméans
  - E. Route de Brangouré
- 
- a. Place Eglise/ rue Gaudinais
  - b. Lotissement du Moulin
  - c. Lotissement Parc au Ray
  - d. Rue de la Barbotte



# Synthèse des propositions

- Afin de rendre la voirie cyclable à St-André-des-Eaux, de nouveaux aménagements sont proposés.
- Les dispositifs varient dans leur ampleur et donc dans leur échéance de livraison.
- Les propositions se focalisent sur la zone agglomérée de St-André-des-Eaux, de la Route de Brangouré, et de l'itinéraire de la Rue de la Guilloterie, Rue Croix-Berthelot, et Route de Bilac.
- Ces propositions sont en grande partie réalisables sur la période 2024-2026.



# Chiffrage et séquencement des préconisations : bourg

## Marquages ou sécurisation

Portes d'entrée 30 km/h

Limitations à 30 km/h

Zones de rencontre

Extension 50 km/h

Divers (signalisation, animation)

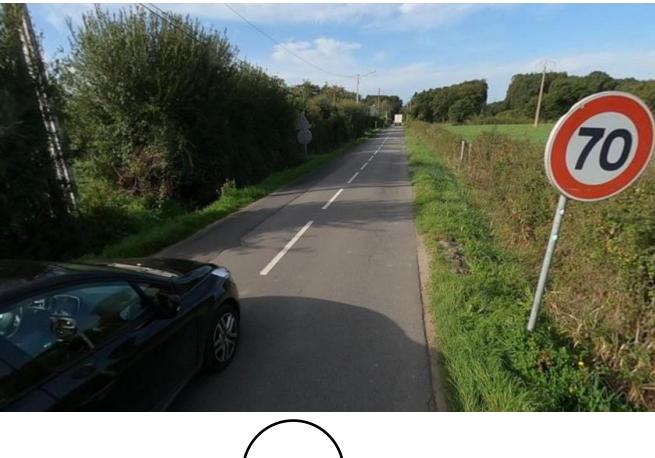
| N° action | Description                                                                                                                                                                           | Faisabilité | Calendrier | Coût                                                                                                                                                                                                   |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1         | Révision de la signalisation routière : rendre la signalisation plus sobre, avancer certaines entrées d'agglomération pour séquencer les vitesses, réutilisation des panneaux déposés | Simple      | 6 mois     | Reçu en préfecture le 09/10/2025<br>Publié le 09/10/2025<br>ID : 044-214401515-20250929-56_09_2025-DE<br><br>1 500 € |
| 2         | Sécuriser le débouché du double sens cyclable                                                                                                                                         | Simple      | 6 mois     | 540 €                                                                                                                                                                                                  |
| 3         | Marquage vélo rue de la chapelle et dans le giratoire d'entrée de ville                                                                                                               | Simple      | 6 mois     | 3 400 €                                                                                                                                                                                                |
| 4         | Marquer le giratoire rue de la mairie/Brière/Chapellerie                                                                                                                              | Simple      | 6 mois     | 480 €                                                                                                                                                                                                  |
| 5         | Aménagement des "portes d'entrée" de la zone 30 - séquence 1 (Blanche Couronne, Stade,Jules Ferry)                                                                                    | Simple      | 6 mois     | 30 000 €                                                                                                                                                                                               |
| 6         | Aménagement zone de rencontre - séquence 1 (place de l'église, rue de la Gaudinais ; en test avec aménagement léger)                                                                  | Simple      | 6 mois     | 4 800 €                                                                                                                                                                                                |
| 6 bis     | Aménagement zone de rencontre - séquence 1 bis (rues des colombes et de la barbotte)                                                                                                  | Simple      | 6 mois     | 1 300 €                                                                                                                                                                                                |
| 7         | Limitation à 30 km/h - séquence 1 (Brière)                                                                                                                                            | Simple      | 6 mois     | 1 400 €                                                                                                                                                                                                |
| 8         | Aménagement complémentaire Brière (mini écluses protégeant l'insertion des cyclistes et incitant à ralentir)                                                                          | Conséquente | 12 mois    | 20 000 €                                                                                                                                                                                               |
| 9         | Aménagement des "portes d'entrée" de la zone 30 - séquence 2 (Croix Berthelot, Calvaire/Parc neuf, Ile au moulin)                                                                     | Conséquente | 12 mois    | 30 000 €                                                                                                                                                                                               |
| 10        | Extension limite 50 km/h - séquence 1 (Gare, Lande d'Ust/Pré d'Ust Marland, Jean)                                                                                                     | Simple      | 12 mois    | 1 800 €                                                                                                                                                                                                |
| 11        | Limitation à 30 km/h - séquence 2 (Chapellerie)                                                                                                                                       | Simple      | 12 mois    | 2 000 €                                                                                                                                                                                                |
| 12        | Aménagement des "portes d'entrée" de la zone 30 - séquence 3 (Bretagne)                                                                                                               | Conséquente | 18 mois    | 10 000 €                                                                                                                                                                                               |
| 13        | Aménagement zone de rencontre - séquence 1 (place de l'église, rue de la Gaudinais ; pérénnisation avec 2 plateaux)                                                                   | Simple      | 18 mois    | 35 000 €                                                                                                                                                                                               |
| 14        | Aménagement zone de rencontre - séquence 2 (lotissements Moulin et Parc au ray)                                                                                                       | Simple      | 18 mois    | 3 150 €                                                                                                                                                                                                |
| 15        | Extension limite 50 km/h - séquence 2 (Kerméans)                                                                                                                                      | Simple      | 18 mois    | 1 200 €                                                                                                                                                                                                |
| 16        | Limitation à 30 km/h - séquence 3 (Océan)                                                                                                                                             | Simple      | 18 mois    | 300 €                                                                                                                                                                                                  |
| 17        | Organisation d'un événement centre-ville piéton d'1 journée                                                                                                                           | Conséquente | 18 mois    | 4 000 €                                                                                                                                                                                                |
| 18        | Aménager le giratoire d'entrée de ville (Océan/Gare/Chapelle) jusqu'à étape 3 ou 4                                                                                                    | Lourde      | 18 mois    | 40 000 €                                                                                                                                                                                               |
| 19        | Permettre les dépassements de cyclistes rue de l'océan                                                                                                                                | Conséquente | 18 mois    | 13 000 €                                                                                                                                                                                               |
| Total     |                                                                                                                                                                                       |             | 43 420 €   | 53 800 €                                                                                                                                                                                               |
|           |                                                                                                                                                                                       |             | 106 650 €  | 203 870 €                                                                                                                                                                                              |

# Chiffrage et séquencement des préconisations : voirie rurale

Brangouré  
Bilac

| N° action                        | Description                                                                                  | Faisabilité   | Calendrier |           | Coût      |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------|-----------|-----------|
| 20                               | Réduction du trafic sur la route de Brangouré (suppression panneaux golf)                    | Conséquente   | 12 mois    | 18 mois   | 0 €       |
| 21                               | Revêtement chemin rural Garenne/Brangouré                                                    | Conséquente   |            |           | 40 000 €  |
| 22                               | Aménagement de la route de Brangouré (dont plateau Océan) - chaussidou coloré                | Lourde        |            |           | 142 400 € |
| 22 bis                           | <i>Aménagement de la route de Brangouré (dont plateau Océan) - test ou chaussidou simple</i> | <i>Lourde</i> |            |           | 104 400 € |
| 23                               | Aménagement des routes de Bilac, Croix Berthelot et Guilloterie                              | Lourde        |            |           | 20 900 €  |
| 24                               | Aménagement "esprit village" pour Bilac                                                      | Conséquente   |            |           | 7 000 €   |
| 25                               | Aménager des trottoirs sur une portion de la route de Bilac (600m)                           | Lourde        |            |           | 300 000 € |
| Total maximal (chaucidou coloré) |                                                                                              |               | 40 000 €   | 470 300 € | 510 300 € |
| Total réduit (chaucidou simple)  |                                                                                              |               | 40 000 €   | 432 300 € | 472 300 € |

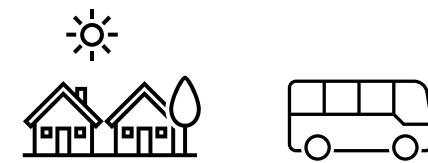
# Adapter la vitesse aux lieux de vie



70



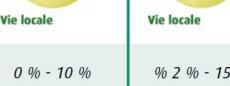
50



30



20

| Statut de la zone ou de la voie                     | aire piétonne                                                                       | zone de rencontre                                                                   | zone 30                                                                             | agglomération                                                                       | section 70                                                                          |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Vitesse maximale</i>                             | <i>Allure au pas</i>                                                                | <i>20 km/h</i>                                                                      | <i>30 km/h</i>                                                                      | <i>50 km/h</i>                                                                      | <i>70 km/h</i>                                                                      |
| <i>Équilibre vie locale / fonction circulatoire</i> |  |  |  |  |  |
| <i>% du réseau de voirie souhaitable à terme</i>    | <i>0 % - 10 %</i>                                                                   | <i>2 % - 15 %</i>                                                                   | <i>60 % - 90 %</i>                                                                  | <i>10 % - 40 %</i>                                                                  | <i>0 % - 5 %</i>                                                                    |

Source : CEREMA

Un séquencement de signalisation et d'aménagements prépare et accompagne l'automobiliste à une **conduite de plus en plus apaisée**.

# Les 10 portes d'entrée de la zone 30

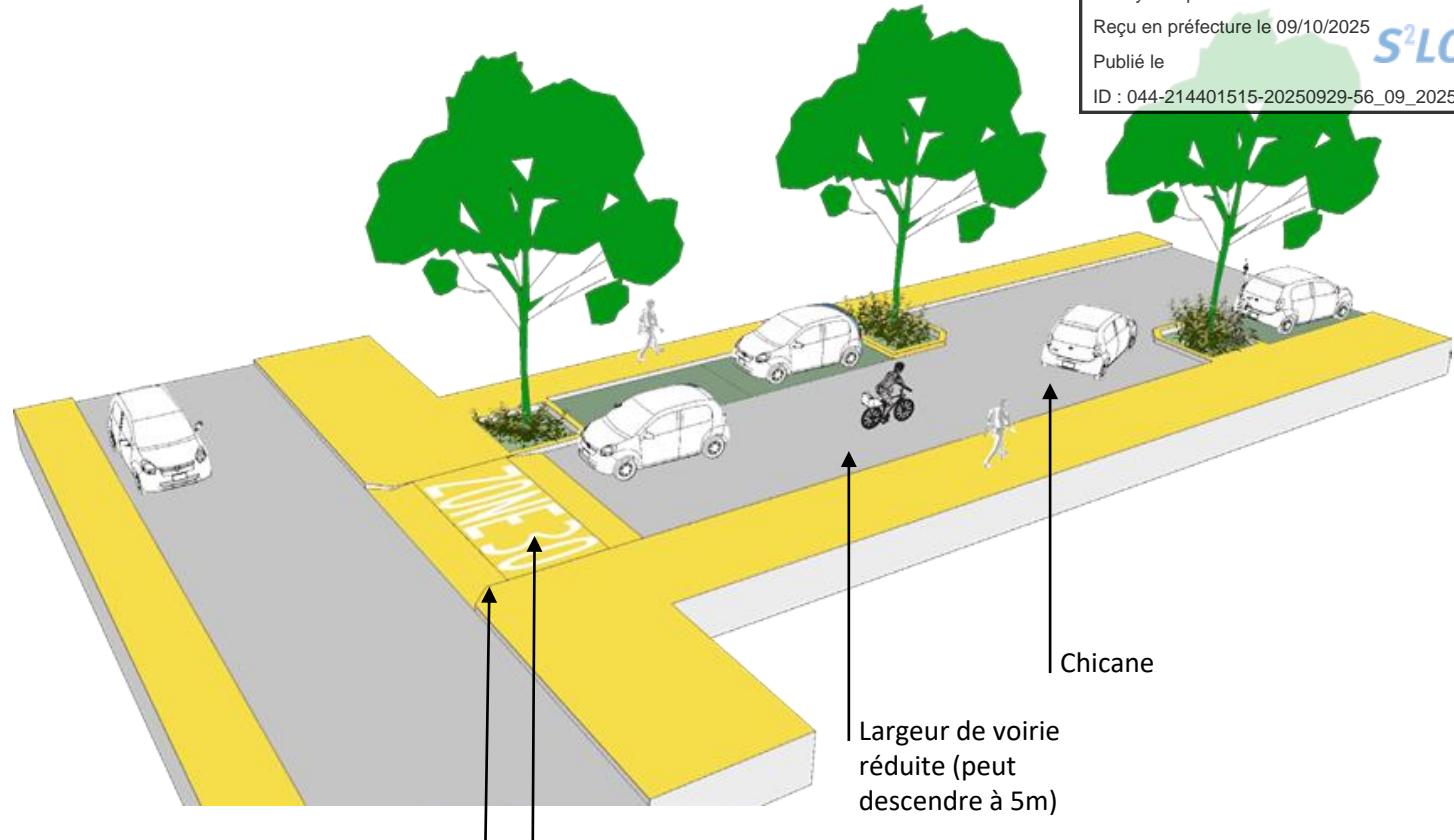
Un séquencement qui marque clairement où l'on se situe dans la zone agglomérée :

1. Rue de la Bretagne
2. Rue de l'Île au Moulin
3. Rue de la Croix-Berthelot
4. Rue du Stade
5. Rue Jules Ferry
6. Rue des Ecoles
7. Rue de la Mairie
8. Rue de la Chapelle
9. Rue de Kerfut
10. Rue de la Garenne



# Zone 30 : création d'un effet de porte seuil à franchir

- Panneau dédié.
- Plateau traversant (10 à 30 m de long) avec marquage zone 30 ou trottoir traversant (qui permettent la continuité du cheminement piéton : c'est à l'automobiliste de faire un effort pour traverser le cheminement piéton et non l'inverse).
- Systèmes de chicanes (panneau signalétique ou plantations), dans l'idéal avec un bypass ou porosité vélo permettant de maintenir la trajectoire rectiligne.
- Rétrécissement de voirie : 5,5 m maximum permet de réduire la vitesse.
- Par contre, en sens-unique, favoriser 4 m, avec double sens cyclable.
- En section courante : 30 au sol.



# Créer un « effet de porte » par étapes

- La simple mise en place de panneaux ne suffit pas : une zone 30 doit être aménagée de manière à réellement limiter la vitesse des automobilistes.
- Une solution temporaire peut utiliser des potelets plastiques.
- Une solution permanente végétalise et perméabilise la porte.



# « Effet porte » : exemples tests



# « Effet porte » : exemples pérennes



Milan (Italie)



Vertou



La Haye (Pays-Bas)



Fontanil Cornillon (agglomération de Grenoble)



La Baule (Rézac)



Pornic



Rue des Bernaches (Saint André)



## Le trottoir traversant



Amsterdam



Rezé



Lyon



Saint-Nazaire



Amsterdam



Amsterdam

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025



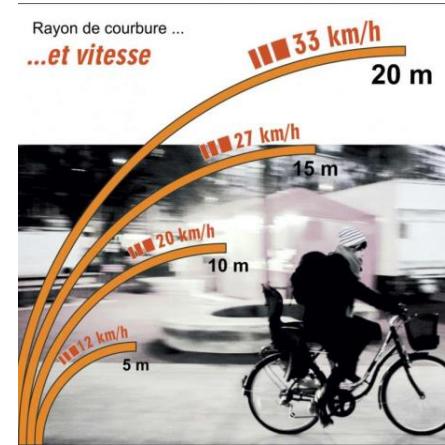
Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

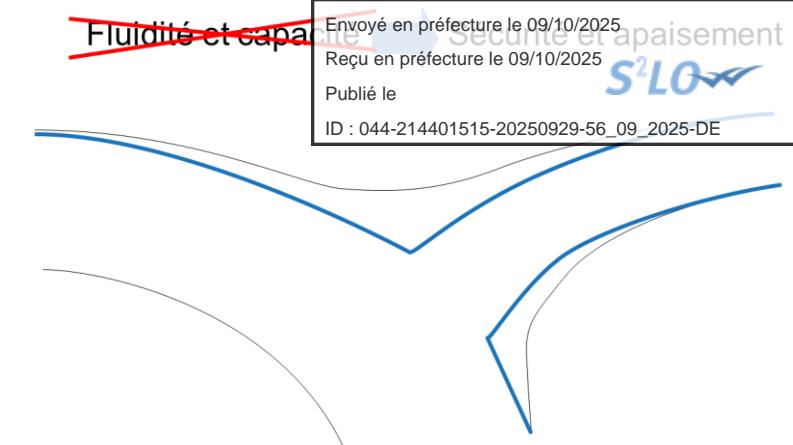
# Les angles de giration

Les grands rayons aux angles des intersections permettent aux voitures de tourner presque sans freiner. Plus les angles de giration sont généreux, plus la voirie favorise la vitesse et réduit la covisibilité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes).

Une réflexion doit donc être faite dans les centres urbains sur la qualité de l'espace public : qui doit-on avantager ?



Source : CEREMA



Source : CEREMA



Rue de la Mairie : clous délimitant le passage piéton trop peu visibles et priorité ignorée

Rue Jules Ferry : difficulté de doublement voitures/ vélo quand circulation

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

## Autres problèmes répertoriés

Rue de la Villes Bâtard : priorité du sens de l'écluse non-respectée

Place de l'Eglise/ rue Blanche Couronne : vitesse et cédez-le passage peu respecté

Bande cyclable de fin du contre-sens cyclable peu visible à l'intersection du centre bourg

Giratoire dangereux - mauvaise visibilité

Trajectoire chevron vers la rue de l'île de la Pierre insuffisamment sécurisée ; peut donner un faux sentiment de priorité

Rue de la Brière - piste cyclable sur trottoir crée des conflits avec les piétons et inconforts des nombreux bateaux

Rue de la Mairie : BEV & passage piéton en sortie de zone de livraison crée confusion sur la priorité

Contre-sens rue de la Chapellerie pour accès parking/ lotissement La Chapellerie

Rue de la Chapellerie : insertion cycliste sur DSC accidentogène ; passage piéton peu visible

Rue de l'Ocean/ rue de la Gare : plots béton centraux = impossibilité de doubler cycliste et incomfort cycliste/ automobiliste



500m

Rue de la Mairie : travailler l'entrée en réduisant les angles de giration du giratoire, réduire la largeur de voirie devant Utile, et rajout de végétalisation

Rue Jules Ferry : suppression de places de stationnement en amont du passage piéton et extension de la zone 30

Révision du plateau afin de mieux sécuriser la traversée cycliste avec création d'un îlot central refuge pour cycles

## Les solutions proposées

Rue de la Villes Bâtard : réviser l'écluse en réduisant la largeur du coté non-prioritaire

Place de l'Eglise/ rue Blanche Couronne : réduction des angles de girations et extension de la zone de rencontre

Bandes cyclables de fin du contre-sens cyclable mieux marquée et sécurisée par aménagement physique

Sécurisation de l'accès au lotissement Chapellerie

Réduction de l'emprise du giratoire

Rue de l'Océan/ rue de la Gare : suppression des plots béton centraux et remplacement par continuité d'effet de briques au centre

Rue de la Brière - création de nouvelles chicanes, marquages, et remplacement des STOP par cédez-le passage

Installation de double-sens cyclable sur rue de la Barbote

Giratoire rue de la Mairie : remplacement par giratoire franchissable avec largeur de voirie réduite

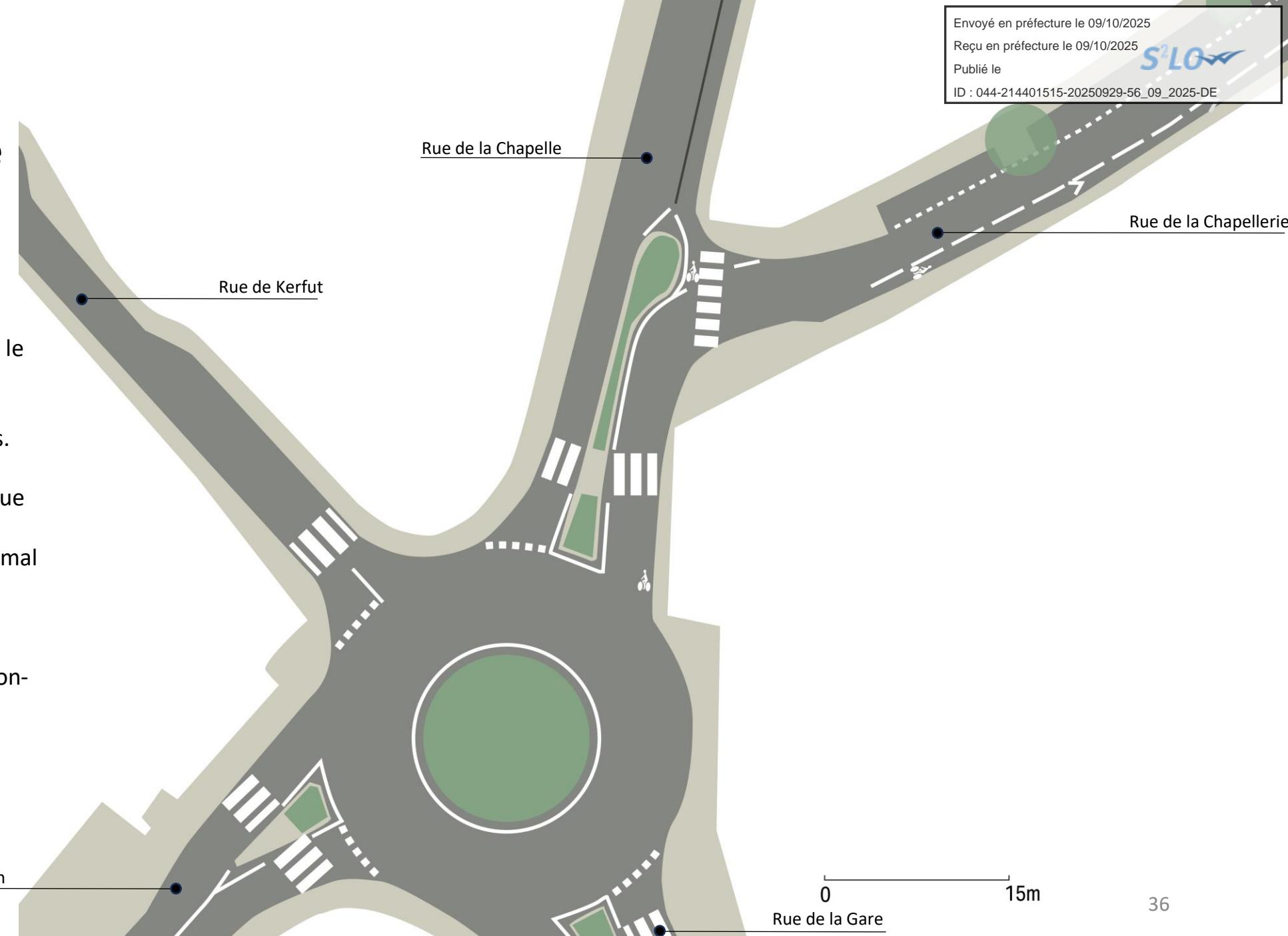
Rue de la Chapellerie : création de plateau, vitesse 30, marquage cyclable mieux défini, réduction de la largeur de la voirie, et repositionnement du passage piéton



500m

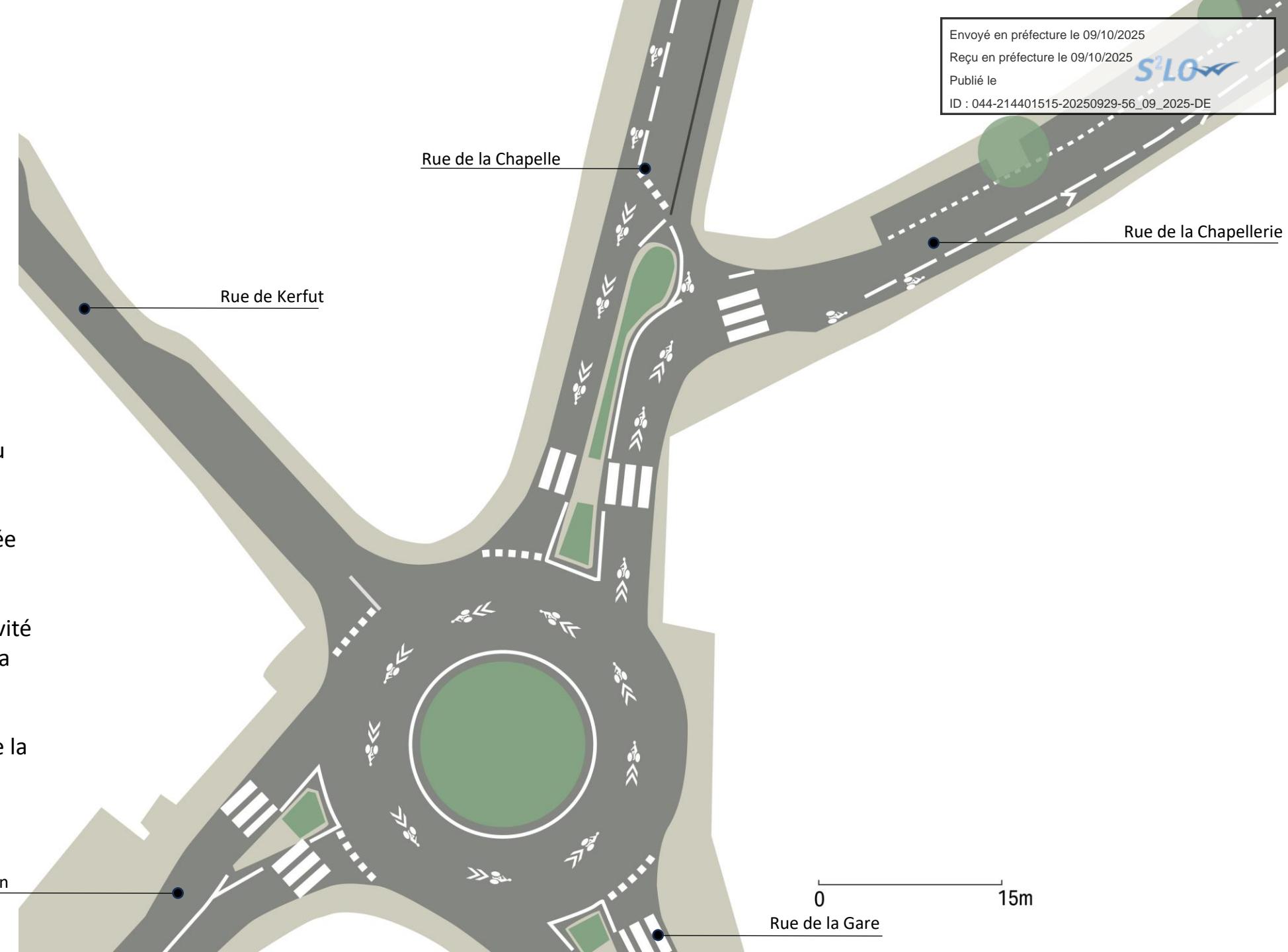
# Analyse du giratoire entrée de ville : situation actuelle

- Avec un rayon de près de 15m, le giratoire en entrée de ville est large et n'est pas adapté aux besoins des piétons et cyclistes.
- La trajectoire cycliste entre la rue de la Chapellerie et la piste cyclable rue de la Chapelle est mal indiquée et est difficile à vélo.
- Les vitesses peuvent être excessives avec des priorités non-respectées.



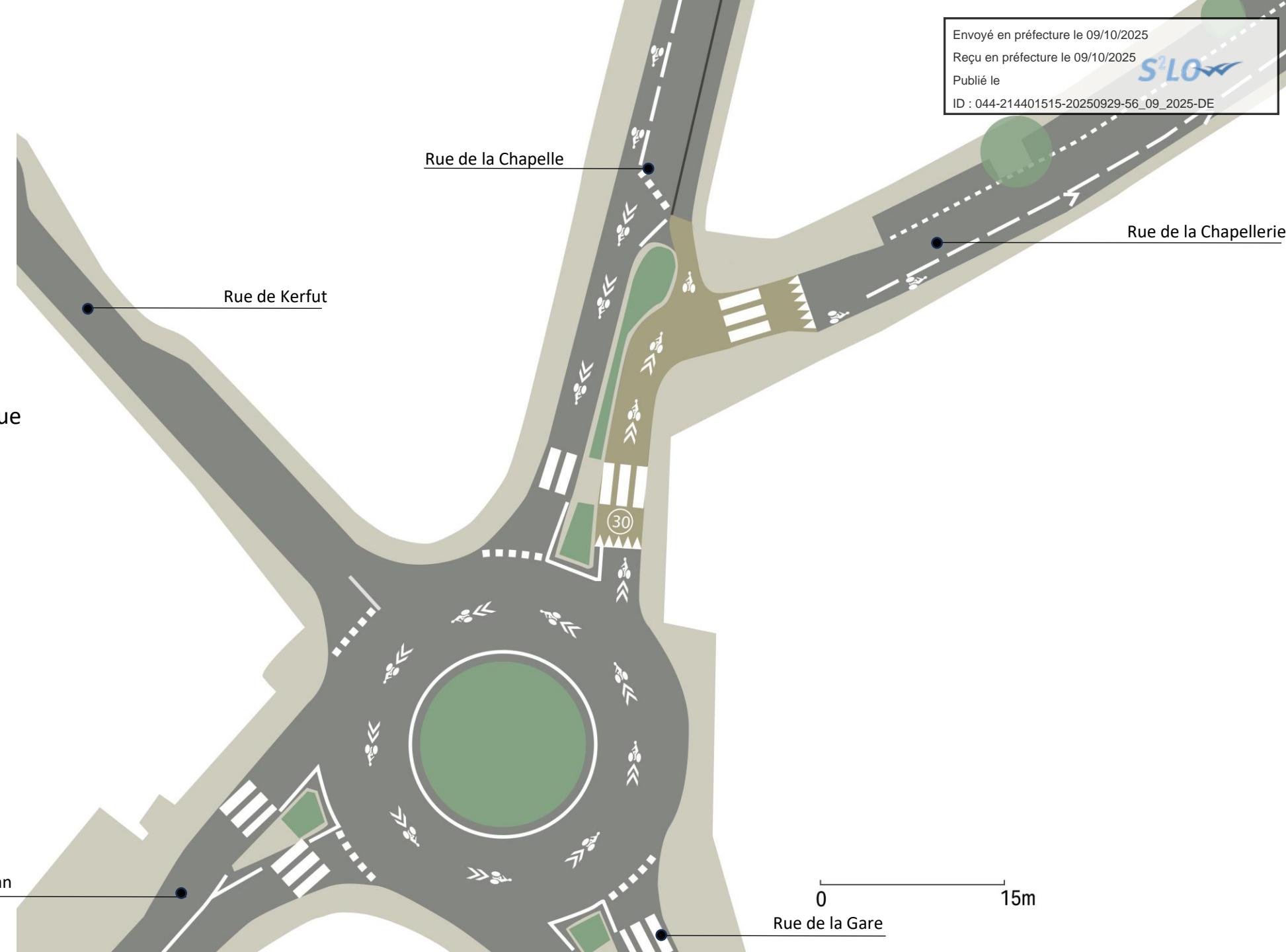
# Propositions autour du giratoire: première étape

- Le marquage au sol définit les itinéraires cyclables, inscrits au centre de la voirie.
- Une bande cyclable est installée sur la rue de la Chapelle, ainsi qu'un cédez-le passage au bénéfice du cycliste, qui est invité à se positionner au centre de la voie.
- Le passage piéton sur la rue de la Chapellerie est repositionné.



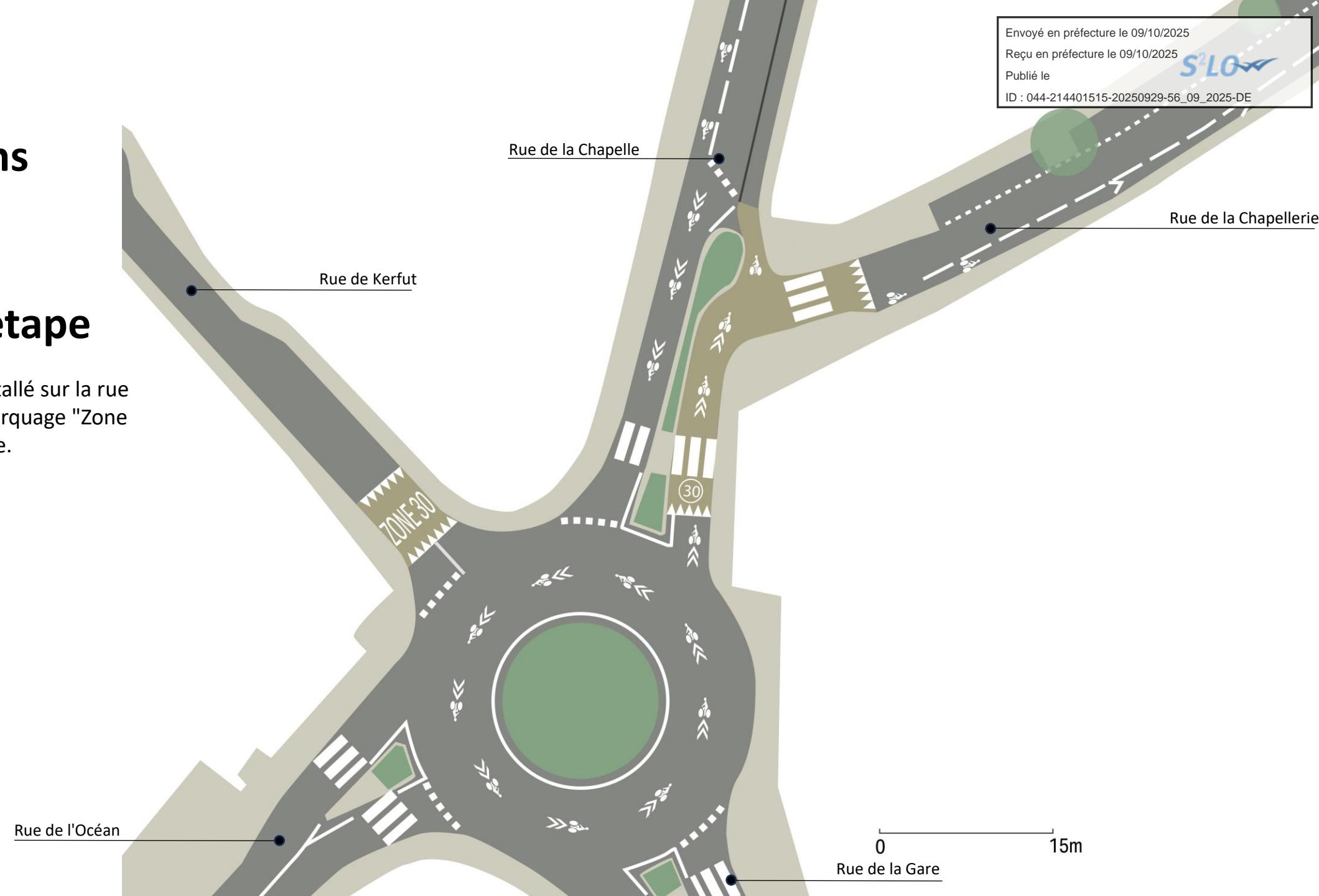
# Propositions autour du giratoire : deuxième étape

- Un plateau est installé sur la rue de la Chapellerie.
- Les trottoirs sont élargis et l'emprise de la voirie réduite.
- La section passe à 30 avec signalétique au sol.



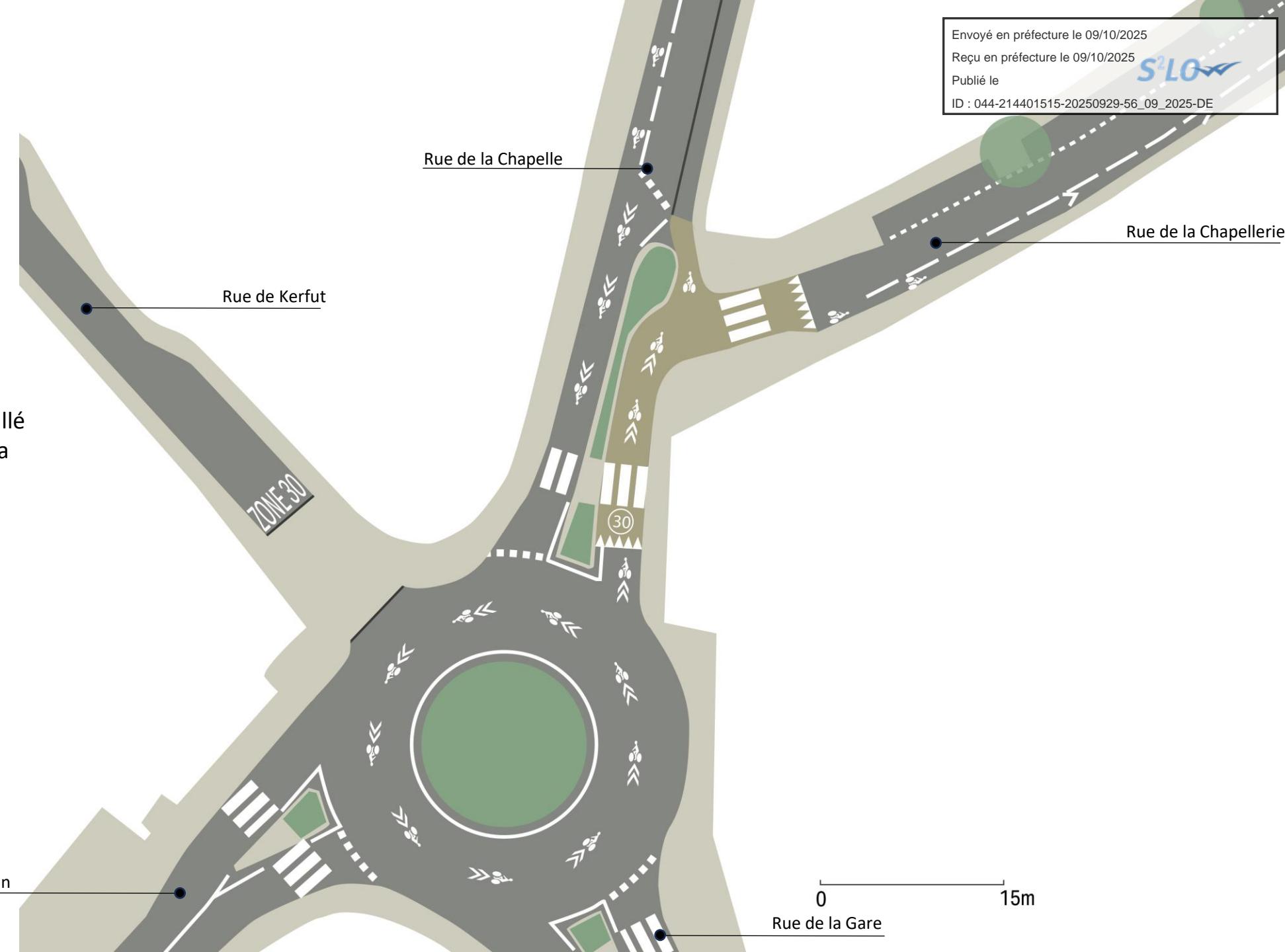
# Propositions autour du giratoire : troisième étape

- Un plateau est installé sur la rue de Kerfut, avec marquage "Zone 30" sur la chaussée.



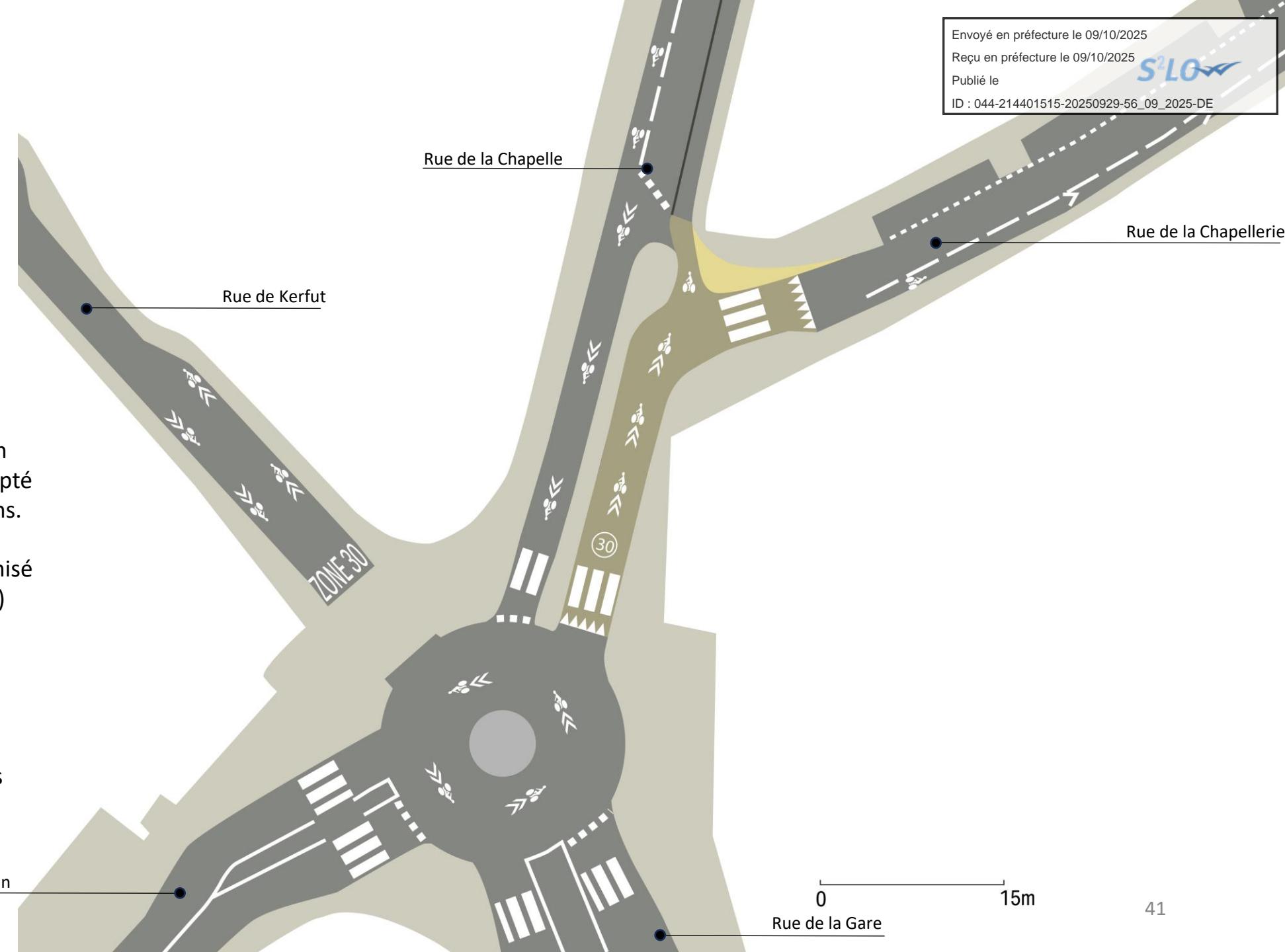
# Propositions autour du giratoire : quatrième étape

- Un trottoir traversant est installé sur la rue de Kerfut, donnant la priorité aux piétons.



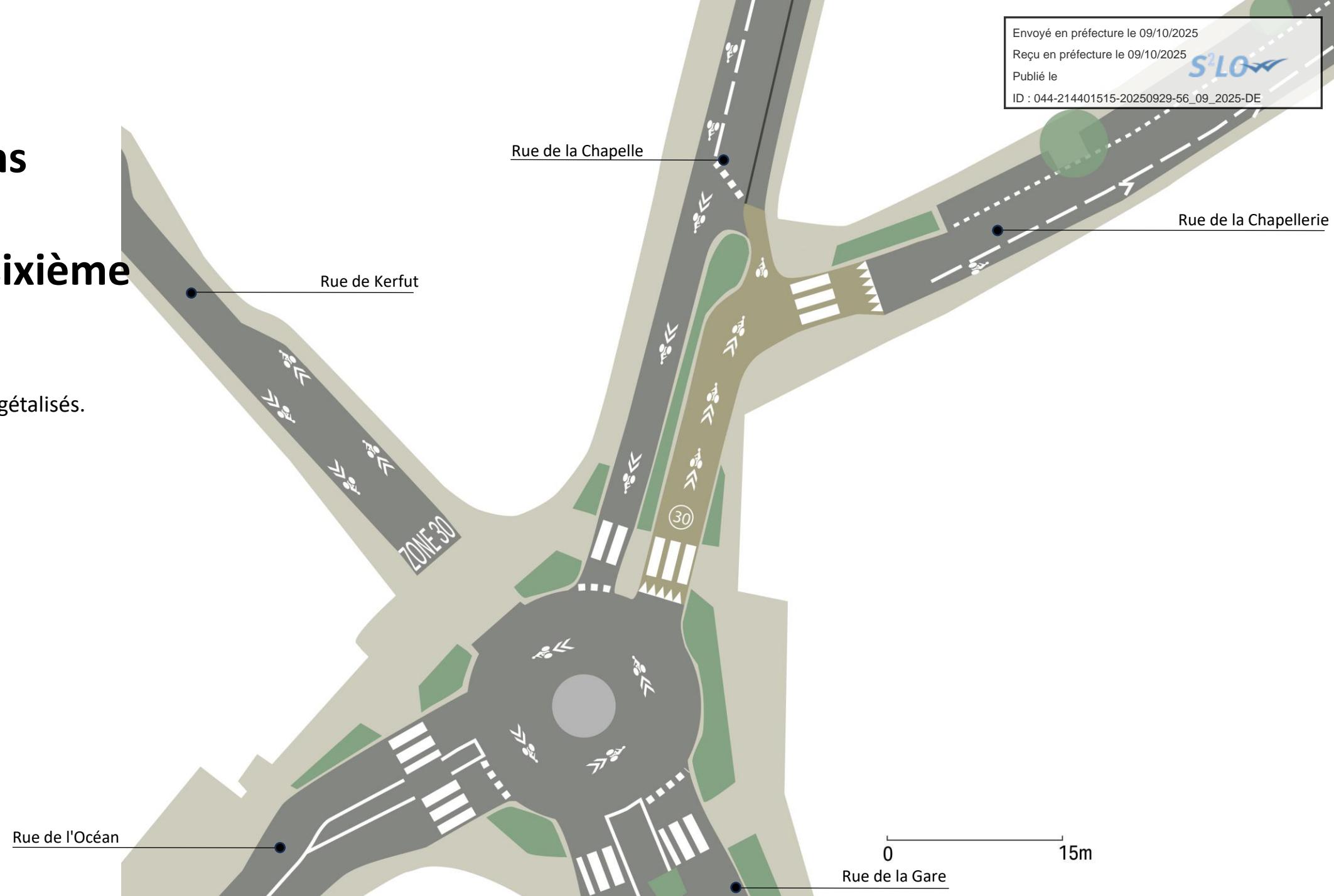
# Propositions autour du giratoire : cinquième étape

- Le giratoire est transformé en giratoire franchissable, avec un rayon de 8-10m, bien plus adapté aux besoins des centres urbains.
- Ce type de giratoire est préconisé par le CEREMA (ancien CERTU) avec un rayon de 7,5-12m.
- Les trottoirs sont élargis.
- Le marquage au centre du giratoire indique les itinéraires cyclables.



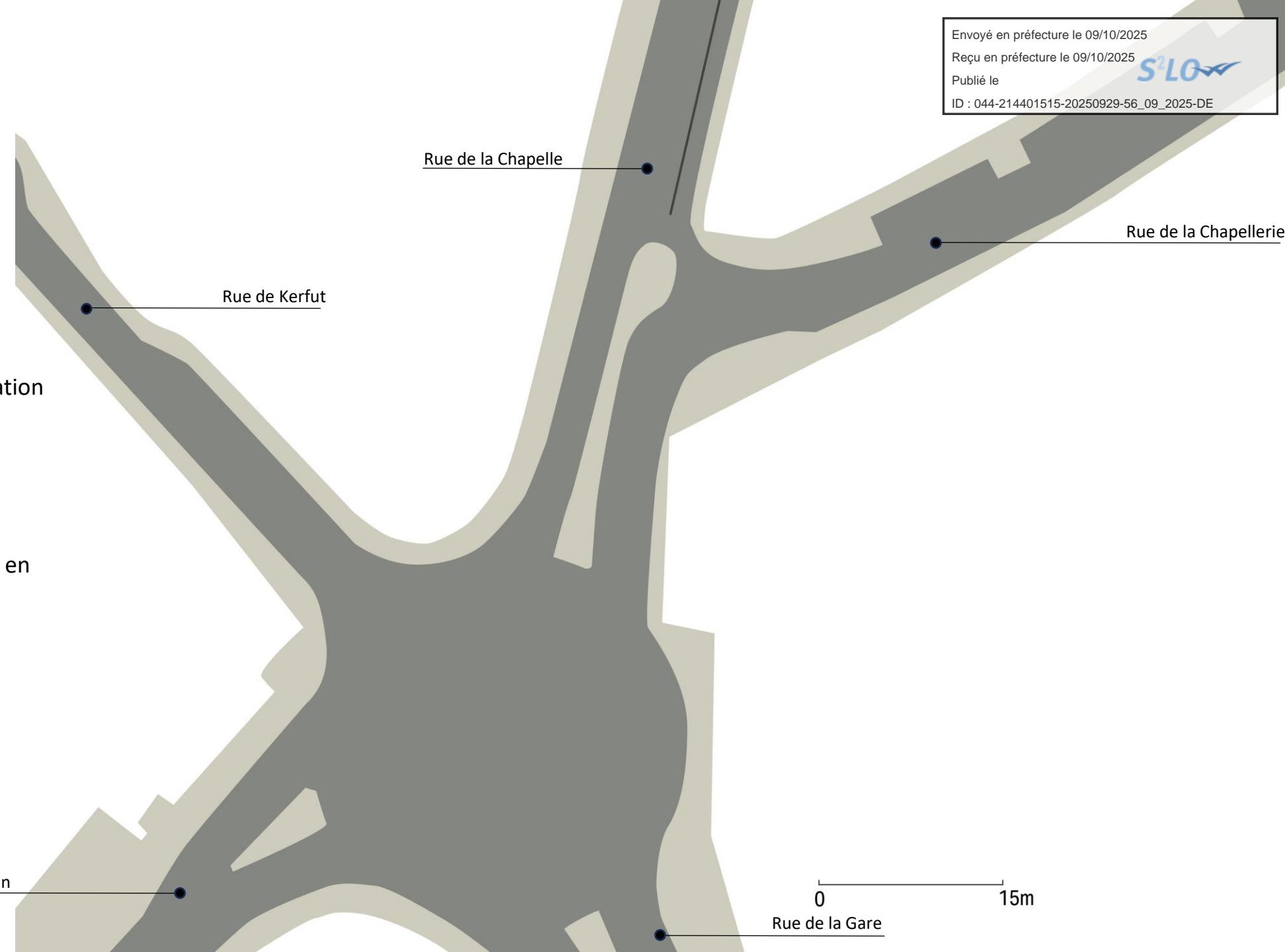
# Propositions autour du giratoire : sixième étape

- Les abords sont végétalisés.



# Se rendre compte de l'emprise de la voirie

- Afin de se rendre compte de l'ampleur du giratoire, l'illustration à droite démontre l'emprise routière actuelle.
- A titre d'illustration, la végétalisation au centre a été supprimée, car non-accessible en tant qu'espace vert.



# Propositions Place de l'Eglise : situation actuelle

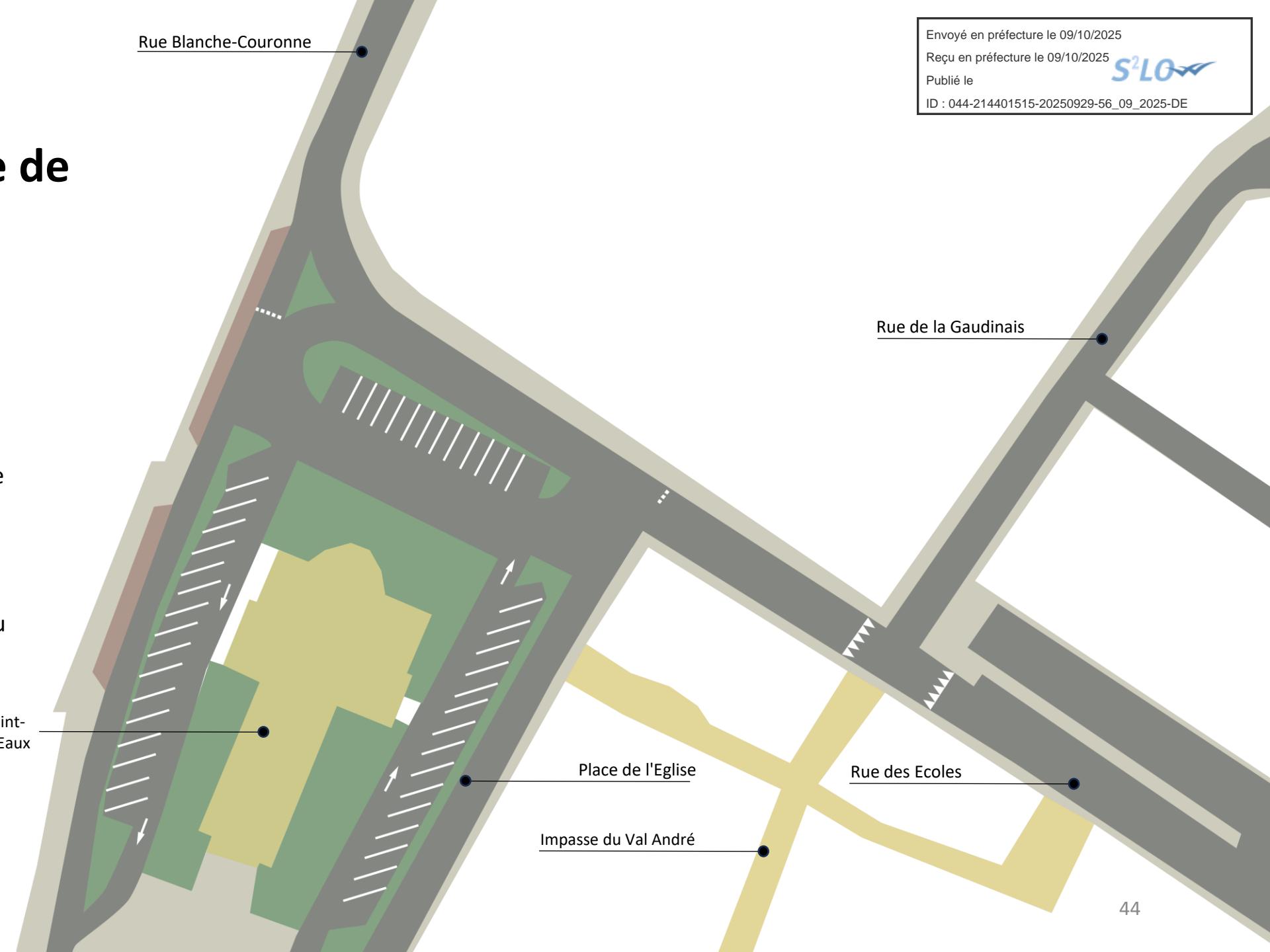
- Les angles de giration généreux permettent des vitesses excessives.
- Le cédez-le passage en venant de la rue Blanche-Couronne est peu respecté.
- L'emprise routière au nord de la place est important et excessif vu la fréquence des véhicules.

Eglise de Saint-André-des-Eaux

Place de l'Eglise

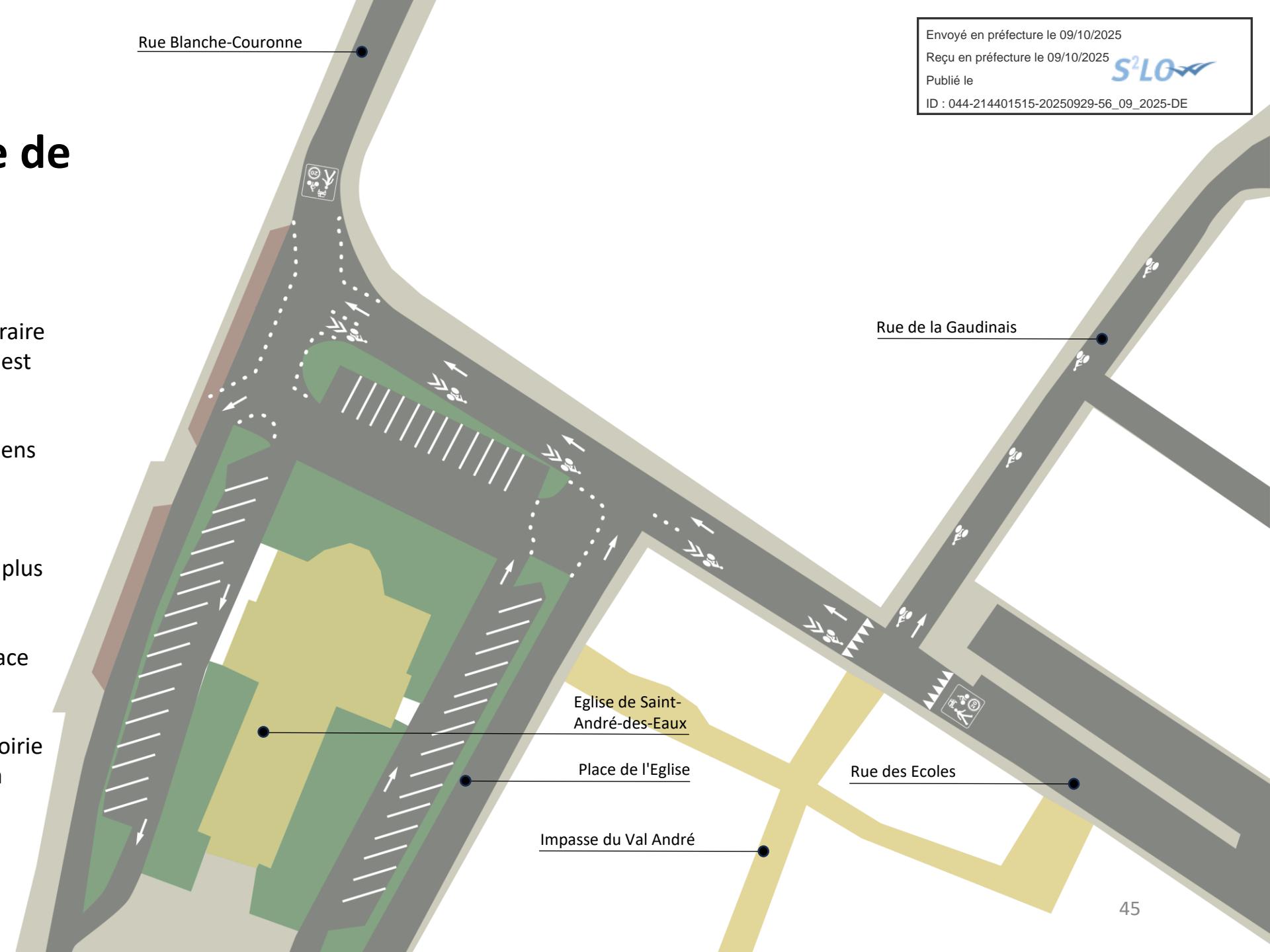
Rue des Ecoles

Impasse du Val André



# Propositions Place de l'Eglise : première étape

- Le marquage au sol définit l'itinéraire cyclable, et la zone de rencontre est élargie autour de l'église.
  - Des flèches au sol indiquent les sens uniques avec DSC.
  - Des potelets temporaires démarquent un espace de voirie plus restreint.
  - Une chicane en arrivant sur la place de l'église réduit la vitesse.
  - L'ilot végétalisé au centre de la voirie est supprimé pour un carrefour à angle droit avec priorité à droite, forçant une vitesse plus apaisée.



# Propositions Place de l'Eglise : étape finale

- En deuxième étape, des plateaux viennent renforcer les intersections afin de réduire la vitesse.
- Cette étape s'accompagne de la végétalisation des abords, qui permet aussi d'empêcher le stationnement gênant.

Eglise de Saint-André-des-Eaux

Place de l'Eglise

Rue des Ecoles

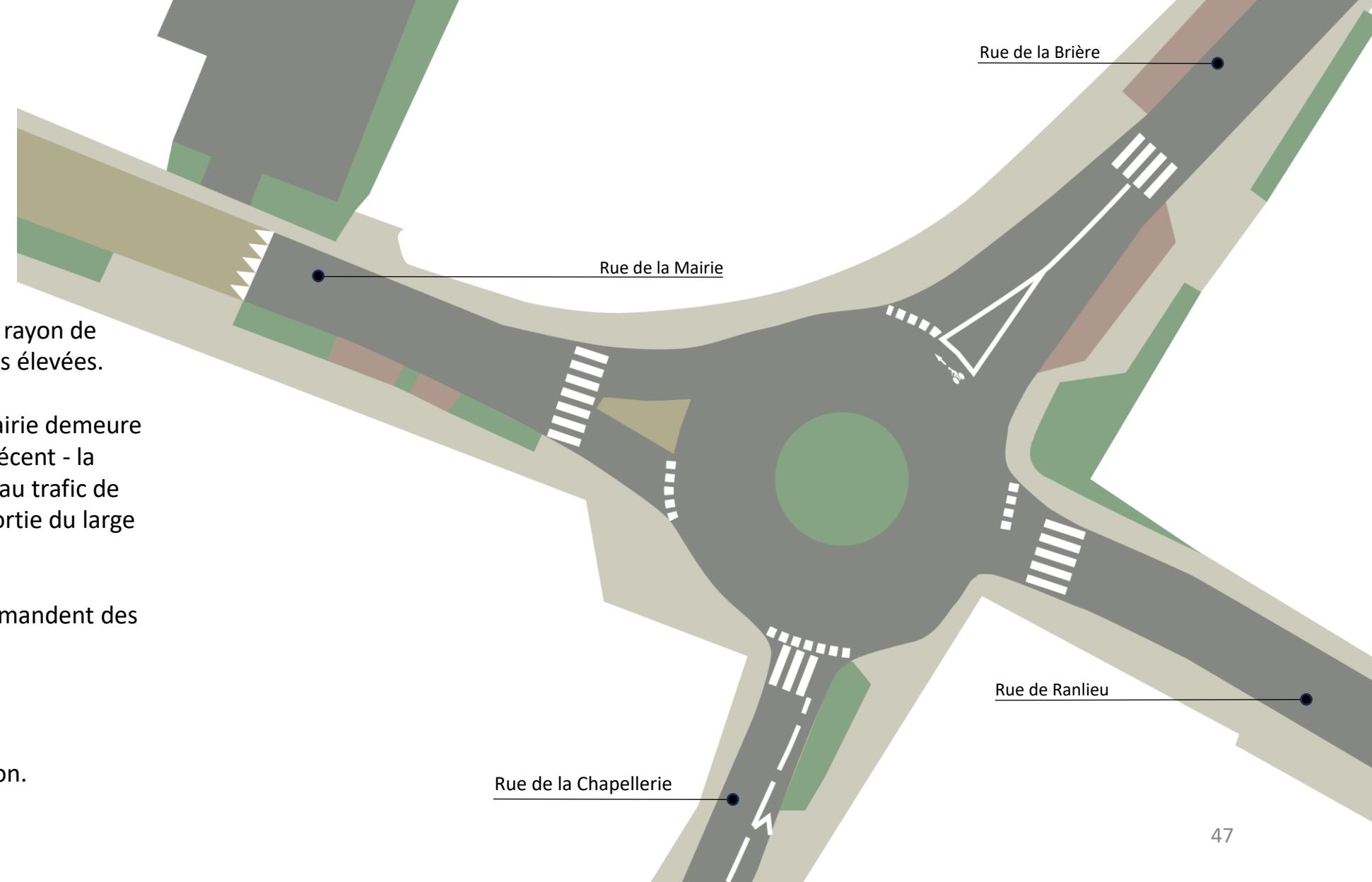
Impasse du Val André

Rue de la Gaudinais

# Propositions

## Giratoire Rue de la Mairie : état existant

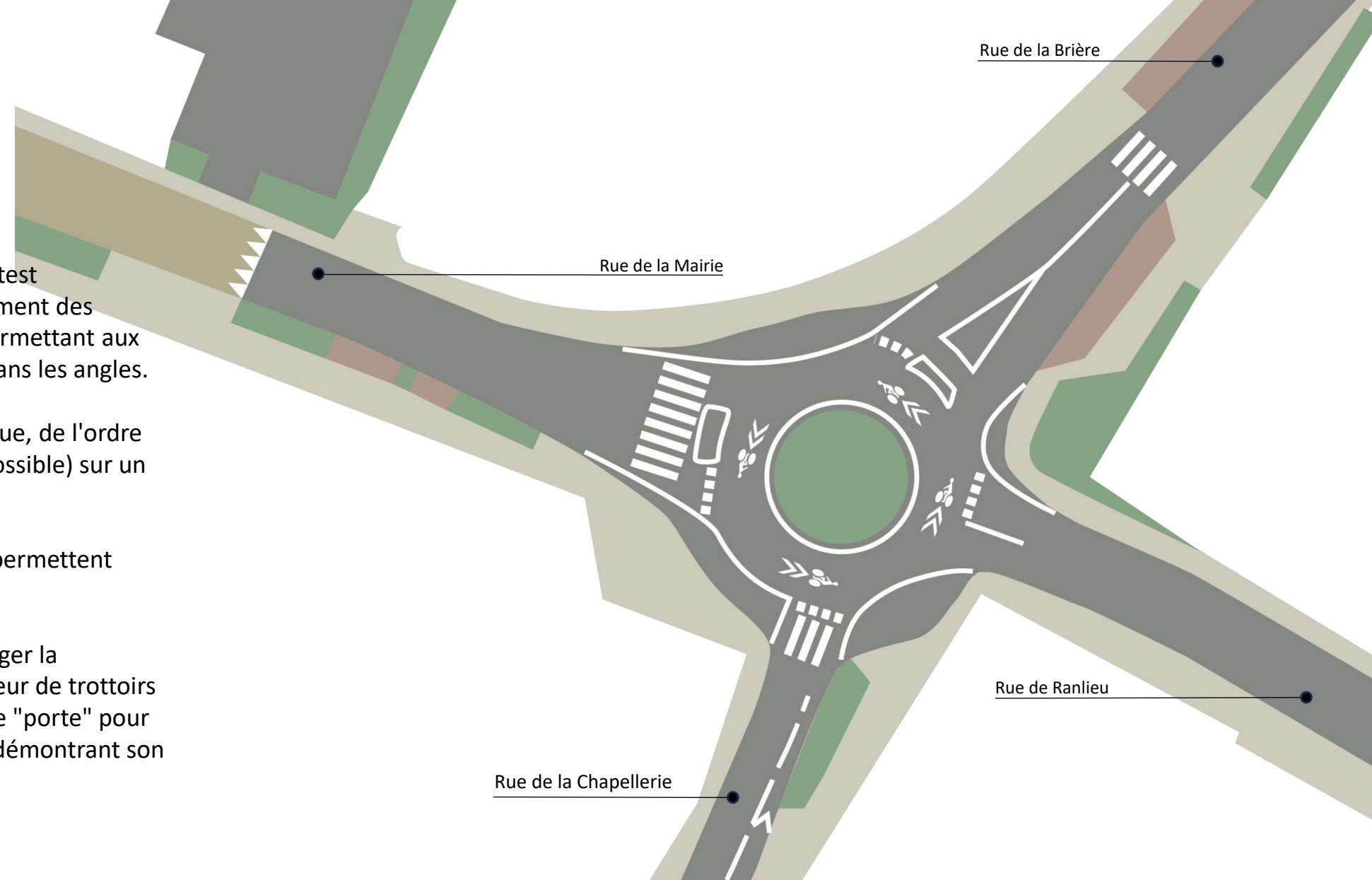
- Un giratoire très routier avec un rayon de 12m – ce qui permet des vitesses élevées.
- La transition vers la rue de la Mairie demeure très routière malgré le plateau récent - la ligne droite n'est pas dissuasive au trafic de transit et la zone 30, suite à la sortie du large giratoire, est peu perceptible.
- Des traversées piétonnes qui demandent des détours.
- Des trottoirs parfois étroits.
- Il y a un manque de végétalisation.



# Propositions

## Giratoire Rue de la Mairie : une première étape

- Du marquage au sol, même en test temporaire, filtre le positionnement des véhicules motorisés, tout en permettant aux véhicules lourds de déborder dans les angles.
- En centre urbain, une voie unique, de l'ordre de 6m de large (voir moins si possible) sur un giratoire, est suffisant.
- Les largeurs de voirie réduites permettent d'apaiser la vitesse.
- A plus long terme peut s'envisager la suppression du giratoire en faveur de trottoirs traversants, ou autre mesure de "porte" pour rentrer sur la rue de la Mairie, démontrant son caractère de zone 30.





## Préconisations : routes de Brangouré et Bilac



# Route de Brangouré : Situation existante

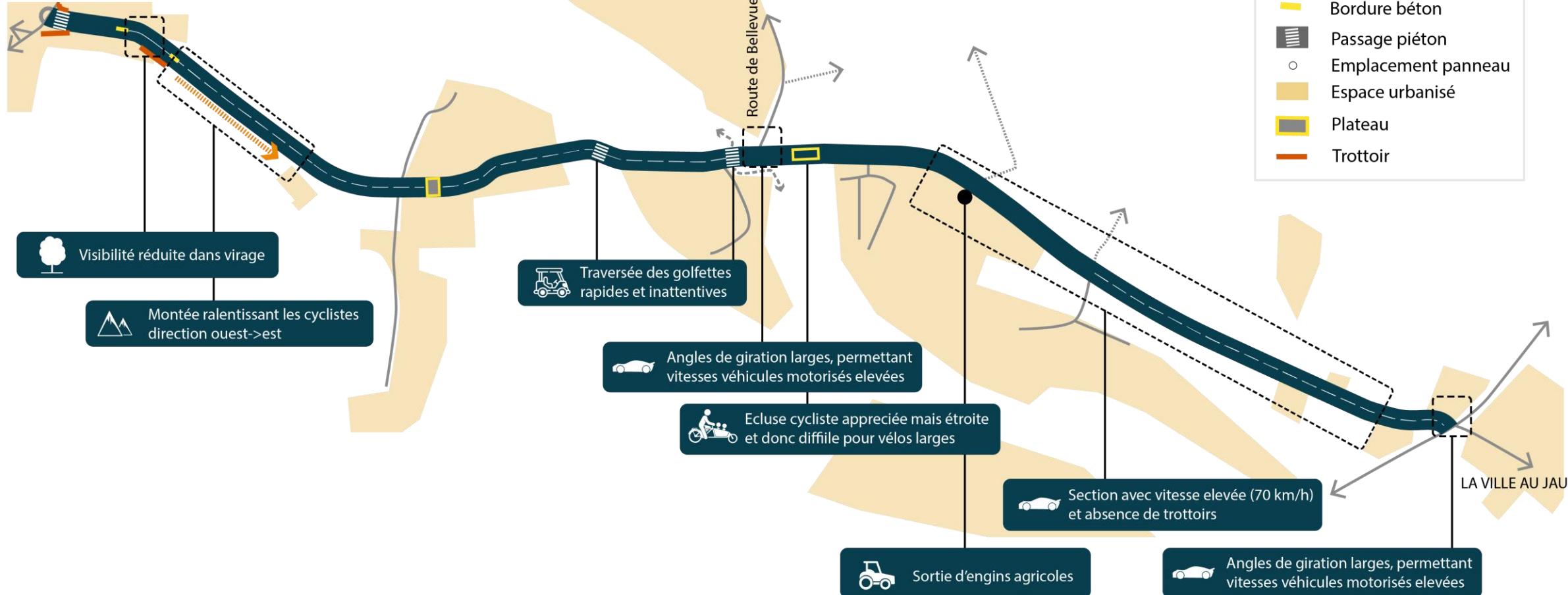
- 600 véhicules/ jour (2 sens) - mesures radar pédagogique sur 2 jours (la CARENE recommande des mesures sur 1 semaine hors vacances scolaires) - impression de plus.
- Cet axe forme l'inter-liaison entre St André et La Baule.
- Les écluses existantes sont utiles mais souvent envahies par la végétation ; il y a des problèmes d'entretien.
- Les angles de giration sont souvent très généreux et permettent aux véhicules de rouler vite.
- Sur la route de l'Océan, un plateau est proposé, ce qui permettrait de réduire la vitesse.





Route de Brangouré : 600 véhicules/ jour  
(Données radar pédagogique sur 4 jours 2019)

# Route de Brangouré : Situation existante



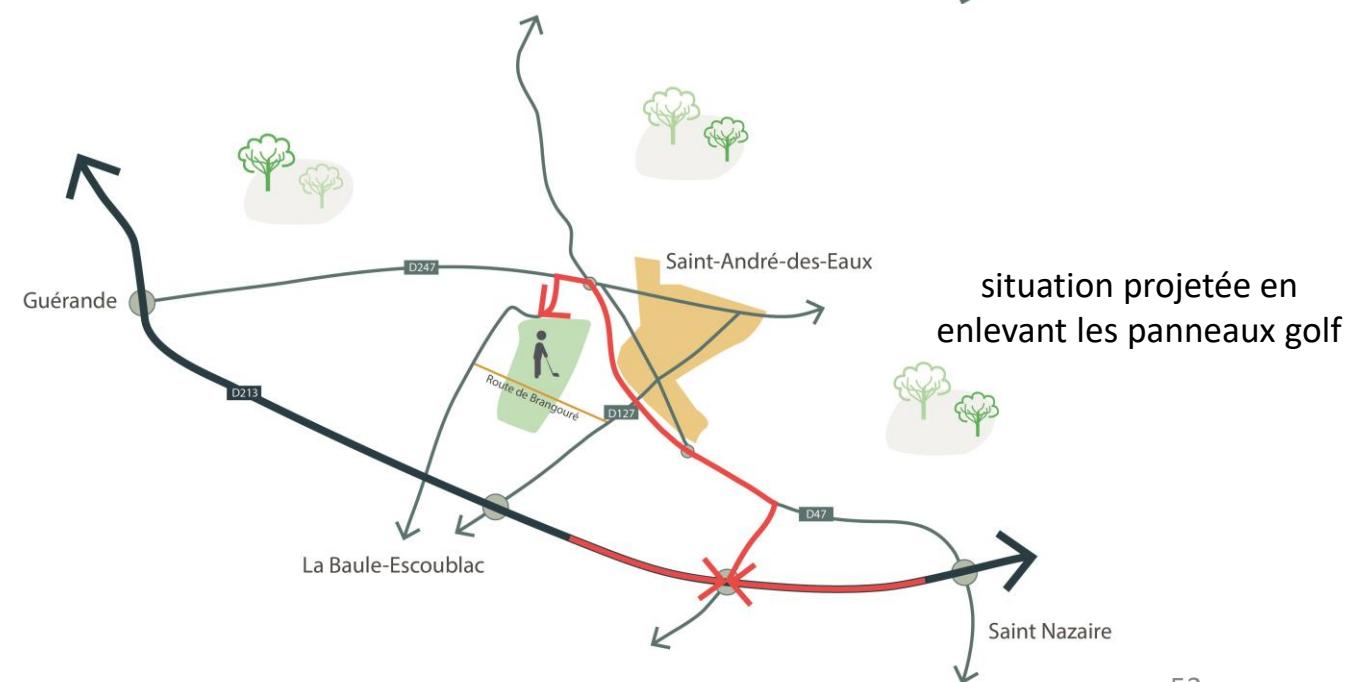
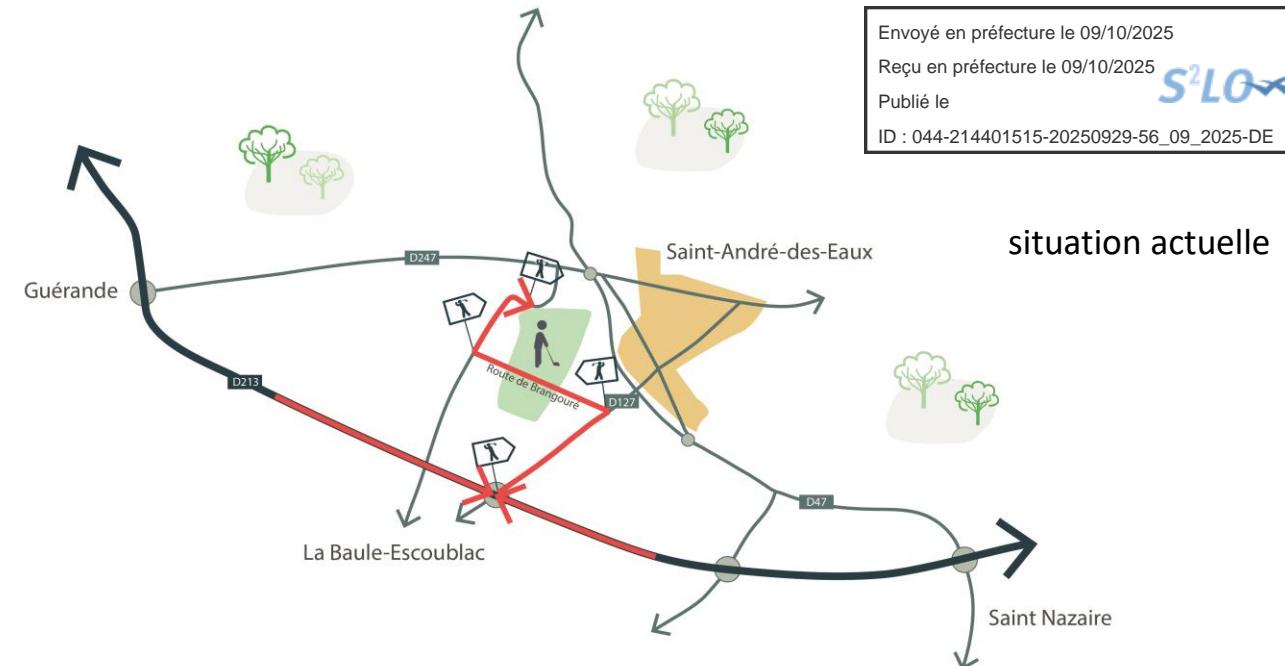
## Légende

- Ecluse
- Montée/ dénivélé
- Pictogramme vélo
- Bordure béton
- Passage piéton
- Emplacement panneau
- Espace urbanisé
- Plateau
- Trottoir



# Réduire le trafic route de Brangouré

- Rien qu'en enlevant les 5 panneaux indicatifs (en plus de réduction de vitesse qui peut favoriser une alternative).
- Depuis la D213, l'itinéraire vers le Golf de la Baule est signalé par la route de Brangouré :
  - [Sortie D123/D127](#)
  - [Giratoire D127](#)
  - [D127/Brangouré](#)
  - [Brangouré/Avrillac](#)
- En revanche, Waze et Google Maps préconisent la sortie sur la D47 et la route de Guérande (D247).
- Rendre une voie plus cyclable demande de repenser à qui l'on favorise l'accès et l'usage.



# Route de Brangouré : la cyclabilité du chemin rural

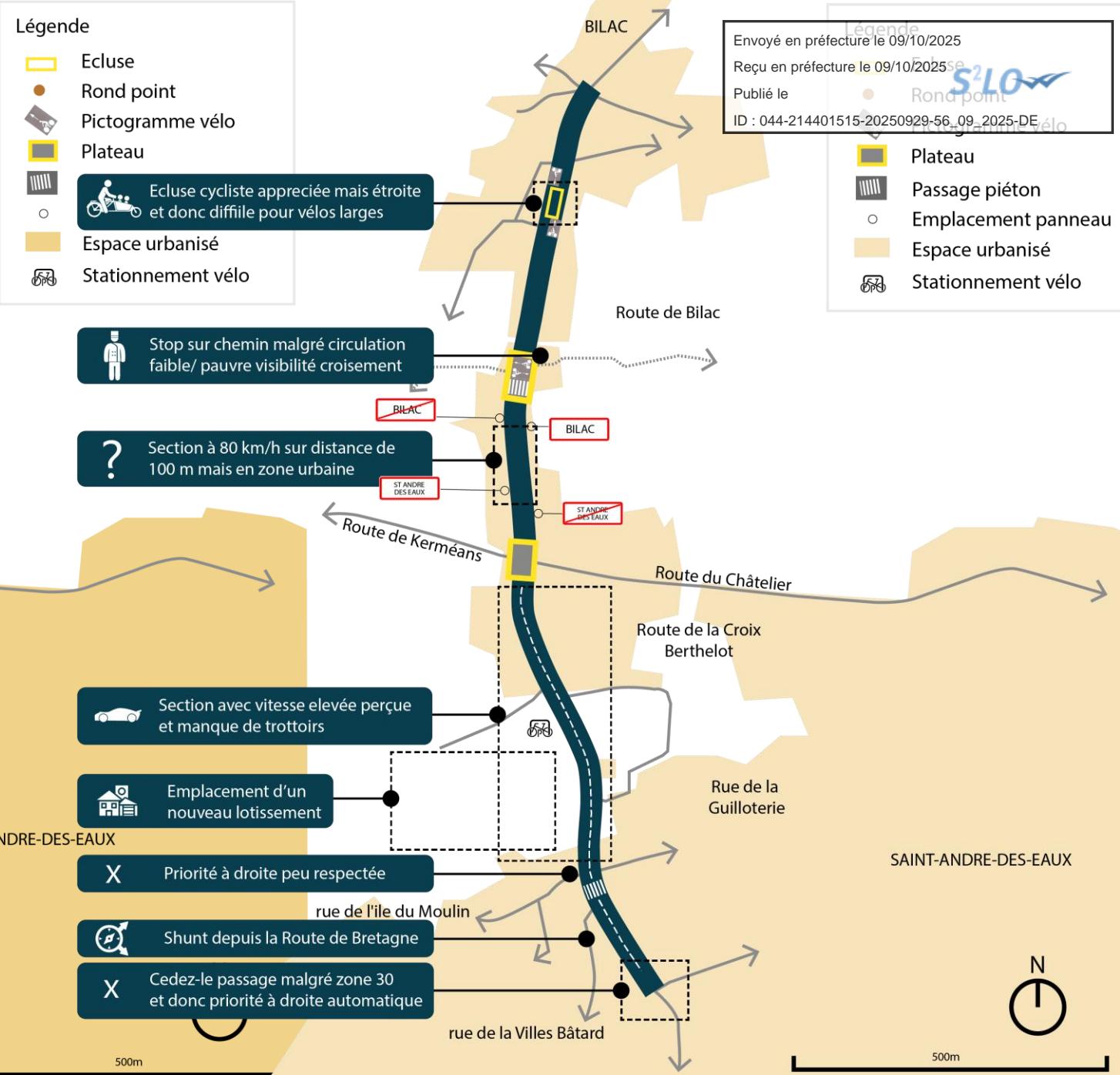
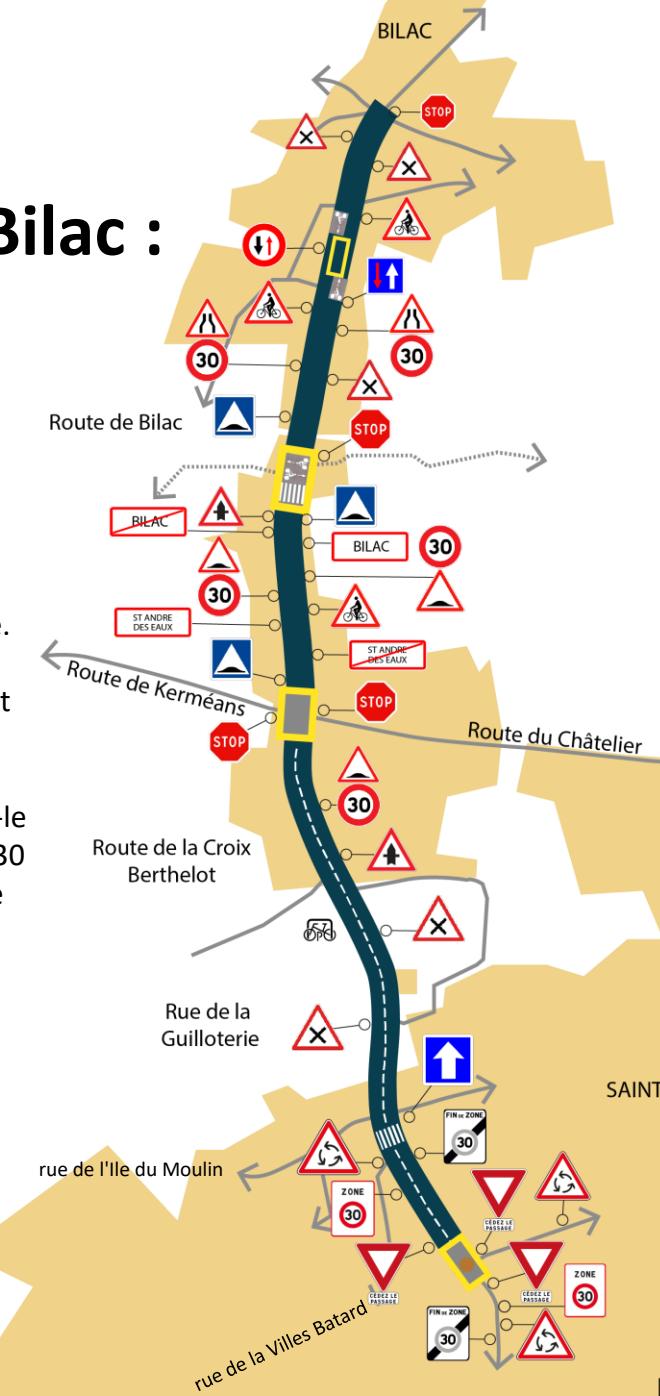
- Une alternative sécurisée à la rue de l'océan et le début de la route de Brangouré.
- Un chemin rural dont la qualité se dégrade fortement en fonction des intempéries et du passage d'engins agricoles.
- Le revêtement est un enjeu pour le vélo utilitaire « 4 saisons ».
- L'enrobé peut être une réponse, ou des bandes de roulement qui sont un bon compromis entre usagers et qui augmentent la perméabilité.



Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
Reçu en préfecture le 09/10/2025  
Publié le 09/10/2025  
Sur le chemin de Brangouré, il y avait eu une  
ornière à cause d'un tracteur, il a été  
mais l'hiver je ne freine pas pour ne pas glisser,  
j'y rencontre beaucoup de monde (surtout des  
promeneurs)

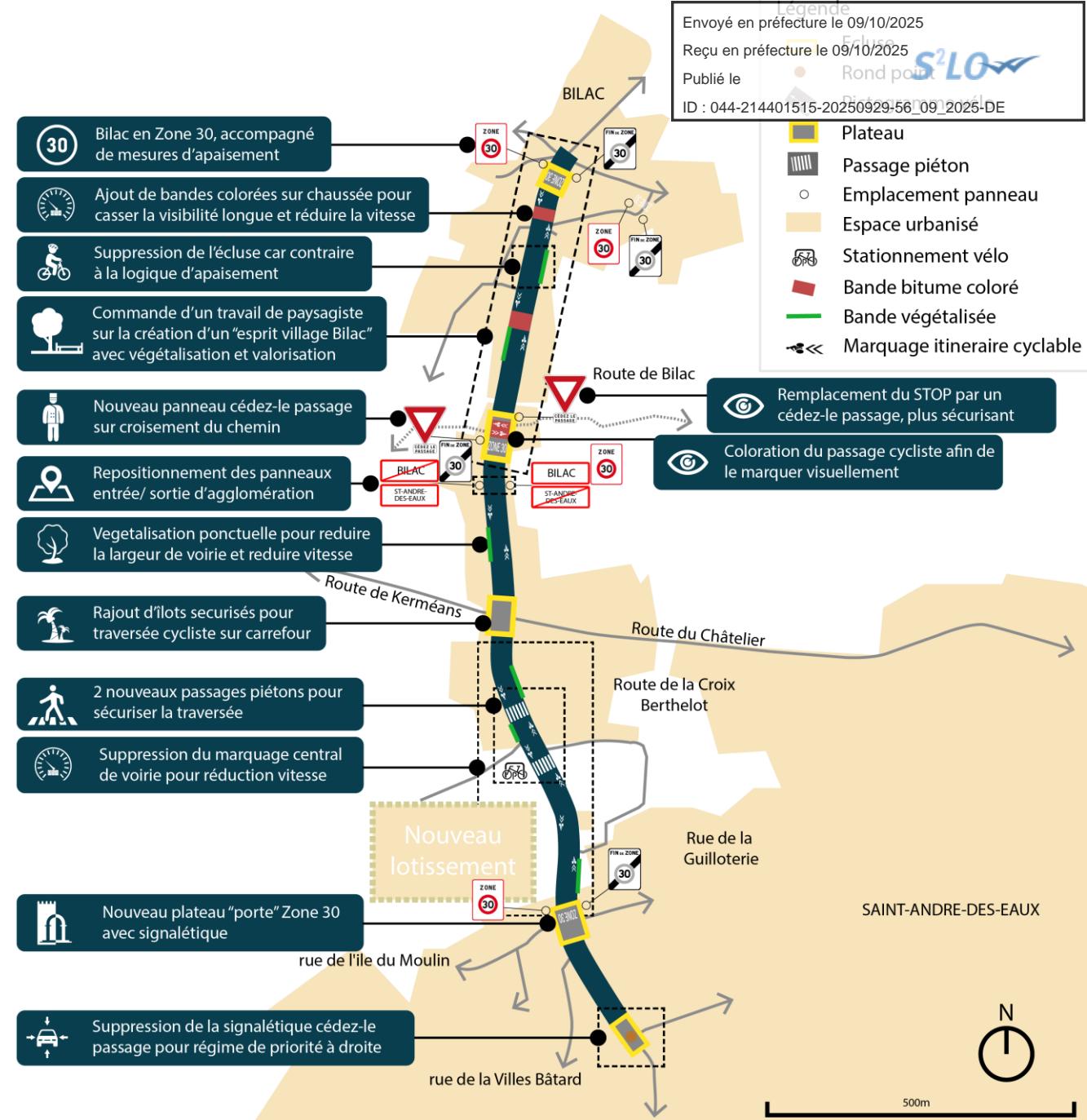
# Route de Bilac : situation existante

- Les vitesses élevées sont perçues sur la rue de la Guilloterie.
- Une incohérence est notée sur les priorités à droite (signalétique cédez-le passage dans zone 30 enlève la logique de la zone 30).



# Route de Bilac : propositions

- Mettre Bilac en Zone 30 permet de réduire les vitesses et d'apaiser le village ; l'approche permet aussi de supprimer de nombreux panneaux (30, priorité à droite, cycles), et marquage.
- La mesure doit être accompagnée d'aménagements propices aux vitesses réduites : traversées piétonnes et cyclable colorées, plateau, "portes" et bordures végétalisées.
- Sur Saint-André, la Zone 30 existante est à étendre jusqu'au croisement des rues de l'Île du Moulin et la rue des Iris – qui sera dotée d'un plateau "porte" marquant l'entrée du centre apaisé.
- Deux nouveaux passages piétons sur la route de la Croix Berthelot sécurisent les traversées.
- L'installation de trottoirs de 1,8 m de large minimum et de 1,4 m de large là où c'est contraint, sur la longueur de l'axe permet d'encourager la marche et de sécuriser les déplacements.
- Faire appel à un paysagiste ou au CAUE en impliquant les habitants dans la conception du village fleuri Bilac.

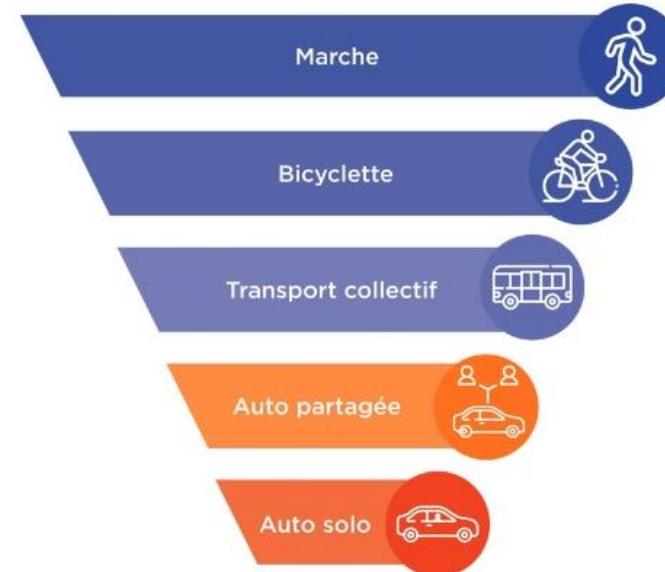


# Plan de circulation



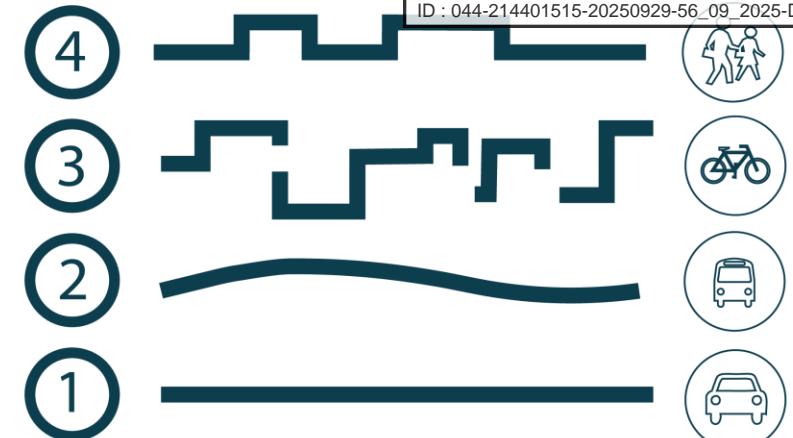
# Hiérarchiser les modes de transport

- Quand l'espace est contraint, il faut choisir le mode de transport prioritaire.
- Lorsque le réseau primaire pour différents modes de transport est en concurrence pour l'espace, la priorité absolue doit toujours être accordée aux modes durables et aux usagers vulnérables, tels qu'ils sont définis dans la hiérarchie des déplacements durables.
- Lors de la définition des réseaux pour chaque mode, l'objectif est de favoriser la marche et le vélo afin qu'ils soient au moins aussi pratiques, et idéalement plus pratiques, que de faire le même trajet en voiture.



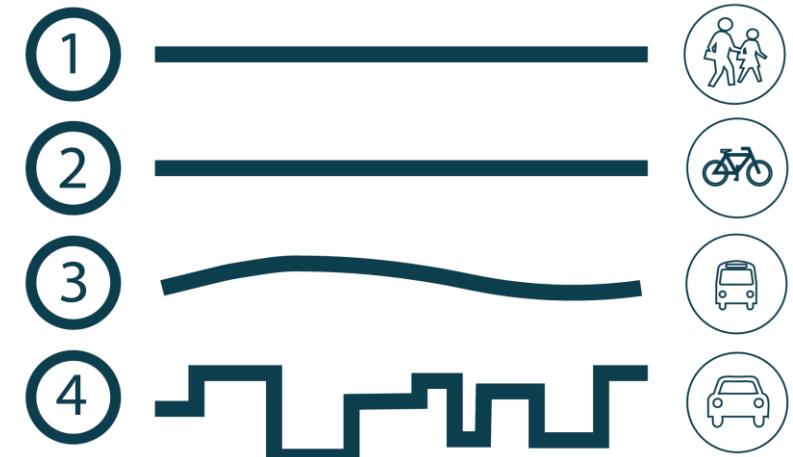
Source : Académie des Mobilités Actives

## Aujourd'hui



La considération dans l'aménagement de nos espaces publics est trop souvent orientée vers la voiture individuelle. Le partage de la voirie est souvent peu favorable au piéton et au vélo.

## Demain

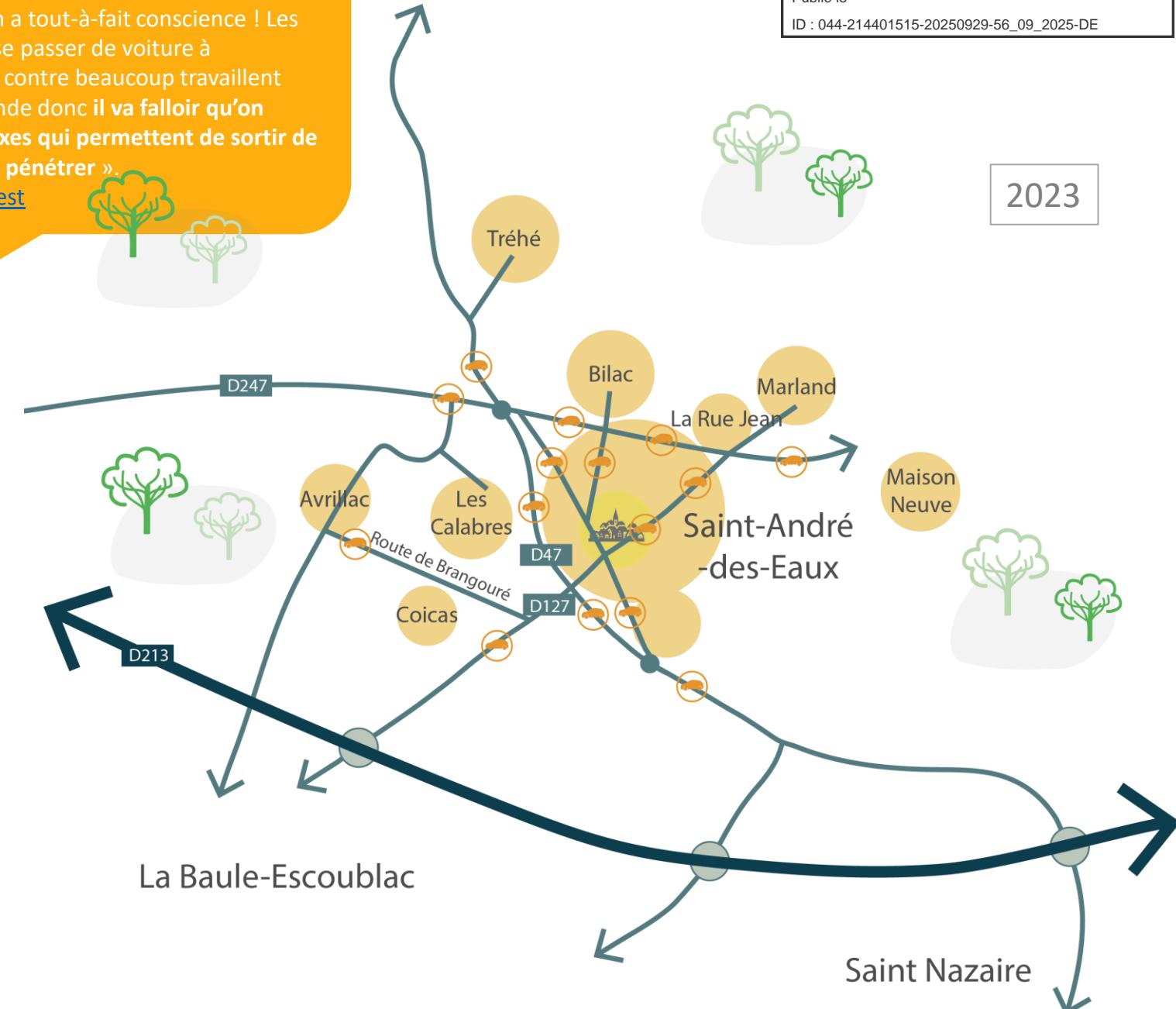


Penser en termes de hiérarchisation de la voirie permet de mieux prendre en compte les besoins des usagers les plus vulnérables en premier lieu. Sur des secteurs clé, des contraintes aux voitures individuelles peuvent être envisagées.

# Comment aborder un plan de circulation ?

- Encourager l'usage du vélo doit permettre aux usagers les plus vulnérables et les moins aguerris de se mettre en selle en confiance.
- Rendre sa ville plus cyclable demande en premier lieu de reconsiderer la place de la voiture.
- Un plan de circulation pose la question de l'accessibilité par la voiture, mais aussi du volume de circulation.
- En considérant la tendance de l'augmentation du volume de voitures motorisées, quel est le futur pour Saint-André afin de promouvoir le vélo et la marche ?

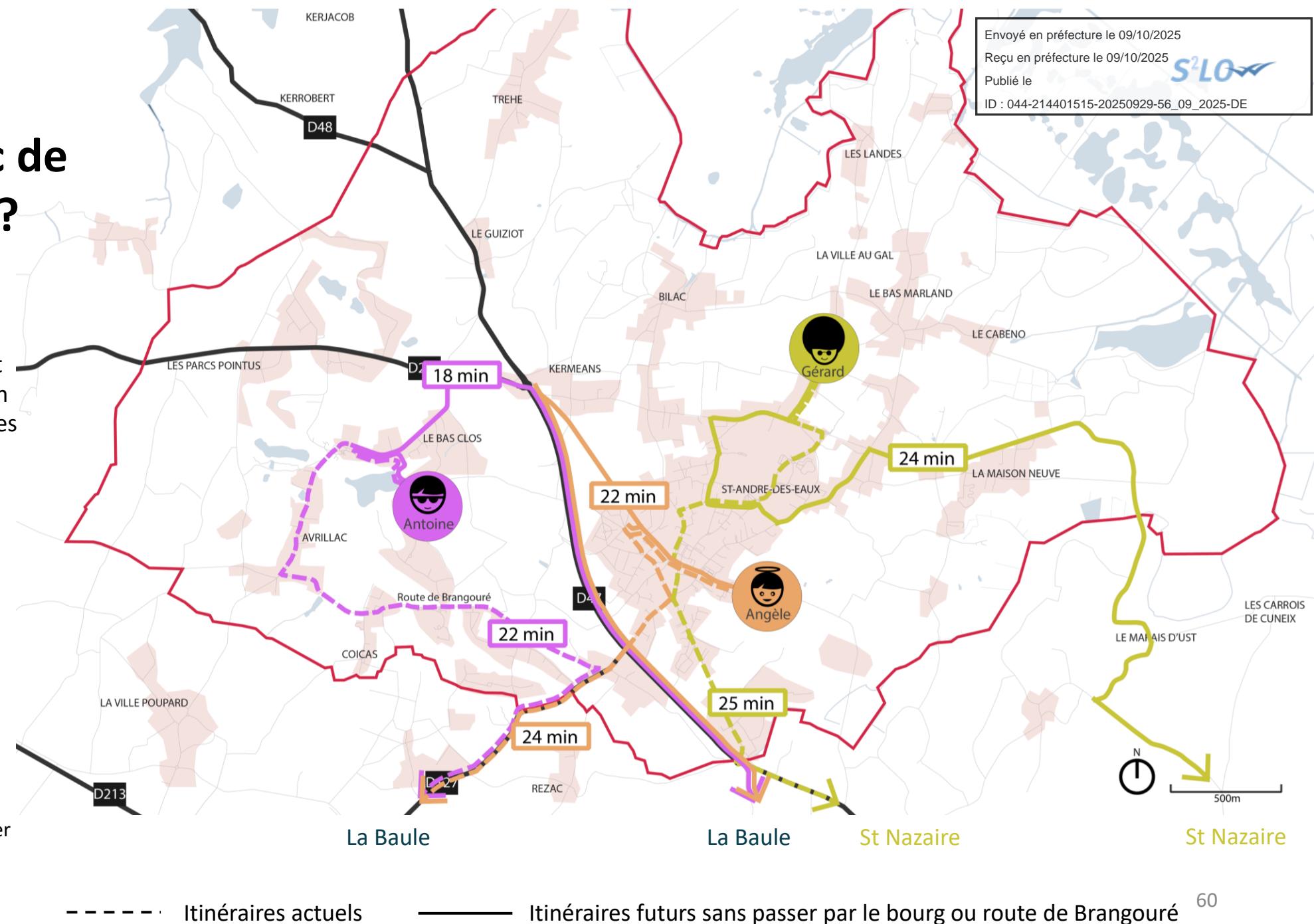
L'adjoint aux mobilités de **Guérande** : « On y va avec un bémol [au 30], on a besoin de la voiture... on en a tout-à-fait conscience ! Les gens peuvent se passer de voiture à **Guérande**, par contre beaucoup travaillent hors de Guérande donc **il va falloir qu'on priviliege les axes qui permettent de sortir de la ville, sans la pénétrer** ».  
Source : [Hit West](#)



# Où irait le trafic de transit demain ?

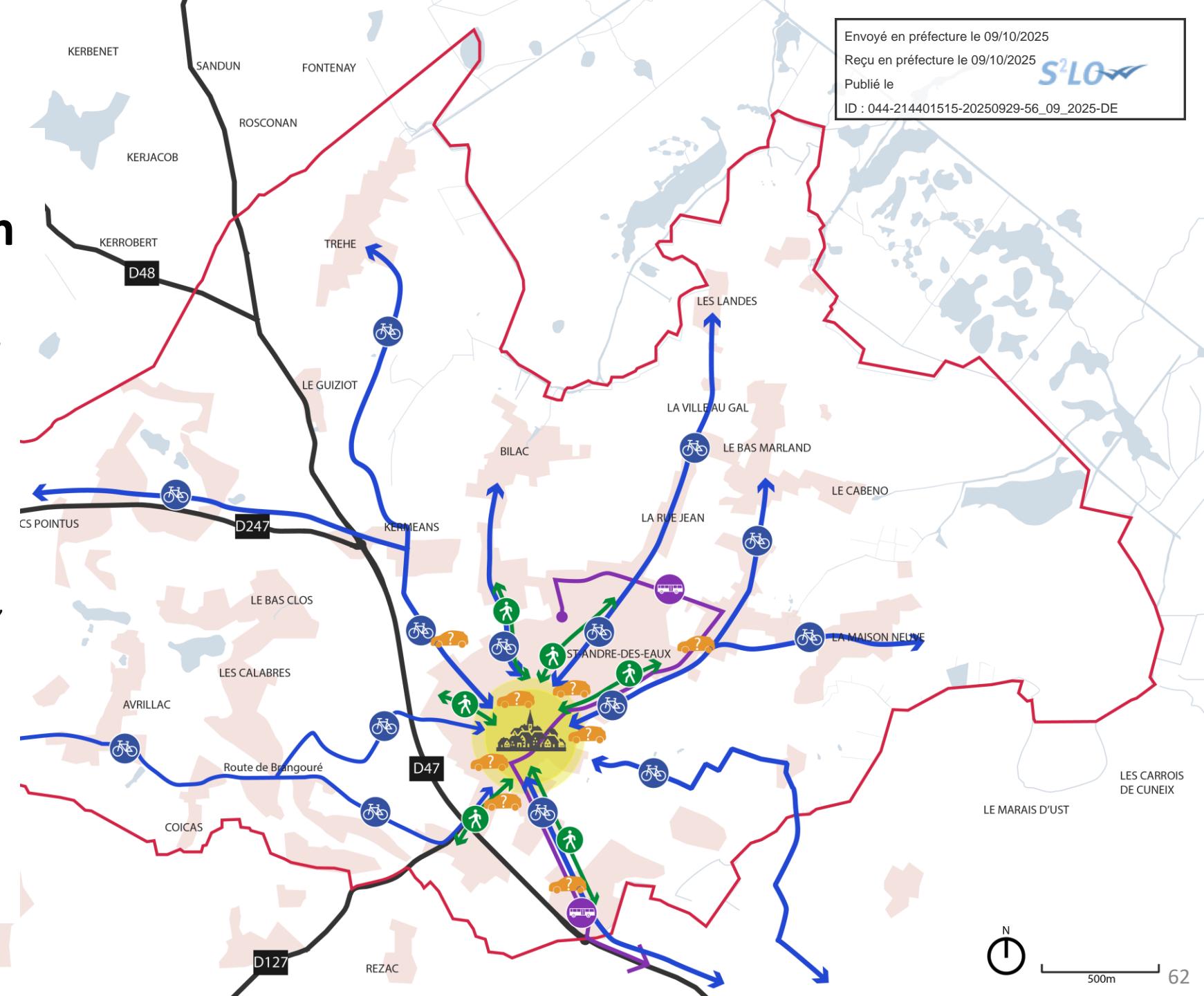
En appliquant les mesures d'apaisement proposées qui rallongeront le temps de parcours par le centre bourg, et en poursuivant le travail du plan de circulation, ces 3 personnages fictifs pourraient modifier leurs habitudes sans impact fort sur leurs temps de trajet (3 min maximum) :

- Gérard dépose ses enfants à l'école puis va travailler à Saint-Nazaire.
  - Angèle dépose ses enfants chez l'assistante maternelle rue de Bretagne puis va travailler à la Baule.
  - Antoine réside au golf et va jouer au tennis à la Baule.



# Poursuivre la réflexion sur le plan de circulation

- Le développement d'un plan de circulation est un travail de longue haleine car les changements nécessaires peuvent être impactants sur les habitudes quotidiennes des usagers.
- Le résultat de cette étude montre que certains aménagements peuvent encourager à rendre la voirie cyclable – mais l'aspect le plus important demeure le volume de circulation.
- Rendre sa ville non seulement cyclable mais marchable demande la reconsideration importante du trafic de transit – notamment sur les rues de la Mairie, de Bretagne, et de la Chapelle, le cœur du bourg.
- Il sera donc essentiel d'observer et d'analyser les résultats des propositions émises dans ce projet sur le bienfait de la ville.
- Une deuxième séquence sera à envisager afin de remettre en cause et de résoudre les conflits engendrés par la circulation de transit, qui risque d'accroître avec la population croissante de St-André-des-Eaux dans les années à venir.



# Saint André en 2030 ?

## La vision

- Saint André est devenue un modèle avec un très grand nombre de services du quotidien sur place (médicaux, loisirs, commerces), les habitants ont moins besoin d'aller à Saint-Nazaire et sont moins dépendants de leur voiture.
- Il y a eu une grande évolution de la mobilité active, avec bien plus de vélos et de marcheurs qu'auparavant, on voit de plus en plus de vélos cargos, en particulier parmi les nouveaux habitants.
- La cohabitation entre modes de transport est très bonne, entretenue par des aménagements qui incitent à une allure apaisée.
- Un grand marché est organisé chaque semaine avec une zone entièrement piétonne qui va de la mairie à l'église.
- Les familles andréanaises peuvent aller à la mer à vélo avec leurs enfants.



## Les équipements

- La population a fortement augmenté dans le bourg logements créés en densification.
- La maison médicale est achevée et évite des déplacements à Saint-Nazaire.
- La halte ferroviaire de Brais a rouvert, avec un abri vélo sécurisé.
- Les arceaux vélo près des arrêts de bus sont très utilisés.
- La caserne a déménagé et le centre est en zone de rencontre.
- Le centre bourg, l'église, les écoles, la médiathèque et le complexe sportif sont reliés par des infrastructures agréables et sécurisées.
- Une voie verte a été aménagée rue de Bretagne et un itinéraire cyclable sécurisé permet d'aller jusqu'à Guérande.
- Une station-service a ouvert et propose des bornes de recharge électrique.
- Des aménagements cyclables et une évolution du plan de circulation permettent aux habitants des villages de venir à vélo en sécurité dans le centre-bourg.
- Les chemins ruraux sont cartographiés, entretenus et mis en valeur.
- Des outils et une pompe à vélo sont installés sur la place de l'église, où des ateliers de sensibilisation aux mobilités ont lieu régulièrement.

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le   
ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



## Les risques

- Les inondations sont plus fréquentes avec le réchauffement climatique, des chemins ruraux utilisés comme itinéraires cyclables sont régulièrement impraticables.
- Le coût de l'énergie n'a eu qu'un effet modéré au global sur les déplacements.
- L'attractivité du centre-bourg provoque des tensions sur le stationnement automobile.



# Boîte à outils : aménagements



# La boîte à outils

- La boîte à outils sert à comprendre les différentes solutions proposées dans le contexte de l'étude de rendre la voirie cyclable à St-André-des-Eaux.
- Les 20 types d'aménagement, ou de solutions identifiées, relèvent du contexte spécifique de la commune, et de ses contraintes et opportunités particulières.
- Chaque type d'intervention est soutenu par des exemples concrets, pour la majeure partie réalisés ailleurs. Des exemples de bonne pratique dans d'autres pays sont proposés pour enrichir les propositions d'interventions. Pour certains, leur application dans le contexte français devra être étudié.
- La boîte à outils peut servir d'exemple sur d'autres lieux, mais dans l'aménagement cyclable, chaque site et situation doit être analysée dans son contexte unique.
- Chaque type d'intervention est présenté par fiche. Les informations suivantes sont proposées:

I. Information

L. Cadre législatif

S. Signalétique

| N° | Type d'aménagement                       | Cible d'intervention                                                                                         |
|----|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | <a href="#">CVCB (chaussidou)</a>        | Route de Brangouré                                                                                           |
| 2  | <a href="#">Signalétique au sol</a>      | Entrées et rappel zone 30 et limite 30                                                                       |
| 3  | <a href="#">Giratoire franchissable</a>  | Giratoires en zone agglomérée                                                                                |
| 4  | <a href="#">Chemin rural cyclable</a>    | Entre route de Brangouré et la rue de la Garenne                                                             |
| 5  | <a href="#">Trottoir traversant</a>      | Rue de Kerfut, mais aussi les autres rues secondaires, en particulier délimitant la zone 30                  |
| 6  | <a href="#">Porte d'entrée zone 30</a>   | Toute entrée de la zone 30                                                                                   |
| 7  | <a href="#">Village apaisé et fleuri</a> | Bilac                                                                                                        |
| 8  | <a href="#">Zone de rencontre</a>        | Rue de la Gaudinais, Place de l'Eglise, rue des Ecoles                                                       |
| 9  | <a href="#">Porte d'entrée de ville</a>  | Rue de la Gare, rue de l'Océan, rue de Bretagne, route de Bilac, rue de la Brière, rue de la Croix-Berthelot |
| 10 | <a href="#">Ilots de refuge</a>          | Rue de la Brière                                                                                             |

| N° | Type d'aménagement                               | Cible d'intervention                                                      |
|----|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 11 | <a href="#">Débouché de double-sens cyclable</a> | Rue de la Chapelle                                                        |
| 12 | <a href="#">Plateau</a>                          | Route de Brangouré, rue de la Chapellerie, rue de l'Océan, rue de la Gare |
| 13 | <a href="#">Angles de giration</a>               | Route de Brangouré/ route de Bellevue, et toutes les rues du centre bourg |
| 14 | <a href="#">Voie verte réglementaire</a>         | Rue de la Gaudinais                                                       |
| 15 | <a href="#">Intersection de voie verte</a>       | Route de Bilac                                                            |
| 16 | <a href="#">Largeur de voirie réduite</a>        | Toutes les rues du centre bourg                                           |
| 17 | <a href="#">Trajectoire matérialisée</a>         | Rue de la Brière, rue de la Mairie                                        |
| 18 | <a href="#">Marquage axial</a>                   | Route de Brangouré                                                        |
| 19 | <a href="#">Séparation de voirie centrale</a>    | Rue de la Gare, Rue de l'Océan                                            |
| 20 | <a href="#">Retour en section courante</a>       | Rue de la Brière                                                          |

# Mélange vélos/ voitures ou séparation ?

- Une ville cyclable n'a pas vocation à accueillir des pistes cyclables sur toute sa voirie. Un vélo peut cohabiter avec des voitures s'il emprunte des rues où celles-ci sont peu nombreuses, avec au maximum 2 000 véhicules par jour (200 en heure de pointe).
- Le CEREMA propose une grille de décision en fonction des volumes de trafic, de la hiérarchisation de la voirie et des vitesses.



*A privilégier en milieu urbain*

Communauté d'agglomération portes de l'Isère

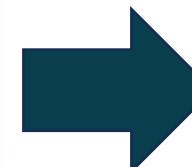
|                                                   |                                                                                                       | DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)                        |                                                                                       |                                                                                  |  |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--|
|                                                   |                                                                                                       | 1 vélo                                                                       | 2 vélos                                                                               | 3 vélos                                                                          |  |
| V85<br>VITESSE LIMITÉE<br>RÉELLEMENT<br>PRATIQUEE | TRAFFIC<br>MOTORISÉ EN<br>UNITÉS DE<br>VÉHICULE<br>PARTICULIER PAR<br>JOUR<br>(DANS LES DEUX<br>SENS) | RÉSEAU CYCLABLE<br>SECONDAIRE (TRAFFIC<br>INFERIEUR À 750<br>CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE<br>PRINCIPAL (TRAFFIC<br>COMPRIS ENTRE 500 ET<br>3000 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE<br>À HAUT NIVEAU DE<br>SERVICE (TRAFFIC >2000<br>CYCLISTES/JOUR) |  |
|                                                   |                                                                                                       | < 2000                                                                       | Trafic mixte                                                                          | Vélorue ou trafic mixte                                                          |  |
|                                                   |                                                                                                       | 2000 A 4000                                                                  |                                                                                       | Bande cyclable ou trafic mixte                                                   |  |
|                                                   |                                                                                                       | > 4000                                                                       | Piste ou bande cyclable                                                               |                                                                                  |  |
|                                                   |                                                                                                       | < 1500                                                                       | Trafic mixte                                                                          | Piste cyclable                                                                   |  |
|                                                   |                                                                                                       | 1500 A 6000                                                                  | Piste ou bande cyclable                                                               |                                                                                  |  |
|                                                   |                                                                                                       | > 6000                                                                       |                                                                                       |                                                                                  |  |
|                                                   |                                                                                                       | < 1000                                                                       | Trafic mixte                                                                          | Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite                 |  |
|                                                   |                                                                                                       | 1000 A 4000                                                                  | Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite                      | Piste cyclable ou voie verte                                                     |  |
| 70/80<br>KM/H                                     |                                                                                                       | > 4000                                                                       |                                                                                       |                                                                                  |  |
| RÉGIME DE PRIORITÉ                                |                                                                                                       | À choisir selon le contexte                                                  |                                                                                       | Prioritaire sur le trafic sécant                                                 |  |

Chaussidou

CEREMA

# Comment rendre sa voirie cyclable

- Le CEREMA a publié un [document clé de réussite](#) pour rendre sa voie cyclable.
- Le document identifie 8 points à adopter.
- Nous noterons les points 3, 4, 6 et 7 qui sont particulièrement importants à cette commande.



- 1. Planifier la réalisation d'un réseau cyclable continu et hiérarchisé**
- 2. Améliorer rapidement la circulation à vélo quand c'est possible**
- 3. Choisir entre séparation et mixité**
- 4. Concevoir un plan de circulation favorable au vélo**
- 5. Proposer des aménagements structurants et efficaces**
- 6. Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé dans les rues apaisées**
- 7. Soigner les intersections**
- 8. Agir sur le stationnement**

# Boîte à outils

## CVCB (chaussée à Voie Centrale Banalisée) "chaussidou"

I. Le CEREMA envisage la CVCB (ou chaussidou) en milieu rural en dernier recours, là où la voirie est contrainte, et que les autres options sont impossibles. La CVCB correspond à une voie centrale bidirectionnelle étroite, bordée d'une part et d'autre par une voie cyclable en accotement (appelée "rive"). La largeur de la voie centrale dédiée aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement. Les véhicules motorisés sont donc autorisés à emprunter la rive lors de croisements, uniquement en l'absence de cyclistes (à l'inverse des bandes cyclables). Cet aménagement convient aux voiries limitées à 50 km/h en zone urbaine et 70 km/h en milieu rural, pour un trafic inférieur à 1 000 véhicules/ jour (70/80 km/h, et 1 500 véhicules/ jour 50 km/h). Il est donc essentiel d'étudier de près le volume de circulation en toutes saisons. La CVCB doit donc plutôt être envisagée comme un aménagement temporaire pendant la phase de modifications des usages motorisés ou utilisé pour relier des aménagements cyclables. La CVCB ne convient pas aux virages sans visibilité.

L. Suis la logique de l'article R. 431-9 du code de la route qui stipule que, hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

S. Marquage délimitant la chaussée de la rive de type T 2  
3u. Largeur des bandes latérales de 1,5m minimum, bande centrale de 2,5m minimum (50 km/h) et 3m minimum (70 km/h). Pas de marquage axial, ni de pictogrammes cyclistes. Il est possible d'utiliser les doubles chevrons en rive d'une CVCB qui encouragent les cyclistes à se positionner au centre de la rive. Il n'existe pas de signalisation verticale officielle, même si les collectivités utilisent majoritairement les panneaux ci-dessous.



Amsterdam



Niort (source Google maps)



Hérault (source CEREMA)



Hérault (source CEREMA)



Saint-Nazaire

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S2LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Site du CEREMA](#)
- [Vidéo du département de Loire-Atlantique](#)

# Boîte à outils

## Signalétique au sol

ZONE 30



**I.** En 2015, la réglementation sur les marquages en « zone 30 » a évolué dans le cadre du plan d'actions pour les mobilités actives : une possibilité de rappel du 30 km/h sous forme d'ellipse au sol a été introduite. En effet, certains travaux préparatoires mobilisant la conduite commentée avaient montré que cette signalisation horizontale était mieux lue en circulation que l'habituelle signalisation verticale, à savoir les panneaux relatifs aux zones 30 (Source : CEREMA).

**L.** La 7<sup>ème</sup> partie de l'IISR identifie les dimensions de la signalétique rappel 30 au sol (article 118-7 et annexe E).

**S.** La taille de l'ellipse n'est pas soumise à une réglementation spécifique. Il est cependant préférable d'homogénéiser les dimensions du rappel "30" notamment en ville, en choisissant une même taille pour un même environnement (Source : Virages).



Calonge, Espagne



Rennes



Île de Ré



Londres



Nantes

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

**S'LO**

Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière \(ISR, 7<sup>ème</sup> partie\)](#)
- [Note du CEREMA](#)

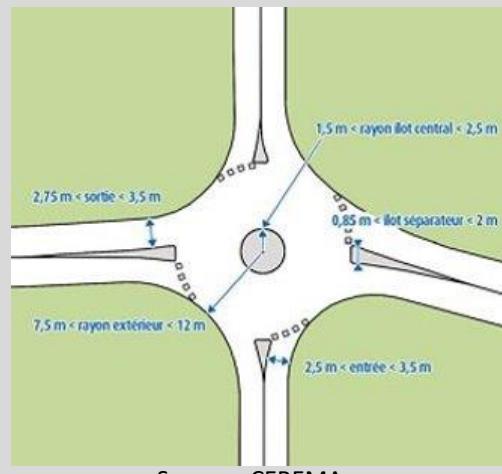
# Boîte à outils

## Giratoire franchissable

I. Le giratoire franchissable est conçu de manière à réguler et fluidifier le trafic d'un carrefour exigu tout en permettant le franchissement de véhicules lourds (tels que des camions ou des bus). La mise en place de ce type d'ouvrage permet également de réduire la vitesse et donc d'avoir davantage de sécurité. Il est par contre bien plus apprécié des piétons, qui préfèrent les trajets plus rectilignes, et dont ce type de giratoire réduit les contours longs. Les cyclistes sont mieux vus, résultant des distances de visibilité réduite.

L. Le décret n°2010-1390 a modifié [l'article R110-2](#) du code de la route en supprimant l'exclusivité de l'implantation des carrefours à terre-plein central et permettant ainsi le giratoire franchissable en milieu urbain.

S. Le rayon extérieur doit être compris entre 7,50 m et 12 m. Au-delà de ces dimensions, un giratoire « classique » doit être implanté. Le diamètre de la chaussée entre bordures de trottoirs ne doit pas dépasser 24 mètres, l'îlot central doit être en forme de calotte sphérique dont la surélévation au centre est inférieure à 15 cm (12 cm en présence de transports en commun). Son rayon est de 1,50 m à 2,50 m. Son aspect est primordial pour la perception et la compréhension du mini-giratoire, car il n'offre qu'un faible relief. Il peut être constitué de peinture blanche, d'un revêtement en résine, d'un dôme en pavés de pierres claires, etc...



Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Site du CEREMA](#)
- [Fiche 10 du CEREMA](#)

# Boîte à outils

## Chemin rural cyclable



C115



C13d



B7b



B1

**I.** La qualité du revêtement a un impact direct sur la facilité de rouler, et donc à se déplacer à vélo en toute saison. Il est estimé qu'une portion "non revêtue" entraîne une perte de vitesse de 2 à 4 km/h en moyenne et à effort constant : une valeur conséquente sur les trajets quotidiens comme pour la longueur des étapes des cyclotouristes. De plus, un revêtement terne, où se forment trous et flaques, contraint les cyclistes à nettoyer plus fréquemment leur vélo et affaires. Les revêtements roulants, comme les enrobés ou les bétons, sont appréciés pour les usages quotidiens et intensifs. Tandis que les revêtements moins lisses (chemins de terre, sentiers...) sont plus adaptés aux pratiques sportives des VTT ou VTC, ou de loisirs sur les chemins de campagne. Les cyclistes sportifs préfèrent rouler sur des routes revêtues.

L'association Vélo & Territoires rapporte que l'imperméabilisation par l'utilisation d'enrobé et les impacts environnementaux sont plus faibles que couramment imaginés. Il est aussi possible de restreindre l'accès de routes rurales aux agriculteurs, piétons et cyclistes pour en faire des voies vertes ([décret n°2022-635](#)), ce qui peut constituer une alternative au revêtement de chemins.

**L.** Le « Zéro Artificialisation Nette » ne concerne que les voiries d'une largeur supérieure à 5 mètres ([décret 2023-1096](#)).

**S.** Voie verte C115, interdiction aux véhicules motorisés B7b, sens-interdit B1, voie sans issue sauf modes actifs C13d .



Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S4LOW

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



Pour en savoir plus :

- [Fiche Vélo & Territoires](#)
- [Impacts environnementaux des revêtements \(AF3V et FNE\)](#)
- [Requalification de routes départementales en voies vertes \(AF3V\)](#)

**I.** Le trottoir traversant sécurise les cheminement piétons, avec un confort inégalé pour les poussettes, fauteuils roulants, personnes avec valise... Il est adapté pour les vitesses réduites, en particulier autour des limites à 30 et zones 30, et renforce l'application du régime hiérarchique de la voirie. Il est adapté en passant d'une rue de transit à une rue de desserte, où un changement de vitesse est marqué. Le trottoir traversant marque que c'est l'automobiliste qui traverse le cheminement piéton et non l'inverse.

**L.** Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée. Toutefois, ils peuvent franchir un trottoir, à partir de l'accès le plus proche, pour rejoindre ou quitter les accès carrossables des immeubles riverains ou des accès non ouverts à la circulation publique. Ils peuvent également le franchir pour rejoindre une autre chaussée s'il existe un aménagement à cet effet. Le Décret n° 2010-1330 du 12 novembre 2010 modifie l'article [R. 412-7 du code de la route](#) : dorénavant le trottoir peut couper la chaussée.

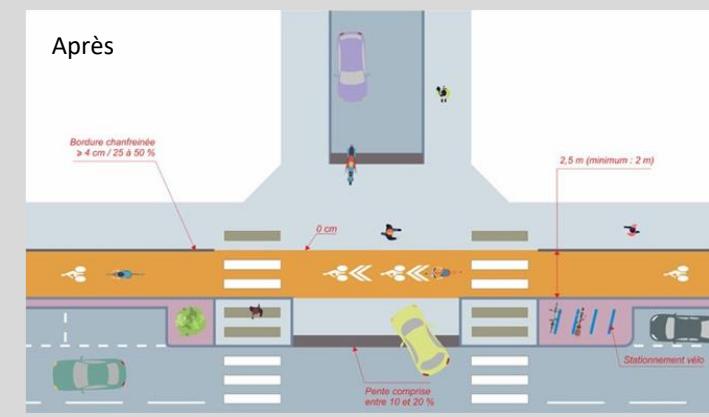
**S.** Le CEREMA recommande [l'absence de bandes d'éveil de vigilance](#) afin d'inscrire la priorité aux piétons. Néanmoins, une continuité visuelle et physique du trottoir marque que les véhicules sont invités sur un espace piéton. Une surélévation par rapport à la chaussée (>5cm pour la détection des limites du trottoir par les personnes aveugles et malvoyantes) est nécessaire.

Pour en savoir plus :

- [Site du CEREMA](#)
- [Fiche technique de Nantes Métropole](#)



Source : CEREMA



# Boîte à outils

## Porte d'entrée zone 30



B30  
En entrée



B51  
En sortie

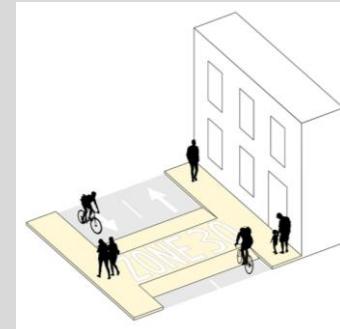


Source : Nantes Métropole

**L.** L'effet de la Zone 30 fonctionne mieux quand elle est indiquée par une marque d'entrée forte, afin de bien comprendre que l'espace dans lequel on rentre change et devient apaisé. Le panneau B30 est obligatoire pour marquer l'entrée en zone 30, mais sans aménagement qui change la fonction de la voirie, les automobilistes ont tendance à ignorer cette limitation de vitesse. L'entrée dans une zone 30 est idéalement accompagnée d'un plateau ralentisseur, de 10m à 30m de long, comprenant le marquage "Zone 30". Il peut être accompagné d'un rétrécissement visible de la largeur de la voirie, qui peut aller jusqu'à 5,5m afin de réellement réduire la vitesse. Le trottoir traversant peut aussi jouer son rôle afin de démarquer la différence de priorité avec la voirie que l'on quitte.

**L.** Dans la zone 30, le piéton peut traverser sans avoir à utiliser un passage piéton, la priorité à droite est la règle sur toutes les intersections, et le double sens cyclables sur toutes les rues.

**S.** B30 en entrée ; B51 en sortie.



Le plateau ralentisseur peut marquer l'entrée en Zone 30  
(Source: AURAV)



Pays Bas (source : Martyn Schmoll)



Milan, Italie (source : Rue de l'avenir suisse)



Rennes



La Chapelle des Fougeretz (Ille-et-Vilaine)



Vertou

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S2LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

**I.** Lors des travaux de voirie, l'approche classique est de refaire le revêtement en y ajoutant des aménagements routiers. Il est néanmoins possible de porter un regard autre sur notre voirie rurale afin de l'apaiser avec de la végétalisation et du mobilier. Cette approche permet de couper les longues vues visuelles (qui ont pour effet de favoriser la vitesse). Là où la largeur de la voirie n'est pas perçue comme rectiligne, un conducteur roulera avec plus d'attention et moins vite. Des exemples de villages fleuris permettent de visualiser ce à quoi pourrait devenir Bilac, où il y a peu de circulation, et où cet esprit de village peut améliorer le cadre de vie et donner de la fierté à ses habitants.

**L.** Les chaussées sont souvent dimensionnées par défaut à 6 m de large. En fonction du type de fréquentation de la voie, cette largeur peut être réduite. Une voie partagée à double sens peut ainsi être réduite à 4,5 m de large (lorsque la voie se réduit à la chaussée), une voie à sens unique autour de 3,5 m... En prenant cependant à chaque fois la précaution de disposer des emprises nécessaires pour les accès voiture aux lots (une partie des emprises nécessaires peut alors être reportée sur l'emprise privative). Des écluses ou passages de courtoisie, tel que peut en illustrer la végétalisation, peuvent également ponctuer le tracé de la voie. A noter que le dimensionnement de la largeur de la chaussée contribue à limiter la vitesse des véhicules.

**S.** B30 (zone 30) ou B52 (zone de rencontre) peuvent permettre de renforcer l'idée d'être dans un secteur apaisé.



Pour en savoir plus :  

- [Site du CEREMA](#)
- [Guide du CEREMA "aménager des rues apaisées"](#)
- [Outil IA de la Dutch Cycling Embassy](#)



**I.** Le but d'une zone de rencontre est de favoriser la vie locale en permettant une appropriation de l'espace public par les usagers et non par les véhicules motorisés, par exemple via la création d'espaces fleuris, de repos, ou de jeu. Pour cela, la priorité est donnée au piéton, tout en permettant un accès de la zone aux autres usagers. La vitesse limitée à 20 km/h contribue et vise à sécuriser les déplacements des usagers vulnérables.

**L.** La zone de rencontre est définie par [l'article R110-2](#) du code de la route : « *Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable* ». Elle ne peut pas être assimilée à une voie verte, exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, piétons et cavaliers.

**S.** Pour une meilleure lisibilité de cet espace public, les panneaux réglementaires B52 (pas toujours à hauteur des usagers) peuvent être complétés par du marquage au sol et des panneaux explicatifs. Le marquage d'animation (lignes, courbes, couleurs...) est aussi possible afin de mieux identifier l'espace dans lequel l'usager se situe et la priorité du piéton sur tout véhicule, ainsi que sa présence légitime sur la chaussée.



B52



Ernée, Mayenne



Ernée, Mayenne



Rennes



Haute-Goulaine



Laval



Saint-Nazaire

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Fiche n°2 du CEREMA](#)
- [Guide suisse \(office fédéral des routes\)](#)

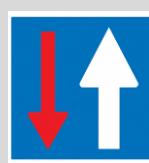


# Boîte à outils

## Porte entrée de ville



B15



C18



J5

**I.** Le retour d'expérience des villes passées au 30 km/h (ou mettant en place des zones de rencontre) montre que la signalétique seule n'a que peu d'effet. L'aménagement physique de la voirie doit venir concrétiser la limitation de vitesse pour faciliter son respect naturel par les conducteurs. Ces aménagements peuvent se résumer par un « effet porte » comme dans une ville médiévale, avec l'emploi d'écluses, chicanes, plateaux...qui peuvent être testés (dimensions, emplacement...) avant d'être pérennisés.

**L.** En dehors de la signalisation, il n'existe pas de réglementation de type décret, arrêté ou instruction, ni de norme technique spécifique aux chicanes et aux écluses. Cependant, l'aménagement doit être réalisé selon les règles de conception de toute voirie urbaine (code de la route, IISR...).

**S.** Panneau B15 et C18, balise J5.



La Roche Jaudy, Côtes d'Armor



Pornic



La Baule (Rézac)



Rue des Bernaches (Saint André)



Londres



Saint Lumine de Coutais, Loire Atlantique



New York



La chapelle des Fougeretz, Bretagne

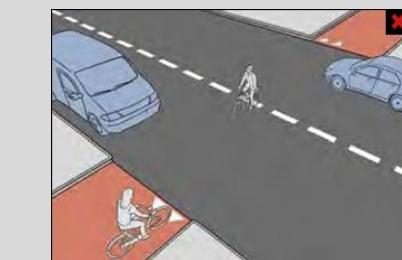
Pour en savoir plus :

- [Guide des chicanes et écluses \(CEREMA\)](#)
- [Petits aménagements de sécurité en entrée d'agglomération \(CEREMA\)](#)



# Boîte à outils

## Ilots de refuge



Source : Ville de Groningen (Groenenlinks)



AB3a

**I.** Pour sécuriser une traversée de route par des cyclistes, il faut les placer perpendiculairement par rapport au flux routier. Les espaces de stockage sont donc essentiels afin de pouvoir obtenir la meilleure visibilité sur la circulation routière, et pouvoir s'arrêter avant de s'engager ou poursuivre dans la traversée.

**L.** Les îlots de refuge centraux aux voiries de transit ont une largeur de 2m afin de sécuriser les passages piétons. Une largeur de 2m est aussi sécurisante pour les cyclistes.

**S.** Panneaux cédez le passage, permet de signaler au cycliste de bien regarder des deux côtés de la voirie avant de traverser. Le stop est à éviter sauf risque réellement avéré. Sur certains axes plus urbains où les volumes de cyclistes sont plus importants, la priorité peut être donnée aux vélos avec un cédez le passage pour les véhicules motorisés (photo Nantes).



Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
Reçu en préfecture le 09/10/2025  
Publié le  
ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Rotterdam  
S4Lo

# Boîte à outils

## Débouché de double-sens cyclable

I. Le double sens cyclable est un outil du plan de circulation qui favorise la circulation des cyclistes en leur évitant des détours. La covisibilité permise par le croisement de face du vélo et de la voiture invite à ralentir et mieux prendre en compte l'autre usager. Il faut cependant bien aménager les entrées et les sorties de l'aménagement. Le CEREMA recommande un cédez-le-passage pour les cyclistes et une protection physique (îlot borduré, balises, bac à fleur...) pour protéger les cyclistes des véhicules tournant. En zone 30, voie à 30 ou 50km/h, le traitement des entrées et sorties peut se faire par un îlot, pour canaliser les flux, informer et protéger. Selon le contexte, l'îlot sera en peinture ou en bordures franchissables ou infranchissables. L'îlot en bordures ne doit pas devenir un obstacle aggravant pour tous les véhicules et sa pose doit être étudiée suivant la visibilité, la perception de l'aménagement, les girations.

L. [L'article R412-28-1](#) définit la règle du double sens cyclable pour toute chaussée avec une limitation de vitesse inférieure ou égale à 30 km/h (sauf décision motivée du maire).

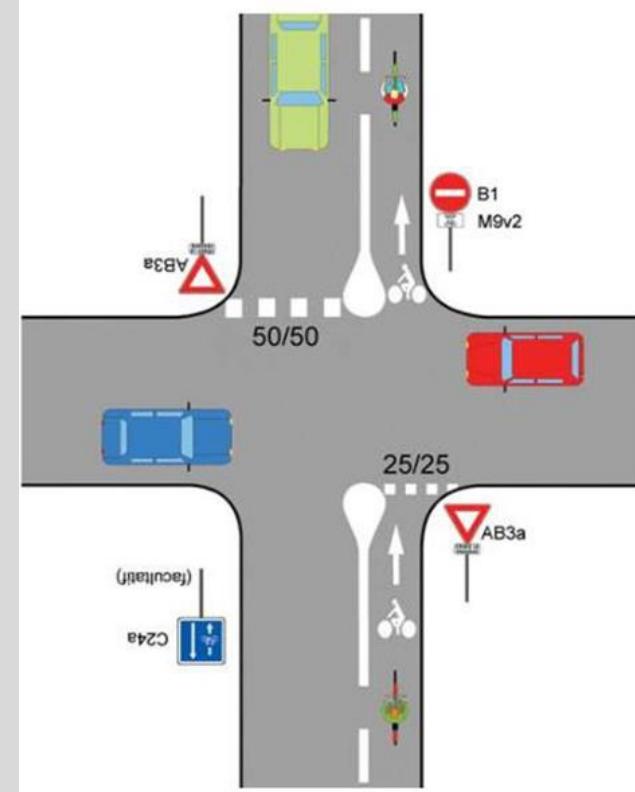
S. Panneaux AB3a et M9c, marquage au sol à implanter rue de la chapelle, panneau C24c (à installer place de la mairie au niveau du tabac).



AB3a



M9c



Guide CEREMA



Saint Sébastien sur Loire



Nantes (source Google maps)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [La mise à double sens-cyclable \(CEREMA\)](#)
- [Vidéo le double sens cyclable \(Place au vélo Nantes\)](#)
- [Fiche technique Nantes Métropole](#)



A2b



C27



B14

**I.** Un plateau est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Il est destiné notamment :

- à imposer le respect de la vitesse réglementaire, en provoquant un inconfort pour le conducteur qui circule à vitesse élevée ;
- à apporter une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées ;
- à assurer un équilibre entre tous les modes de déplacement en favorisant les conditions de sécurité et de commodité des usagers vulnérables, notamment les piétons.

À la différence du coussin et du ralentisseur de type dos-d'âne et trapézoïdal, le plateau n'a pas pour seule vocation la réduction des vitesses. Le rôle de ralentissement joué par le plateau peut même être absent des objectifs de réalisation, si la valorisation de l'espace public est privilégiée (CEREMA).

**L.** Les coussins, plateaux et surélévations partielles ne font pas l'objet ni d'une réglementation ni d'une norme (contrairement aux ralentisseurs), mais de recommandations techniques.

**S.** A2b, B14 à une distance de 10 m à 50 m en amont du C27. Dans les zones 30 ou les zones de rencontre, la signalisation des aménagements de sécurité est facultative.



Saint-André-des-Eaux



Basse-Goulaine



Amsterdam



Brixton, Londres



Rennes

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S<sup>2</sup>LOW

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

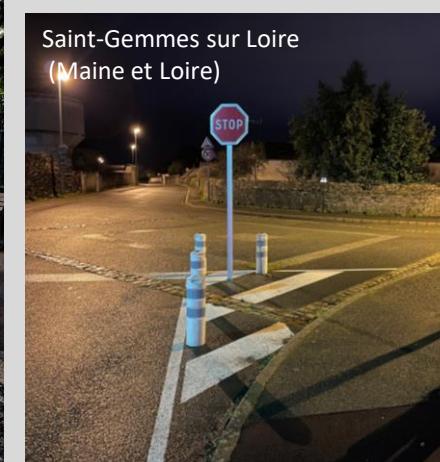
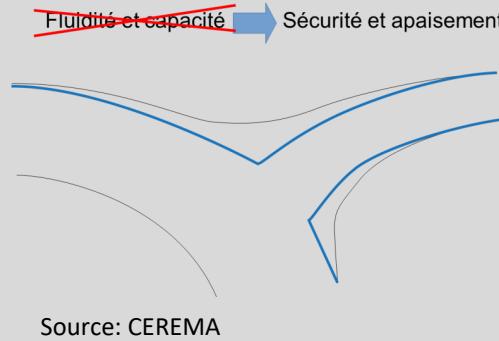
- [Site du CEREMA](#)
- [Guide des coussins et plateau \(CERTU\)](#)



**I.** Les grands rayons aux angles des intersections permettent aux véhicules motorisés de tourner sans freiner. Plus les angles de giration sont généreux, plus la voirie favorise la vitesse et réduit la covisibilité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes). Les grands rayons de courbure sont conçus pour être adaptés à la trajectoire balayée (la ligne sur la route empruntée par les roues arrière) des véhicules longs. Faciliter la giration des poids-lourds et bus génère aussi l'augmentation des vitesses des autres usagers tel que les véhicules légers. Un grand rayon oblige les piétons à regarder par-dessus leur épaule pour voir les véhicules approcher, ce qui provoque un inconfort inutile. Nos centres historiques ne permettent pas d'instaurer des grands angles. Faire la ville doit donc considérer à qui l'on favorise l'espace public. Les rayons au niveau des trottoirs doivent donc trouver un équilibre délicat entre les besoins des piétons et ceux des véhicules motorisés, tout en créant des mouvements de virage lents mais efficaces pour les véhicules qui réduisent la vitesse globale.

**L.** Les logiciels utilisés par les services techniques déterminent souvent l'emprise des angles de giration. Il faut donc bien comprendre le type de véhicule favorisé et la vitesse de circulation voulue.

**S.** Pas de signalétique particulière.



**I.** Une Voie Verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Chaque voie verte est adaptée à l'usage auquel elle est destinée (piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite ou aux cavaliers). Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'usagers est nécessaire, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs « roulants » et « marchants » d'une part, et une continuité maximale pour chaque mode d'autre part.

**L.** Le décret 2004-998 du 16 septembre 2004 a introduit dans le code de la route ([article R412-7](#)) la définition de la « voie verte » : une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Néanmoins, le [décret n° 2022-635](#) modifie la définition et de la réglementation d'usages de la voie verte visant à « permettre à certains véhicules d'y circuler ou d'y stationner dans l'intérêt du gestionnaire de la voie verte mais également des autres affectations de la voie en cas de superposition d'affectation, la desserte des propriétés riveraines », inscrit dans l'article R411-3-1 du code de la route. Ceci permet d'étendre le cadre de développement des voies vertes, tout en s'assurant que l'accès aux véhicules motorisés y soit fortement restreint. En tant que voie en site propre, la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante, et non comme une dépendance d'une voie existante : **un trottoir n'est pas une chaussée et est uniquement réservé aux piétons (article R412-7), interdit l'arrêt et le stationnement des véhicules (R417-10), est franchissable occasionnellement à l'allure du pas (R412-7), et ne supporte pas de circulation, sauf cyclistes de moins de huit ans (article R421-34), et ne peut donc pas être considéré comme une voie verte.** Ceci confirme que la voie verte sur la rue de la Gaudinais est non-conforme. Les recommandations du CEREMA sur la voie verte sont qu'elles soient adaptées aux usages attendus, avec une largeur minimum de 3m, que le nombre de croisements avec le réseau routier soit limité, et que le revêtement soit adapté à la circulation des personnes à mobilité réduite.

**S.** L'arrêté du 11 juin 2008 définit le panneau voie verte : le panneau (C115) seul signale une voie verte, ouverte aux piétons et aux cyclistes. Pour signaler que les cavaliers sont admis, un panonceau « cavaliers » (M4y) est ajouté.



C115



C116



M4y

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

**S<sup>2</sup>LO**

Pour en savoir plus :

• [Cahier des charges des véloroutes et voies vertes](#)

I. La sécurité des usagers dans les intersections doit être la considération première, en tenant compte des mêmes règles de lisibilité, visibilité, et de cohérence de l'aménagement que dans le domaine routier. La voie verte étant une voie en site propre, les différences essentielles par rapport au cas d'intersection entre deux routes classiques sont :

- la vitesse faible des cyclistes ;
- le fait que les cyclistes utilisent de l'énergie humaine pour se mouvoir et non d'un moteur.

Pour ces deux raisons il faudra :

- Quel que soit le type de voie interceptée, de **toujours étudier la possibilité de donner la priorité à l'aménagement cyclable**, même lorsque la voie cyclable longe une route elle-même prioritaire ;
- Dans le cas où la voie interceptée est un trafic de transit ou présente un volume supérieur au trafic des vélos attendus sur l'aménagement cyclable, ou en présence d'une voie à caractère prioritaire), il est recommandé d'accorder la priorité à la voie interceptée par la voie verte ;
- **bannir (sauf en cas très rares) l'utilisation du panneau stop (AB4) à destination des cyclistes et lui préférer le panneau de cédez-le-passage (AB3a), si nécessaire.**

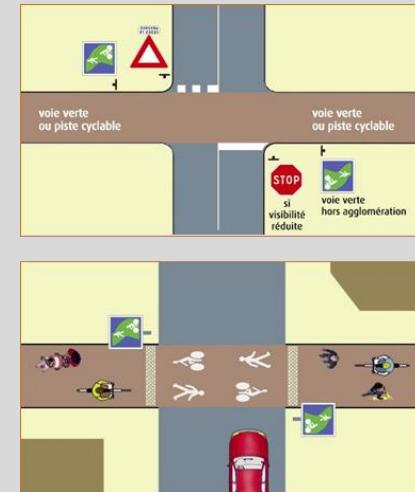
Les critères pour attribuer la priorité d'une infrastructure par rapport à l'autre seront :

- la **visibilité/vitesse** (critère de visibilité aux carrefours) ;
- l'**importance et la nature (transit ou desserte) du trafic attendu sur chaque axe.**

Lorsque la voie interceptée par la voie verte est importante (trafic, largeur), la construction d'un îlot refuge permettra la traversée en deux temps.

L. Cadre de la voie verte (cahier des charges national).

S. AB3a, AB4 (en fonction du dispositif choisi). Pour la ligne d'effet, il sera mis en place une ligne T2 réduit de 50% (carrés de 25 x 25).



Source : CEREMA



AB3a



C115



La Chevrolière (voie verte prioritaire)



Saint Sébastien sur Loire (voie verte prioritaire)



Trignac (voie verte prioritaire)



La Baule (voie verte non prioritaire)



Pornichet (voie verte non prioritaire)



Dunkerque (voie verte non prioritaire)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Fiche 40 du CEREMA](#)



# Boîte à outils

## L'largeur de voirie réduite



A3

B15

**I.** L'un des meilleurs moyens de contrôler la vitesse des véhicules motorisés est de réduire la largeur de la voirie. En centre aggloméré, un choix peut donc être fait pour limiter la vitesse. Les chaussées sont souvent dimensionnées par défaut à 6 m de large. En fonction du type de fréquentation de la voie, cette largeur peut être réduite. Une voie partagée à double sens peut ainsi être réduite jusqu'à 4,5 m de large (lorsque la voie se réduit à la chaussée), une voie à sens unique autour de 3,5 m... En prenant cependant à chaque fois la précaution de disposer des emprises nécessaires pour les accès voiture aux lots (une partie des emprises nécessaires peut alors être reportée sur l'emprise privative).

**L.** A adapter en fonction du lieu.

**S.** A3, là où la chaussée se rétrécit, ou B15 lors de rétrécissement de type chicane sur une distance courte d'un côté.



Saint Sébastien sur Loire



Rennes



Londres



La Chapelle des Fougeretz (Ille-et-Vilaine)



Basse-Goulaine



Aureil (Haute-Vienne)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

**S<sup>2</sup>LO**

Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

# Boîte à outils

## Trajectoire matérialisée

**L.** Sur toutes les chaussées en section courante, comme en carrefour, et notamment en contiguïté de passages piétons, l'utilisation dans le sens de circulation des cyclistes, de doubles chevrons ou de figurines, ou de flèches ou d'une association de ces éléments est possible pour matérialiser une trajectoire à l'intention des cyclistes. Les doubles chevrons peuvent également être utilisés en rives de chaussée. L'application ponctuelle d'un traitement coloré au niveau des intersections, ou de toute zone de conflit d'usage potentiel (accès privé, début ou fin d'aménagement cyclable, stationnement...), constitue un moyen efficace d'éveiller la vigilance des automobilistes et d'améliorer la sécurité pour les cyclistes. Il peut également être appliqué entre deux différents types d'aménagements cyclables, de manière à indiquer à tous les usagers de redoubler de vigilance lorsque l'itinéraire vélo rejoint la circulation courante (Source : AURAV).

**L.** L'article 118-1 de la septième partie de l'IISR relative aux cycles indique que le marquage des voies cyclables peut être complété par des figurines au sol, la figurine indiquant l'accès d'une bande ou d'une piste cyclable (article 75-3, et annexe D1). L'utilisation d'une figurine est possible, et peut être complétée par une flèche directionnelle. La fin de bande ou de piste cyclable peut être complétée par une flèche directionnelle. Les doubles chevrons peuvent être accompagnés d'un numéro ou d'un symbole non commercial facilitant l'indication de la continuité d'un itinéraire cyclable.

**S.** Accompagné des panneau AB3a ou AB4.



AB3a



AB4



Lyon



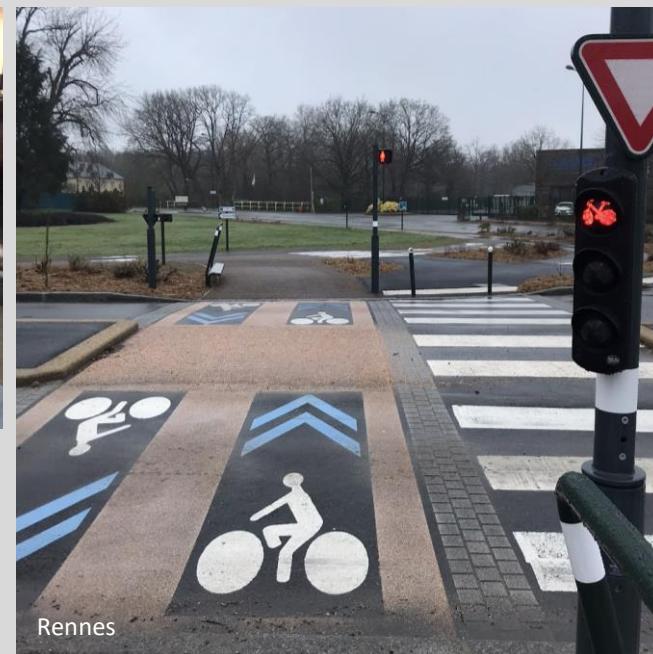
Londres



Saint-André-des-Eaux



Copenhague



Rennes

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

**S<sup>2</sup>LO**

Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière \(ISSR, 7ème partie\)](#)

**I.** L'absence de l'axe central agit comme une mesure de réduction de la vitesse en rétrécissant visuellement la chaussée à une seule voie de circulation non divisée. L'absence de marquage axial encourage les conducteurs de véhicules motorisés à dépasser les cyclistes avec un plus grand dégagement. Cette possibilité de dépassement est préférable dans la plupart des cas aux bandes de bordures, ou les terre-plein centraux. Les pictogrammes de vélo peuvent être marqués sur la chaussée pour encourager les cyclistes à bien se positionner, c'est à dire sur la droite de la chaussée.

**L.** Sur les routes calmes et plus étroites où la largeur de la chaussée est inférieure à 5,2 m, la ligne médiane centrale n'est pas requise, et est déconseillée. Une voie étroite demande à ce que les usagers roulent avec la plus grande attention, et cèdent le passage dans les lieux contraints.

Les marquages de ligne médiane sont néanmoins requis lorsqu'ils transmettent un avertissement concernant un danger, comme la présence d'un îlot ou l'approche d'un carrefour.

Sur les déterminants qui conduisent à adopter une signalisation horizontale (cf. article 114 de l'IISR, partie 7), les critères principaux à prendre en compte pour juger de l'opportunité de la mise en place du marquage sont le trafic et la largeur de la chaussée.

Il est en outre fortement recommandé de tracer une ligne axiale de guidage dans les zones où le brouillard est très fréquent. Sur les routes où le marquage en section courante n'a pas été jugé opportun, il est possible de ne marquer que les points singuliers. (cf. chapitres III et IV).

**S.** Aucune signalétique spécifique.



Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

**S<sup>2</sup>LO**

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Pour en savoir plus :

- [Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière \(IISR, 7ème partie\)](#)

# Boîte à outils

## Séparation de voirie centrale

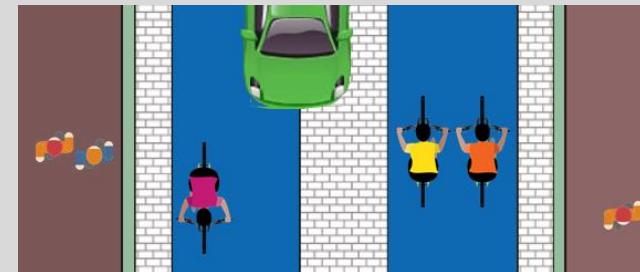
**I.** Les alignées centrales en béton installées sur la rue de l'Océan, et la rue de la Gare sont peu appréciés par les automobilistes et les cyclistes. En effet, les cyclistes préfèrent se faire doubler que de sentir un véhicule motorisé trop près derrière soi. Une solution pour marquer l'alignement central d'une voie, tout en permettant le dépassement, constitue les alignements en briques. Utilisés typiquement aux Pays Bas sur les vélorues, cette allée centrale permet aux automobilistes de doubler. Le bruit émis par les véhicules non seulement préviennent les cyclistes de la proximité du véhicule, mais le bruit et les vibrations sont aussi relativement désagréables au véhicule motorisé. Une vélorue fonctionne quand le nombre de cyclistes est important, donc difficilement applicable pour St-André-des-Eaux aujourd'hui. Mais l'adoption de ce type d'aménagement en remplacement des alignées centrales bétonnées, ou de marquage axial, permettrait d'adapter l'existant avec ce principe. Ce cas est mis en avant en particulier car ces deux rues comportent déjà certaines sections d'alignement de briques, ce permet aussi de continuer leur aspect visuel adopté lors des entrées sur l'agglomération.

**L.** Pas de réglementation spécifique.

**S.** Pas de signalétique nécessaire.



Amsterdam



Source : European Cyclist's Federation

Pour en savoir plus :

- [Guide des bonnes pratiques ECF](#)



Goes (Pays-Bas) :  
briques au centre, permettant le dépassement



Rennes

Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
Reçu en préfecture le 09/10/2025  
Publié le  
ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



# Boîte à outils

## Retour en section courante/ Réinsertion cyclable sur voirie



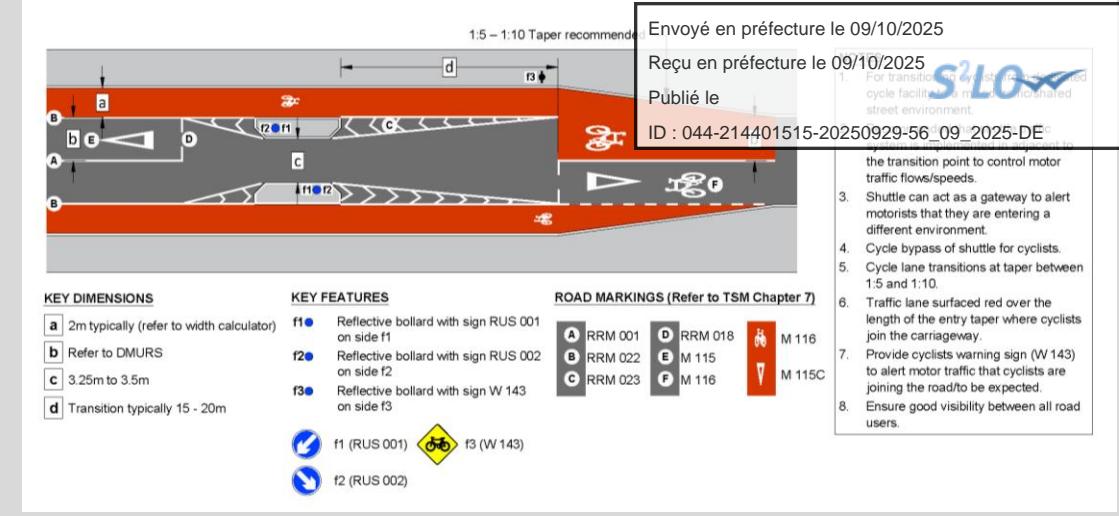
**I.** Lorsque l'espace disponible ne permet pas la continuation d'une piste cyclable, les cyclistes devront être mélangés avec la circulation des véhicules motorisés. Il n'est pas acceptable de mélanger les cyclistes et les piétons sur les trottoirs, qui seront sources de conflit. Les trottoirs doivent être exclusivement accessibles aux piétons, et doivent être d'une largeur minimum de 1,80 m, allant jusqu'à 1,40 m dans des circonstances très contraintes. Différentes solutions doivent donc être envisagées pour permettre aux cyclistes de se réinsérer en toute sécurité dans la circulation courante. Dans de telles situations, la mesure la plus sécurisée est d'assurer que le cycliste puisse se positionner perpendiculairement à la voirie afin d'avoir une bonne visibilité. Néanmoins, un cycliste ne pourra pas toujours s'arrêter facilement, en fonction de la situation de la voirie. Il faudra donc identifier des mesures acceptables de pouvoir s'insérer sans contrainte. Différentes solutions sont possibles. L'AURAV identifie la possibilité de marquer la jonction de la fin de la piste cyclable avec un aplat coloré, accompagné de pictogrammes. Le guide des aménagements cyclables Irlandais propose une configuration avec écluses, priorité cycle, et couleur forte de priorité. SUSTRANS du Royaume-Uni recommande une section de type vélorue sur la section contrainte, avec signalisation de type écluse.

**L.** L'article 118-1 de la septième partie de l'IISR indique que le marquage des voies cyclables peut être complété par des figurines au sol, la figurine indiquant l'accès d'une bande ou d'une piste cyclable (article 75-3, et annexe D1). Une flèche directionnelle peut compléter l'utilisation d'une figurine, ou d'une fin de bande ou de piste cyclable.

**S.** Cédez-le passage si nécessaire. Le stop est à éviter à moins d'être dans un contexte très complexe.

Pour en savoir plus :

- <https://www.nationaltransport.ie/publications/cycle-design-manual/>
- [Guide écossais des bonnes pratiques](#)
- [Le vélo au quotidien - AURAV](#)
- [Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière \(ISSR, 7eme partie\)](#)



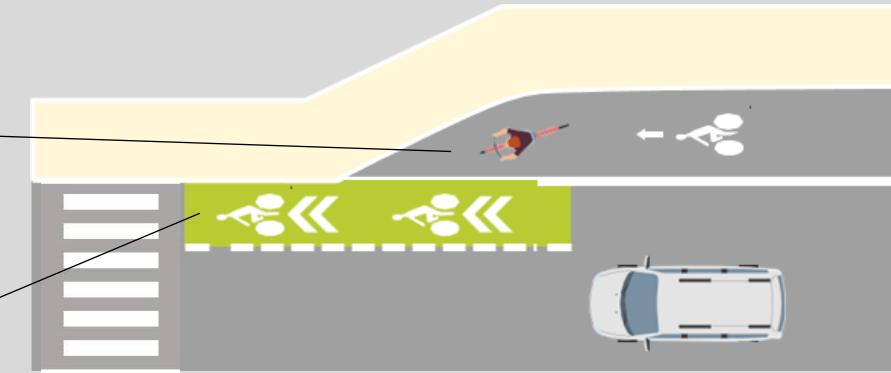
Source : NTA



Source : SUSTRANS

Angle doux pour modifier la trajectoire le moins possible

Aplat coloré pour alerter les véhicules motorisés en amont



Source : AURAV



# Boîte à outils : communication sur le 30 km/h



# Les enseignements de 4 villes passées récemment au 30 km/h

## GRENOBLE

**Date du 30 km/h**

01/01/2016  
50 km/h voirie structurante

**Aménagements**

Signalétique  
Contrôles radar

**Evaluation**

[Étude CEREMA publiée](#)

Baisse des vitesses -4 km/h en moyenne  
Grenoble : 30,5 km/h  
Autres communes : 37 à 39 km/h  
Baisse légère du nombre d'accidents  
Baisse du trafic (9 % VL, 20 % PL)

## BÈGLES

15/07/2019  
50 km/h voirie structurante

Signalétique  
Contrôles radar

[Étude CEREMA non publiée](#)

## NANTES

31/08/2020  
50 km/h voirie structurante

Signalétique  
Priorité à droite

[Interview élu](#)

## GUÉRANDE

01/09/2022  
Y compris villages

Plateaux, chicanes,  
coussins berlinois  
Sens de circulation

[Interview élu](#)

**Effets**

Aux dires de l'élu :  
Baisse du trafic (4 à 8 %)  
Réduction des shunts

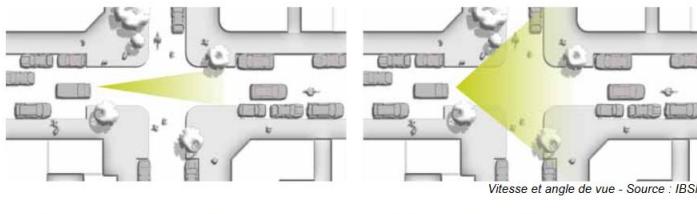
Aux dires de l'élu :  
Baisse du nombre et de la  
gravité des accidents

Pas encore de  
données

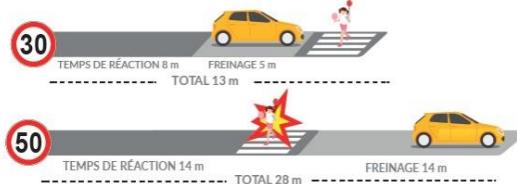
# La communication doit faire appel à plusieurs registres

## Rationnel

Impact de la vitesse sur les angles de vue du conducteur



Source : IBSR



Graz (Autriche)

## Décalé



Laval (Québec)

## Empathique

### Les ados donnent des cartons rouges pour les excès de vitesse !

A Orvault, les adolescents ont accompagné la police municipale sur la route, ce jeudi 3 mai, pour distribuer des cartons rouges aux automobilistes en infraction, à la place des habituelles contraventions. Une initiative originale.



Saint Sébastien sur Loire



Touillon et Loutelet

## Réglementaire



Genève



Lausanne



Bègles



Montreux 90  
(Suisse)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE



Leicester (Grande Bretagne)

# Publications de collectivités



[Saint Avé](#)



[Neuilly sur Marne](#)



[Saint Quentin](#)



[Alençon](#)



[Lorient](#)

# Publications et sites ressources sur le 30 km/h



## Journée « ville à 30 comment y arriver? » de Rue de l'avenir suisse



Guides Rue de l'avenir France



## Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre

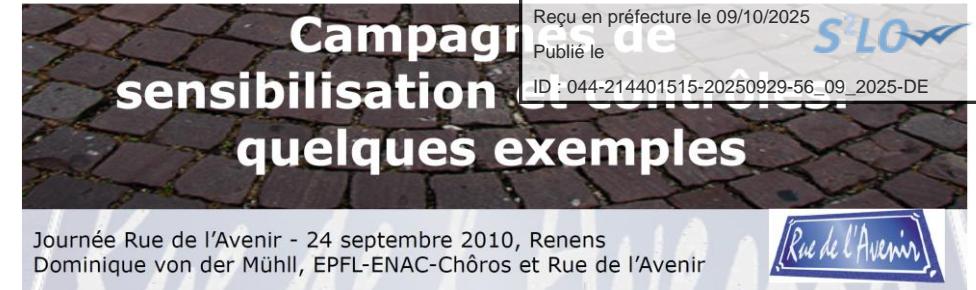


Rue de L'avenir France  
Campagne Française  
« 30kmh : redonnons vie à nos villes »

Dossier élus campagne 2013 pour le 30 km/h



## Revue de presse de la campagne 2013



Journée Rue de l'Avenir - 24 septembre 2010, Renens  
Dominique von der Mühl, EPFL-ENAC-Chôros et Rue de l'Avenir

Rue de l'Avenir

## Meilleurs exemples de sensibilisation par Rue de l'avenir Suisse

## Pour une ville apaisée

## Zone Piétonne

## Zones 30

## Zones de rencontre

## **l'exemple de METZ**

## L'exemple de Metz



Rapport CEREMA



# Annexes





## Annexe 1 : sources de données, résultat de l'enquête et des entretiens



# Le recueil des données collectées

- Analyse des retours et de la situation sur terrain
- Analyse faite sur la période de août à octobre 2023

## Sources :

- Le Plan Vélo de la commune
- Le Baromètre des villes cyclables 2021
- Le Baromètre des villes marchables 2023
- Entretiens individuels
- Recueil de commentaires à l'événement le Village des solutions le 7 octobre 2023
- 2 ateliers avec élus et techniciens, dont une visite à vélo
- Collecte de données de toute la commune sur caméra Gopro 360 et analyse sur base de données Mapillary
- Cartes de la CARENE
- Plan Guide ADDRIN
- Statistiques INSEE
- Base accidents
- Données des radars pédagogiques de la commune
- Plans des projets : rue de la Gare, route de l'Océan
- Repérage sur terrain
- Carte Strava



# Les acteurs consultés

## Les entretiens :

Commerces : Utile, Union des commerçants  
Associations : Quickmove, Place au Vélo  
Estuaire, APEI Jules Ferry, APEL Notre Dame,  
Commerçants, Cavaliers randonneurs, ESCO  
Athlétisme  
Entreprises : Alphonse Cycles, ESPACE  
Velotaffeur/ vélotaffeuse, cyclistes  
quotidiens  
Agriculteurs

Elus et techniciens de  
St-André-des-Eaux

CARENNE

Le Village des  
Solutions :  
20 discussions et  
entretiens

Récolte des  
données

Questionnaire  
en ligne :  
177 réponses

Non réalisé : entreprise ESPACE

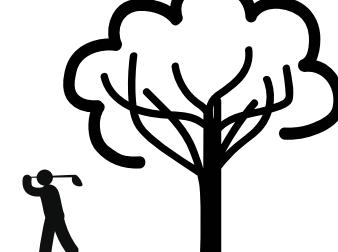
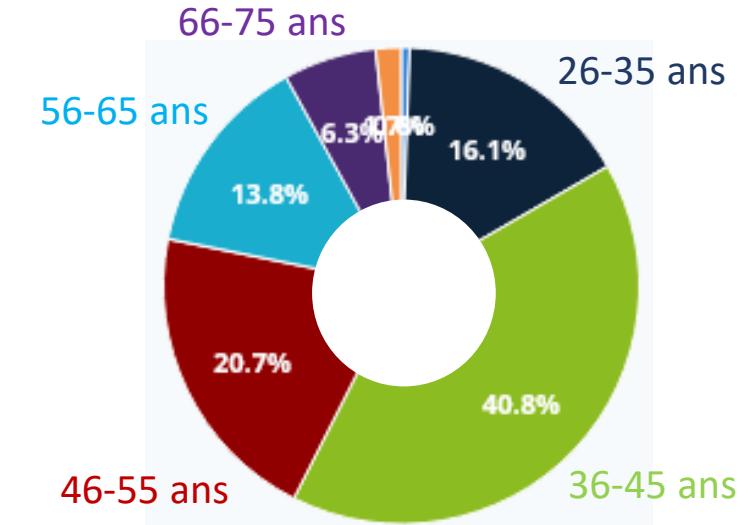
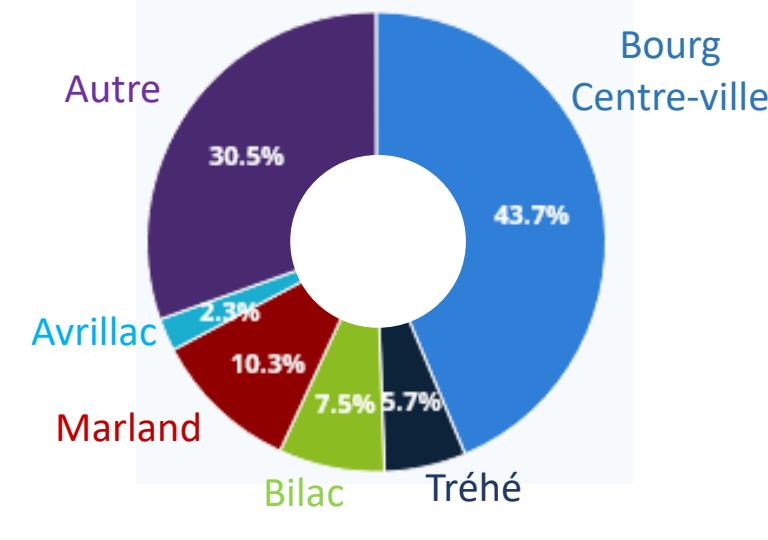
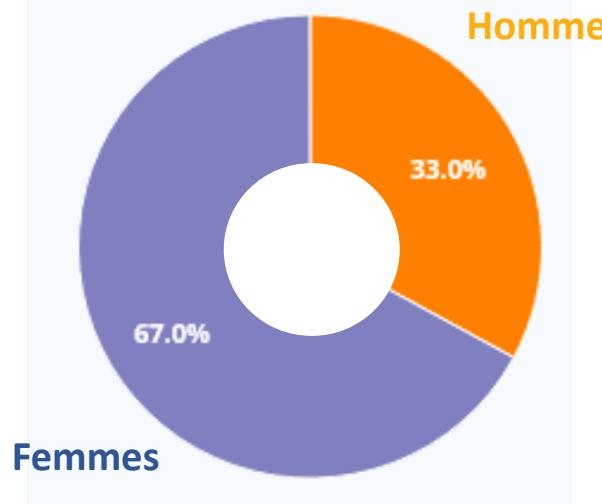
# Questionnaire mobilités pour les habitants de Saint-André-des-Eaux

- Un formulaire d'une vingtaine de questions a été diffusé par la commune entre le 7 et le 30 octobre 2023 (site internet, page facebook et événement du village des solutions).
- 178 réponses ont été recueillies et 64 répondants ont donné leur e-mail pour connaître les suites de la démarche.

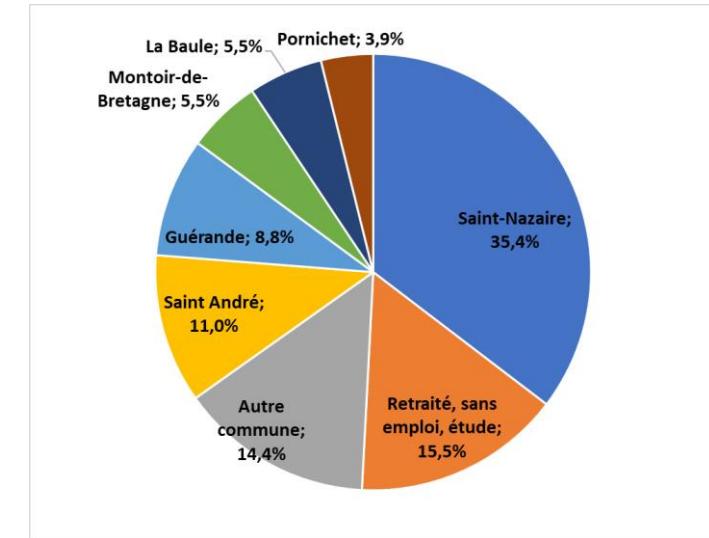
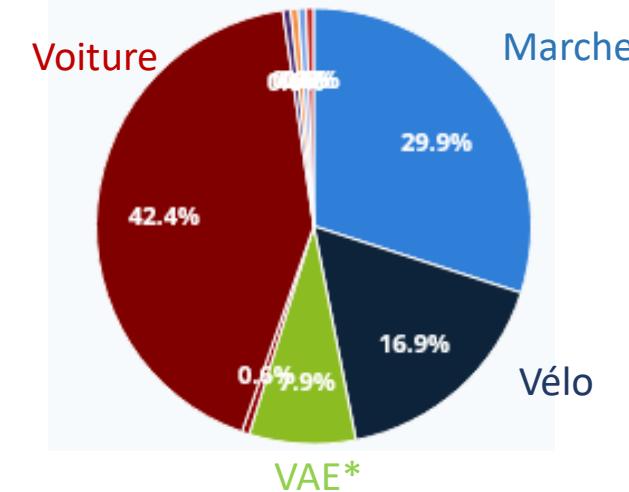
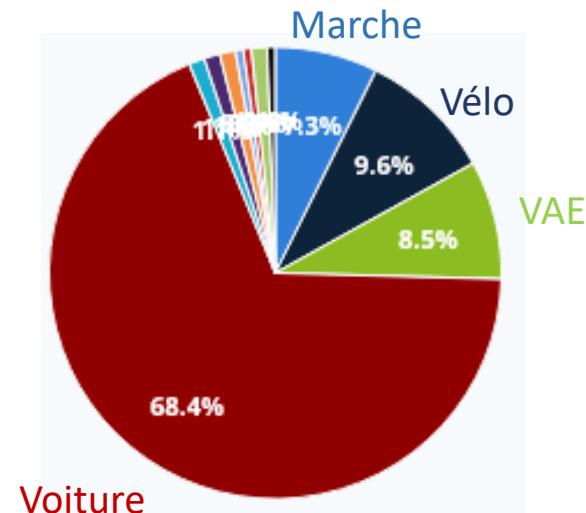
## Enquête vélo et circulation



# Questionnaire : qui a répondu?

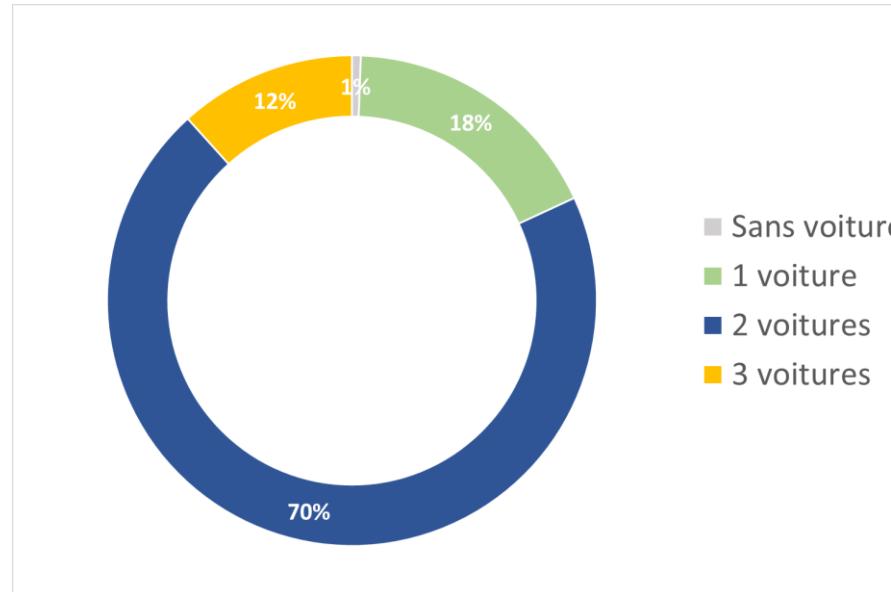


# Questionnaire : les habitudes de déplacement



\* Vélo à Assistance Electrique

# Questionnaire : les véhicules

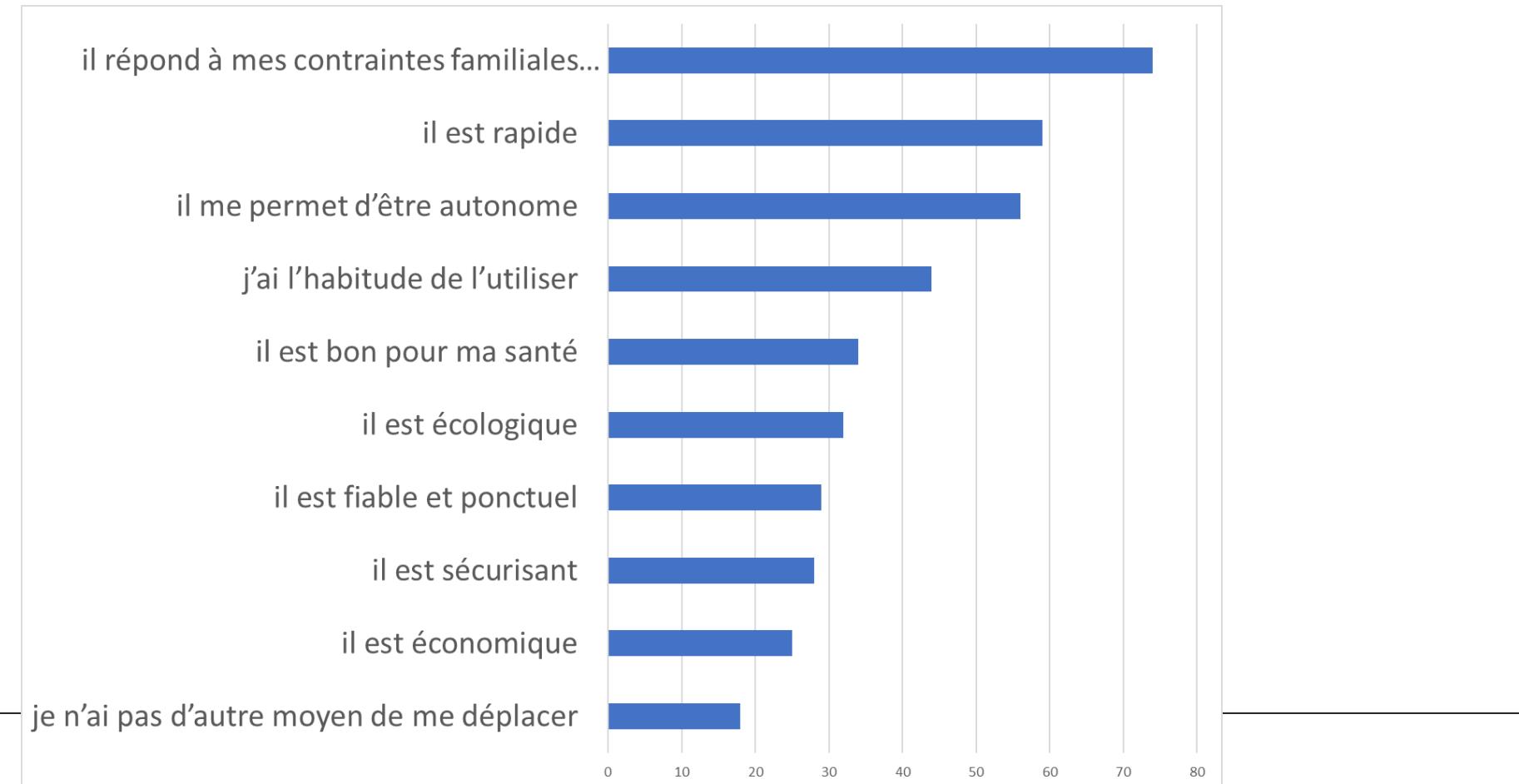
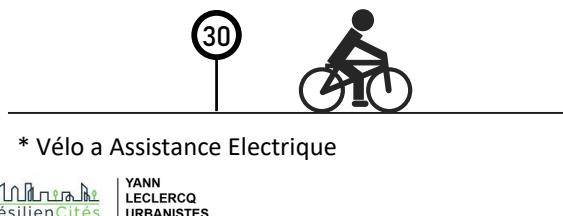


Nombre de voitures par foyer



\* Vélo à Assistance Electrique

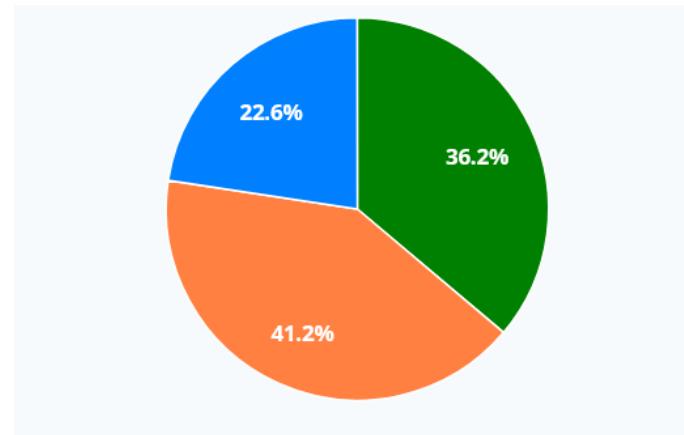
# Questionnaire : les raisons du choix du mode de transport principal



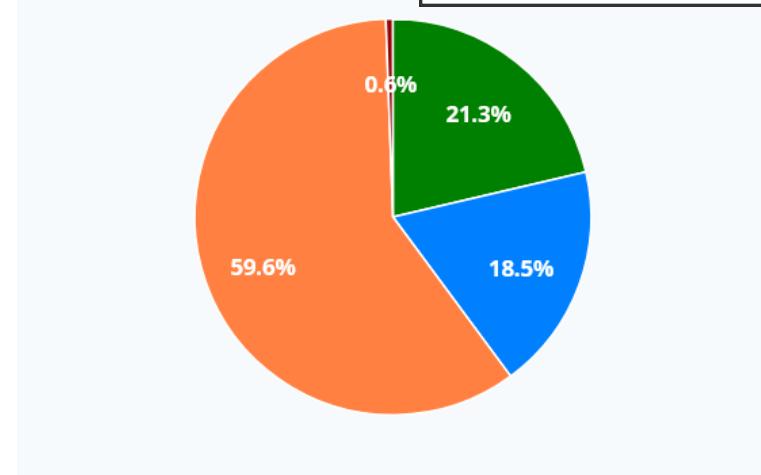
Plusieurs réponses possibles, classement en nombre de réponses

# Questionnaire : perception de la vitesse

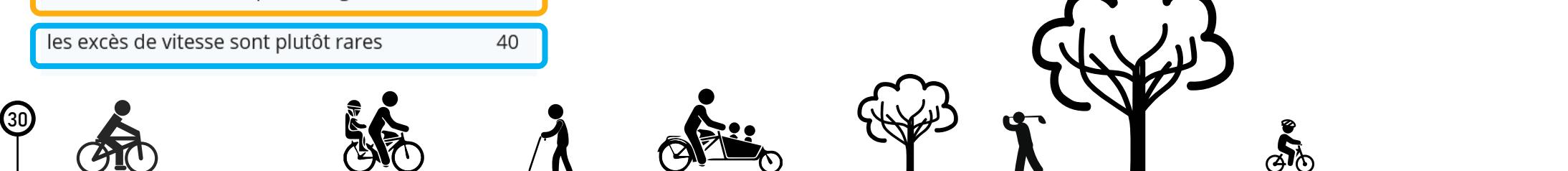
Dans le bourg, estimez-vous que...



|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| les limitations de vitesse sont respectées | 64 |
| les voitures roulent trop vite en général  | 73 |
| les excès de vitesse sont plutôt rares     | 40 |



|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| facile à respecter                                                               | 38  |
| facile à respecter mais demande un temps d'apprentissage ou une vigilance accrue | 33  |
| difficile à respecter tout le temps                                              | 106 |



## Questionnaire : le vélo

- Mode principal pour 31 personnes (dont 14 VAE)
- Mode pour aller au bourg pour 44 personnes (dont 14 VAE)

### Motivations vélo quotidien

1. Faire des courses à proximité (32%)
2. Aller à une activité de loisirs (21%)
3. Aller voir des amis ou de la famille (19%)
4. Aller au travail ou au lieu d'études (11%)
5. Emmener les enfants à l'école (10%)

### Si vélo loisirs ou sport

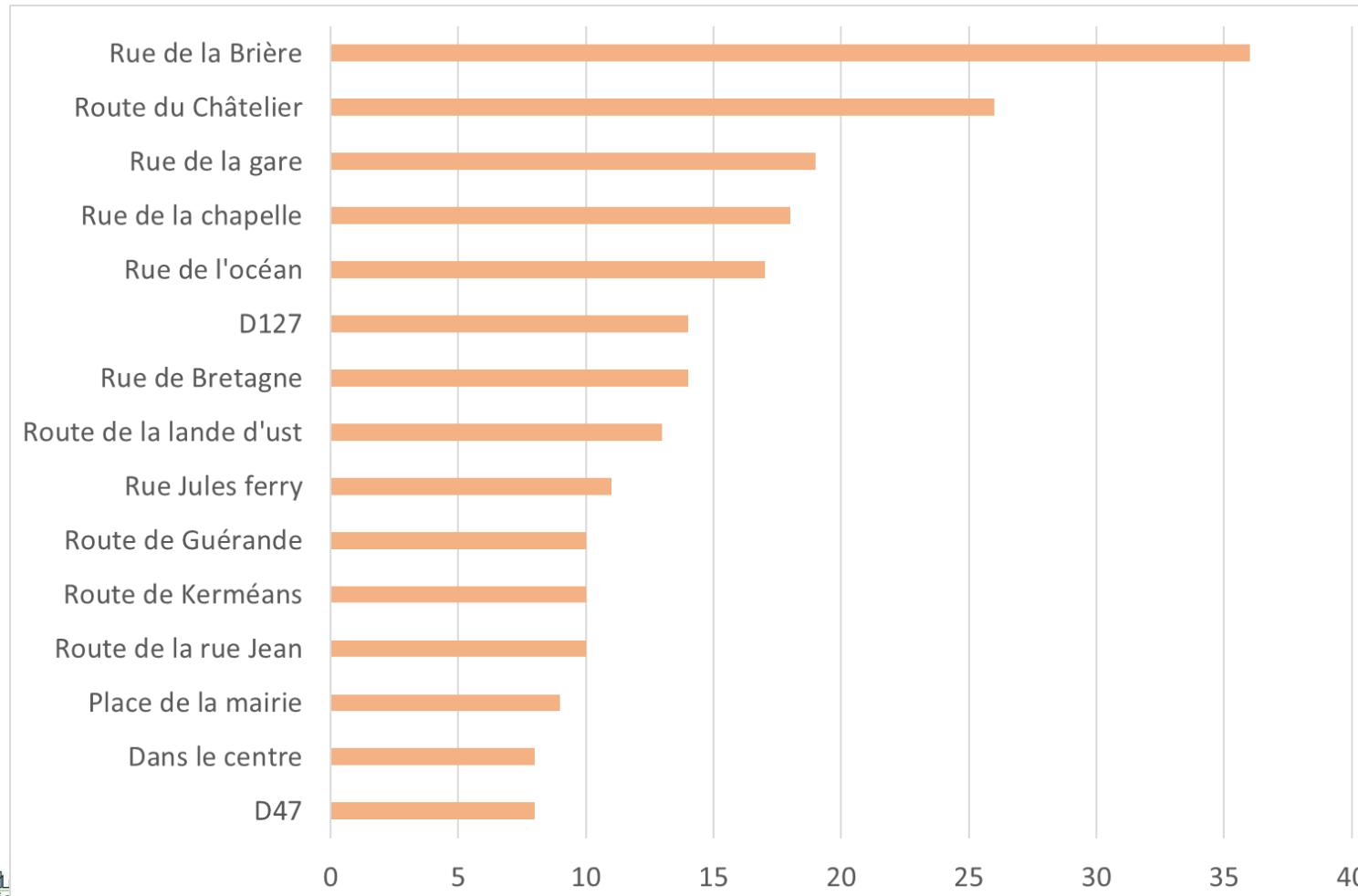
1. Petites balades autour de chez soi (53%)
2. Sorties VTT régulièrement (12%)
3. Cyclisme sur route (11%)



### Freins pour se mettre au vélo (ou rouler davantage)

1. Manque d'infrastructures sécurisées (29%)
2. Difficulté de transporter des enfants, les affaires ou les courses à vélo (13%)
3. Crainte des conditions météo (13%)
4. Distances à parcourir trop longues (11%)
5. Manque d'information : itinéraires, droits en tant que cycliste, code de la route...(7%)

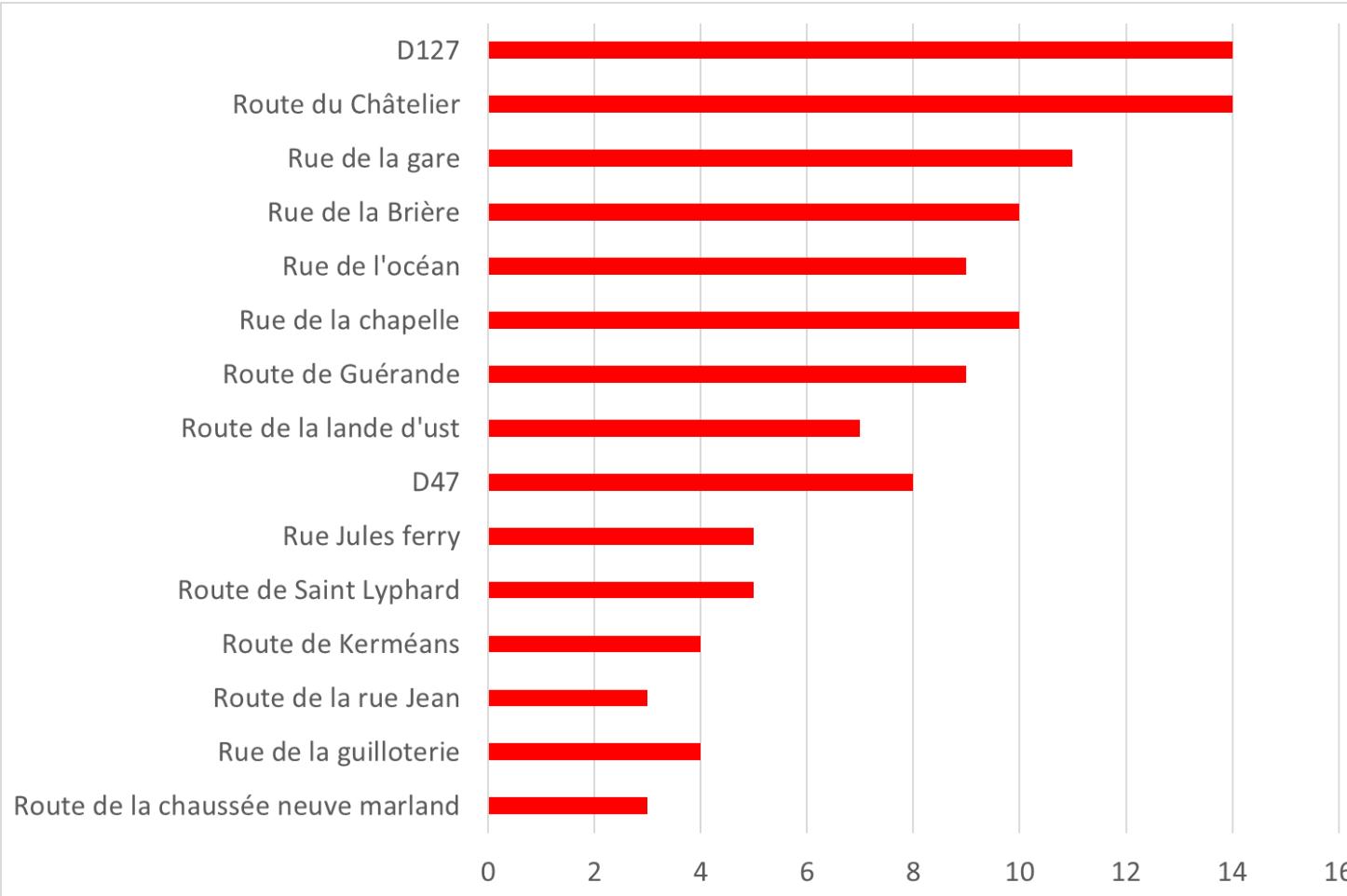
# Questionnaire : rues citées « à risque »



- Plusieurs commentaires montrent une **méconnaissance**
  - de la limitation à 30 km/h dans l'hyper centre
  - des itinéraires cyclables CARENE
- Le trajet à pied ou à vélo des enfants vers le car scolaire ou bus revient de nombreuses fois**

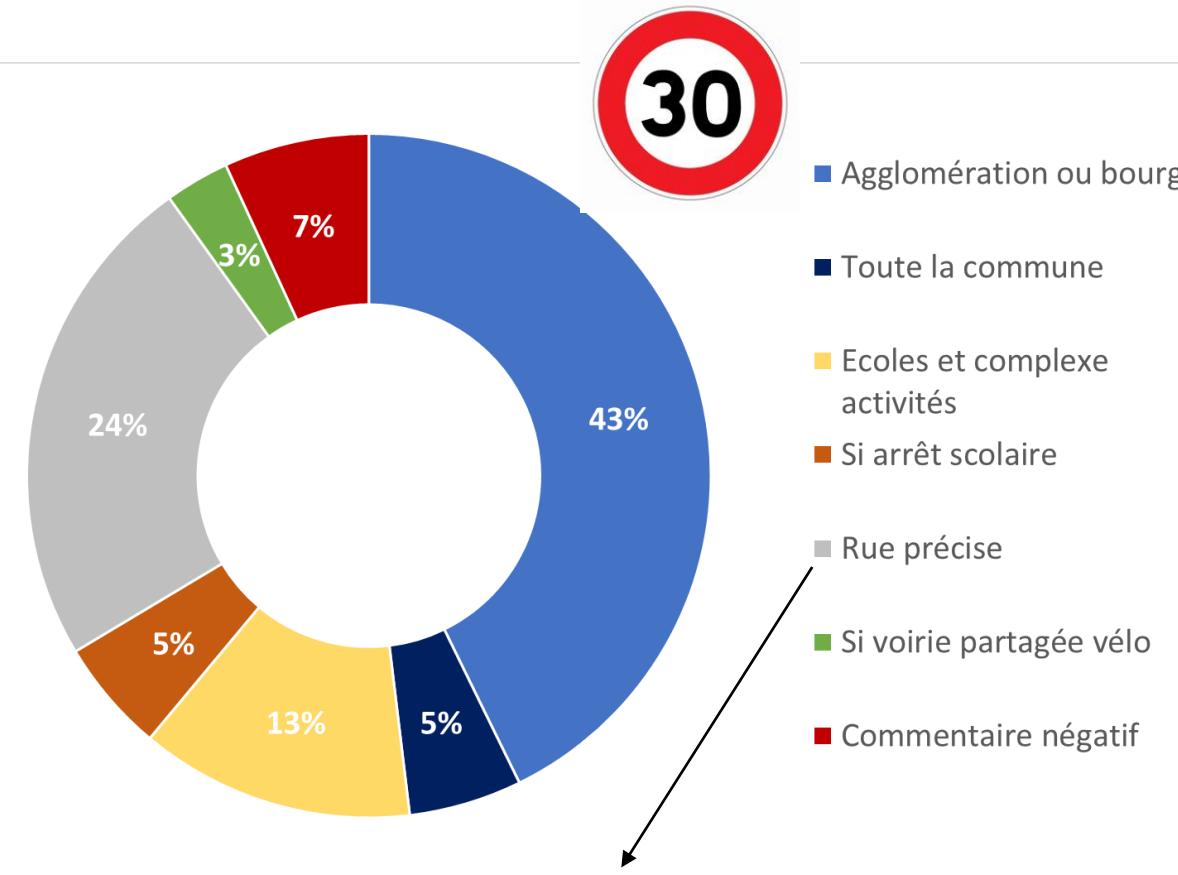
Calcul d'un score « sécurité » par rue qui somme le nombre de réponses aux questions 9 (excès de vitesse), 11 (rues à passer à 30) et 16 (danger ressenti à vélo)

# Questionnaire : endroits dangereux à vélo

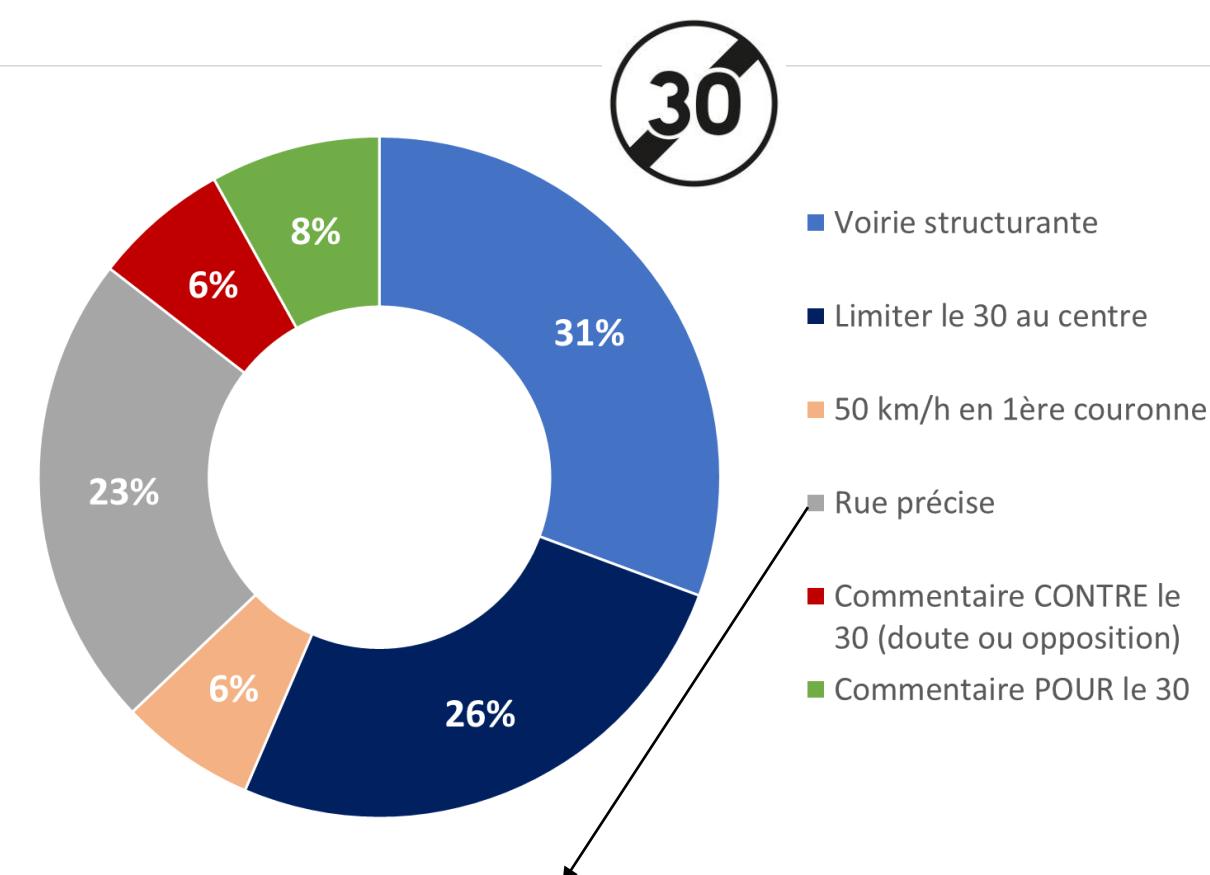


- **Débouché du double sens cyclable** rue de la chapelle/place de la mairie
- **Absence d'aménagement** (continuité) cyclable sur la **D47** pour rejoindre Saint-Nazaire ou la zone de Brais, plutôt que de prendre [l'itinéraire CARENE](#) jugé moins direct/rapide (par Ranlieu puis Trévelan ou Québrais)
- **Rue de la Brière**
  - aménagement apprécié mais vitesses excessives
  - souhait de prolongation de l'aménagement (dont rue de l'île de la pierre)
- **Forte contribution de parents d'élèves**

# Questionnaire : quelles rues passer à 30 km/h ou pas?



1. Rue de la mairie
2. Rue de l'ocean
3. Rue de la chapelle
4. Rue de la brière
5. Route du châtelier



1. Rue de la gare
2. Rue de la Brière
3. Rue de Bretagne
4. Rue de l'océan
5. Route de la chaussée neuve marland

# Questionnaire : perception des aménagements pour limiter la vitesse

Jugé + efficace



Jugé - efficace



| Aménagement                                                                                                    | efficace | moyennement efficace | peu efficace |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------------------|--------------|
| obstacles contraints comme chicanes, stationnement alterné, bacs à fleurs                                      | 109      | 44                   | 20           |
| limitation uniforme sur le centre urbain plutôt qu'une alternance de limitations différentes (20, 30, 50 km/h) | 104      | 55                   | 13           |
| ralentisseurs                                                                                                  | 98       | 50                   | 21           |
| profil et ambiance de la rue incitant à lever le pied                                                          | 92       | 61                   | 16           |
| verbalisation                                                                                                  | 92       | 49                   | 26           |
| radar pédagogique                                                                                              | 90       | 65                   | 18           |
| marquage au sol qui attire l'œil (couleurs, courbes)                                                           | 64       | 65                   | 38           |
| rappel des limitations avec des panneaux                                                                       | 63       | 85                   | 26           |
| bandes rugueuses                                                                                               | 59       | 81                   | 28           |
| rappel des limitations avec du marquage au sol                                                                 | 57       | 75                   | 36           |
| campagne de communication                                                                                      | 44       | 87                   | 37           |

Les répondants au questionnaire étaient invités à donner leur sentiment sur l'efficacité d'aménagements pour réduire les vitesses (question 10)

# Questionnaire : sélection de commentaires

Cette sélection de commentaires présente certains des avis reçus dans les réponses du questionnaire.

Priorités non sécurisées. visibilité à améliorer aux intersections (stops et priorités à droite).

Les enfants ne sont pas en sécurité lors qu'ils prennent les bus dans ce secteur. Ils marchent sur la route qui est très empruntée.

Rajouter des vrais dos d'âne, ce qui contraint une circulation douce car ceux qui roule le plus vite sont souvent les habitants eux même.

Je refuse que mon enfant de 9 ans aille seul à l'école à cause du comportement des conducteurs motorisés, malgré le peu de distance à parcourir (900m).

Il manque des trottoirs pour circuler à pied dans la plupart des rues et routes hors centre-ville.

Pourquoi ne pas passer les routes en sens unique à double sens ? Au moins celle pour rentrer dans le bourg qui désengorgerait la route où il y a la boulangerie.

Faire de vrais passages piétons dans le bourg, boulangerie, pharmacie, maison de la presse... Les passages piétons devraient être matérialisés.

Dans les rues d'accès au centre voir à installer des chicanes fleuries, c'est joli et moins bruyant que zones rugueuses, les zones élevées, les gens ralentissent et ensuite représentent la vitesse, les chicanes font plus ralentir je pense.

Circulation très bruyante, beaucoup de véhicules 2 roues "trafiqués" qui rendent le quotidien invivable !

Malgré que je connaisse beaucoup de routes "secondaires"... le matin, très tôt, ou le soir tard, elles ne sont pas sécurisantes... les voitures roulent vite et ne font pas attention aux vélos... même éclairés...

Réalisation de pistes cyclables bien matérialisées et en site propre autant que possible.

Intersection très dangereuse à vélo : Rue de chapelle place de la mairie !

Il faudrait que les itinéraires conseillés soient en meilleur état car franchement l'hiver ou de nuit c'est facile de tomber à cause d'un trou.

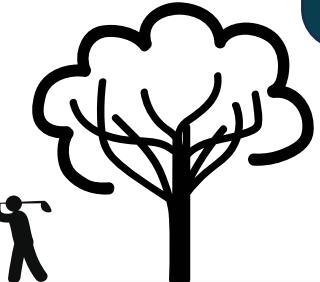
Il faut de la piétonniser et autres S2LO pour les piétons, coureurs et cyclistes. C'est hyper dangereux, les enfants ne savent pas où se mettre pour traverser cet espace.

Je vais souvent sur Guérande, St Nazaire, Pornichet. Les routes principales ou secondaires en fonction de l'heure et de la fréquentation du moment.

La rue de l'île du moulin n'est pas adaptée à la circulation actuelle. Des voitures et des bus empruntent cette rue alors que les routes de Kermeans et Villes Batard ont été refaites pour ça.

Demander aux lotissements privés qui sont bâtis sur d'anciennes voies publiques de laisser un droit de passage aux vélos et piétons. Cela simplifiera et sécurisera leur circulation interne et externe communale.

Sécuriser les routes hors bourg pour les enfants est un impératif pour éviter un accident grave.



# Entretiens et Village des solutions : sélection de commentaires

Cette sélection de commentaires présente certains des avis des personnes rencontrées lors du Village des solutions et pendant les entretiens.

Le cédez le passage devant le restaurant Tykaz n'est pas respecté.

Les automobilistes roulent souvent trop vite.

Le centre bourg est souvent dangereux en vélo, non pas à cause de la vitesse, mais car il y a beaucoup de circulation.

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Le chauhidou sont une mal **S2LO** avion, Publié le 09/10/2025 à 10:45, ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE attendant quelque chose de mieux.

La cohabitation est compliquée avec les vitesses élevées des voitures.

Le chauhidou rassure car le cycliste se sent plus légitime.

La qualité des infrastructures est très variable. Dans certaines rues, il y a des infrastructures, mais une absence totale dans d'autres. Le résultat est le manque de continuité.

Mettre la rue de la gare à 50 km/h serait une bonne solution, ainsi que de déplacer les panneaux d'entrée de ville au giratoire avec la D47, marquant l'entrée de St André plus en amont.

Dès que c'est ambigu, et que les automobilistes ne savent pas comment se positionner, ça devient compliqué.

Un panneau devrait être installé en entrée de ville rappelant le dépassement de 1m des vélos dans les zones urbaines car il y a des automobilistes qui ne connaissent pas la loi.

Le 30 km/h est facile à respecter, il faudrait renforcer la signalisation pour affirmer la priorité des piétons, comme une zone de rencontre.

Il faudrait rendre le centre du bourg entièrement piéton.

Les plateaux sont peu appréciés par les chevaux ; les chicanes sont favorisées.

Le plan de circulation avec des sens-unique peut inciter à se déplacer autrement qu'en voiture.

C'est le volume de trafic qui donne un impression de sécurité (ou pas).

L'aménagement rue de la Brière est de très mauvaise qualité ; le manque de trottoir crée des conflits.

Les chemins ruraux sont impraticables quand il ne fait pas beau, alors qu'ils donnent un sentiment bien plus sécurisé que sur la route.

Très défavorable au revêtement en enrobé (pollution, chaleur) qui limite l'usage aux cyclistes urbains, préconise le sable ciment.

Dans un rayon de 2km autour de la mairie, il faudrait pouvoir se déplacer entièrement à pied.

La route de Brangouré est embêtante : route étroite, on se sent serré, donne une impression de vitesse alors qu'il n'y a pas d'excès.

La sortie du parking devant le Super U est difficile, avec une priorité à droite peu respectée.

Sur le chemin qui mène à Bellevue, j'évite de freiner à vélo l'hiver sinon je glisse.

Le carrefour au centre du bourg est très compliqué, c'est là où tout se retrouve.

Un lotissement doit voir le jour Croix Berthelot ; c'est l'occasion unique de créer une piste cyclable en site propre.

En général, la vitesse n'est pas excessive. Il est difficile de rouler à plus de 30 km/h dans le centre car c'est étroit.



# Questionnaire

1. Pour les déplacements réguliers du quotidien, quel est votre mode principal de déplacement ?
2. Pourquoi avoir choisi ce mode de transport en particulier ?
3. Pour vous vous rendre au centre-ville de Saint-André vous utilisez le plus souvent...
4. Travaillez-vous dans la commune ?
5. Si vous travaillez ailleurs qu'à Saint-André, de quelle commune s'agit-il?
6. Si vous vous déplacez régulièrement vers une autre commune, quel itinéraire empruntez-vous pour vous y rendre?
7. Selon vous, la limitation à 30 km/h est...
8. Dans le bourg, estimez-vous que...
9. Si vous trouvez que cela arrive, souhaitez-vous nous indiquer dans quelles rues vous avez le sentiment que les voitures roulent trop vite ?
10. Quel est votre avis sur les mesures suivantes de limitation de vitesse?

11. Quelles rues (ou endroits) devraient être limitées à 30 km/h (ou moins) selon vous ? Et pour quelle raison ?
12. Pour quelles voies la vitesse ne devrait pas, selon vous, être limitée à 30 km/h ? Et pour quelle raison ?
13. Que vous manque-t-il pour vous mettre au vélo, ou pour l'utiliser davantage ?
14. Si vous faites régulièrement du vélo au quotidien, pour quel(s) motif(s)
15. Faites-vous du vélo pour vos loisirs ou votre activité physique
16. Si vous vous pratiquez régulièrement ou occasionnellement le vélo, quels sont les rues, intersections ou endroits qui vous paraissent dangereux ?
17. Quel âge avez-vous ?
18. Etes-vous un homme ou une femme ?
19. Dans quelle partie de Saint André des eaux habitez-vous ?
20. Comment se compose votre foyer ?
21. Combien de véhicules utilisez-vous dans votre foyer ?
22. Quelque chose à rajouter sur la circulation à Saint André des eaux ? La sécurisation de la marche et du vélo ? L'extension ou la généralisation des 30 km/h dans notre ville ?
23. Si vous le souhaitez, vous pouvez nous laisser votre mail pour être tenu-e au courant des suites données à cette étude

# Commentaires du Baromètre des villes cyclables 2021

Les grands axes sont stressants car les résidents les empruntant en voiture ne respectent pas les limitations de vitesse à 50km/h. Il faudrait abaisser la vitesse et créer des bandes cyclables au minimum. La commune est très mal reliée aux communes environnantes avec des itinéraires sécurisés. Quasi impossible d'aller à La Baule / Pornichet / Saint Nazaire avec des enfants ou sans être aguerri.

Excellent commune pour la balade et le VTT en vélo mais exécrable pour l'utilitaire. Absence quasi totale de pistes cyclables séparatives en particulier pour l'intercommunale (peindre une flèche sur le macadam ne fait pas une piste cyclable) avec des itinéraires cyclables terriblement longs par rapport à la voiture. Beaucoup de sections départementales dangereuses avec des voitures qui roulent parfois vite. L'absence notable d'une liaison cyclable séparative pour rejoindre la mer avec les enfants est particulièrement attristante en particulier l'été où il est difficile de se garer proche de la plage. Les communes voisines de La Baule et Saint Nazaire sont bien plus dynamiques, des liaisons sécurisées séparatives et courtes doivent être mises en place avec ces communes. Seul effort notable, des U de parking vélo de bonne qualité et scellées dans le sol ajoutées par ci par là, mais restent peu nombreux. Bilan: une commune rurale avec un très gros potentiel vélo mais anéantie par des liaisons intercommunales rapides et sécurisées inexistantes. En dehors des chemins de balade certes excellents.

Il serait agréable de faire des pistes cyclables vers les communes de La Baule, Guérande, Pornichet.... car souvent pour s'y rendre je suis obligée d'utiliser des routes qui pour certaines circulent beaucoup.

C'est une ville de campagne qui n'est pas reliée avec les communes environnantes. Difficile de rejoindre de façon sûre et rapide les autres communes. Rejoindre le bourg à vélo est très dangereux pour les personnes habitant en pleine campagne.



# Baromètre des villes marchables 2023

## Pour quelles raisons ne vous déplacez-vous pas à pied ?



- 76 réponses
- Les répondants sont des femmes à 70%
- Souhait de réduction des vitesses des motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons (3<sup>ème</sup> solution la + plébiscitée sur 15 proposée pour améliorer l'usage de la marche)

BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES  
FFRandonnée  
60 Millions de Piétons  
71

Envoyé en préfecture le 09/10/2025  
Reçu en préfecture le 09/10/2025  
Publié le  
ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

Ressenti global

**C 11,4**

Récapitulatif des notes moyennes /20 par critère

|                                                                                                       |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| L'agrément des déplacements à pied                                                                    | 10,9 |
| La qualité de l'aménagement de la voirie                                                              | 6,9  |
| La fréquence des conflits entre les piétons et les vélos                                              | 13,5 |
| La fréquence des conflits entre les piétons et les engins de déplacement personnels (trottinettes...) | 14,8 |
| La tolérance à la circulation des véhicules motorisés                                                 | 10,8 |

Note de lecture :  
Plus la note moyenne de l'item est proche de 20, plus le ressenti des piétons est positif sur cet item.  
Plus la note est proche de 0, plus les piétons sont critiques sur cet aspect.

Base : Commune : parmi "Saint-André-des-Eaux (44)" Et 2023 - répondants qui pratiquent la marche à pied au moins 1 fois par mois

BAROMÈTRE DES VILLES MARCHABLES  
FFRandonnée  
60 Millions de Piétons  
71

ILS NOUS SOUTIENNENT

Nombre de répondants

Sécurité des déplacements à pied

**D 8,8**

Récapitulatif des notes moyennes /20 par critère

|                                                                                                         |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| La sécurité à pied dans toute la commune                                                                | 9,5  |
| La sécurité dans les rues commerçantes et les rues principales                                          | 12,5 |
| La sécurité dans les quartiers d'habitation                                                             | 9,9  |
| La sécurité pour rejoindre à pied les communes voisines                                                 | 2,8  |
| La facilité d'accès piétons aux abords de gare ou de transport en commun                                | 7,5  |
| La sécurité des traversées des carrefours, le contournement des ronds-points                            | 9,1  |
| Le souhait d'être séparé de la circulation motorisée                                                    | 12,6 |
| Le souhait d'être séparé des vélos et trottinettes                                                      | 10,7 |
| Le danger des aménagements cyclables pour les piétons                                                   | 9,9  |
| La sécurité des enfants à pied, des poussettes, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite | 6,3  |
| La sécurité des trajets à pied vers l'école pour les enfants                                            | 6,3  |

Note de lecture :  
Plus la note moyenne de l'item est proche de 20, plus le ressenti des piétons est positif sur cet item.  
Plus la note est proche de 0, plus les piétons sont critiques sur cet aspect.

Base : Commune : parmi "Saint-André-des-Eaux (44)" Et 2023 - répondants qui pratiquent la marche à pied au moins 1 fois par mois



## Annexe 2 : flux et plan de circulation



# Pourquoi le plan de circulation ?

**Trois critères principaux** sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace :

1. **le volume de trafic motorisé**,
2. **la vitesse réelle** pratiquée par les usagers et
3. **le trafic cycliste** souhaité.

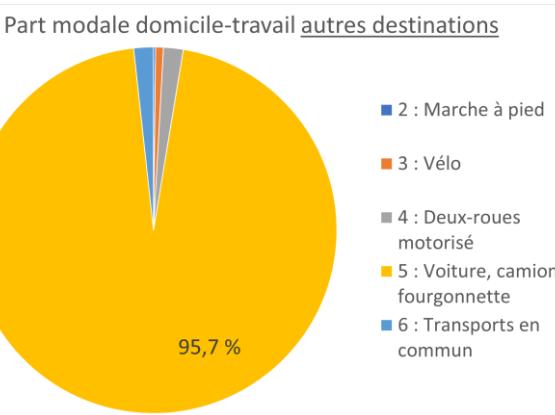
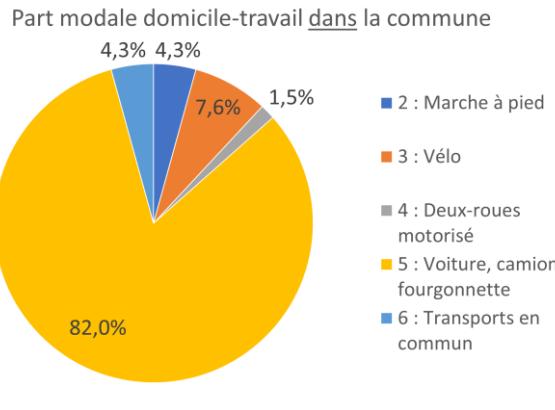
**Prévoir un usage mixte vélo/voiture de l'espace mais agir sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé en dessous des seuils précités** : c'est souvent la solution qui s'impose dans les rues étroites où la création d'aménagements séparatifs conformes aux standards de largeur n'est pas possible.

Pour autant, on veillera à conserver autant que possible une largeur favorisant une bonne cohabitation entre cyclistes et automobilistes, notamment en situation de dépassement.



# Mode de transport : domicile – travail

Données INSEE 2020



\* Parts modales INSEE retravaillées : exclusion du travail à domicile.

## Guérande

|     |                               |
|-----|-------------------------------|
| 1   | Marche à pied                 |
| 2   | Vélo                          |
| 5   | Deux-roues motorisé           |
| 266 | Voiture, camion, fourgonnette |
| 5   | Transports en commun          |

## La Baule-Escoublac

|     |                               |
|-----|-------------------------------|
| 0   | Marche à pied                 |
| 2   | Vélo                          |
| 5   | Deux-roues motorisé           |
| 252 | Voiture, camion, fourgonnette |
| 5   | Transports en commun          |

## Saint-André-des-Eaux

|     |                               |
|-----|-------------------------------|
| 14  | Marche à pied                 |
| 25  | Vélo                          |
| 5   | Deux-roues motorisé           |
| 269 | Voiture, camion, fourgonnette |
| 14  | Transports en commun          |

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

**S2LO**  
Montoir de Bretagne

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

0

1

4

195

4

## Autre

|     |                               |
|-----|-------------------------------|
| 1   | Marche à pied                 |
| 5   | Vélo                          |
| 12  | Deux-roues motorisé           |
| 655 | Voiture, camion, fourgonnette |
| 12  | Transports en commun          |

## Pornichet

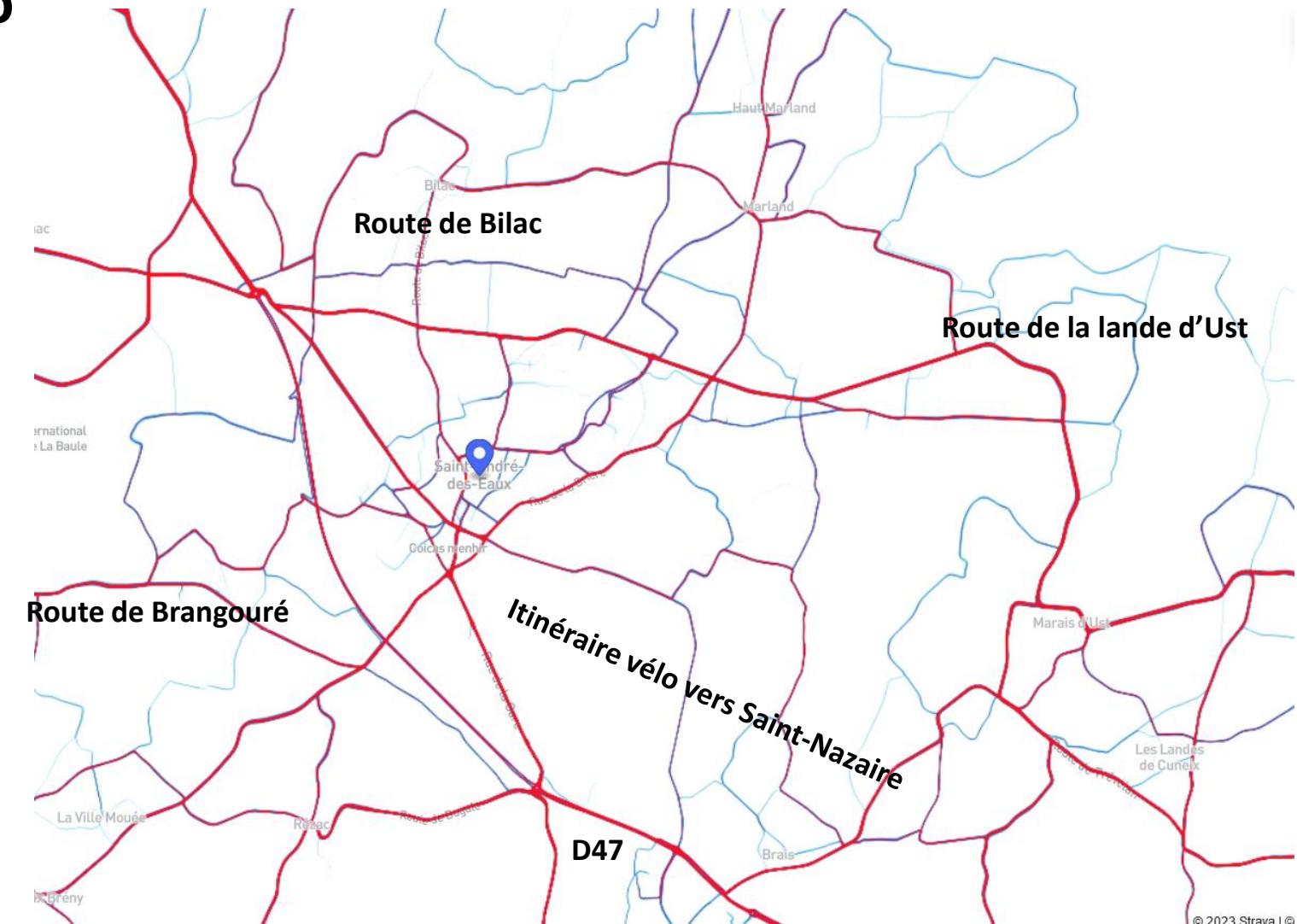
|     |                               |
|-----|-------------------------------|
| 0   | Marche à pied                 |
| 1   | Vélo                          |
| 3   | Deux-roues motorisé           |
| 179 | Voiture, camion, fourgonnette |
| 3   | Transports en commun          |

## Saint Nazaire

|      |                               |
|------|-------------------------------|
| 2    | Marche à pied                 |
| 8    | Vélo                          |
| 20   | Deux-roues motorisé           |
| 1113 | Voiture, camion, fourgonnette |
| 20   | Transports en commun          |

Les flux de déplacements domicile-travail ont été reconstitués pour les habitants de Saint André des eaux à partir des données INSEE : nombre de personnes par mode de transport et destinations.

# Pratique sportive du vélo (Strava Word)

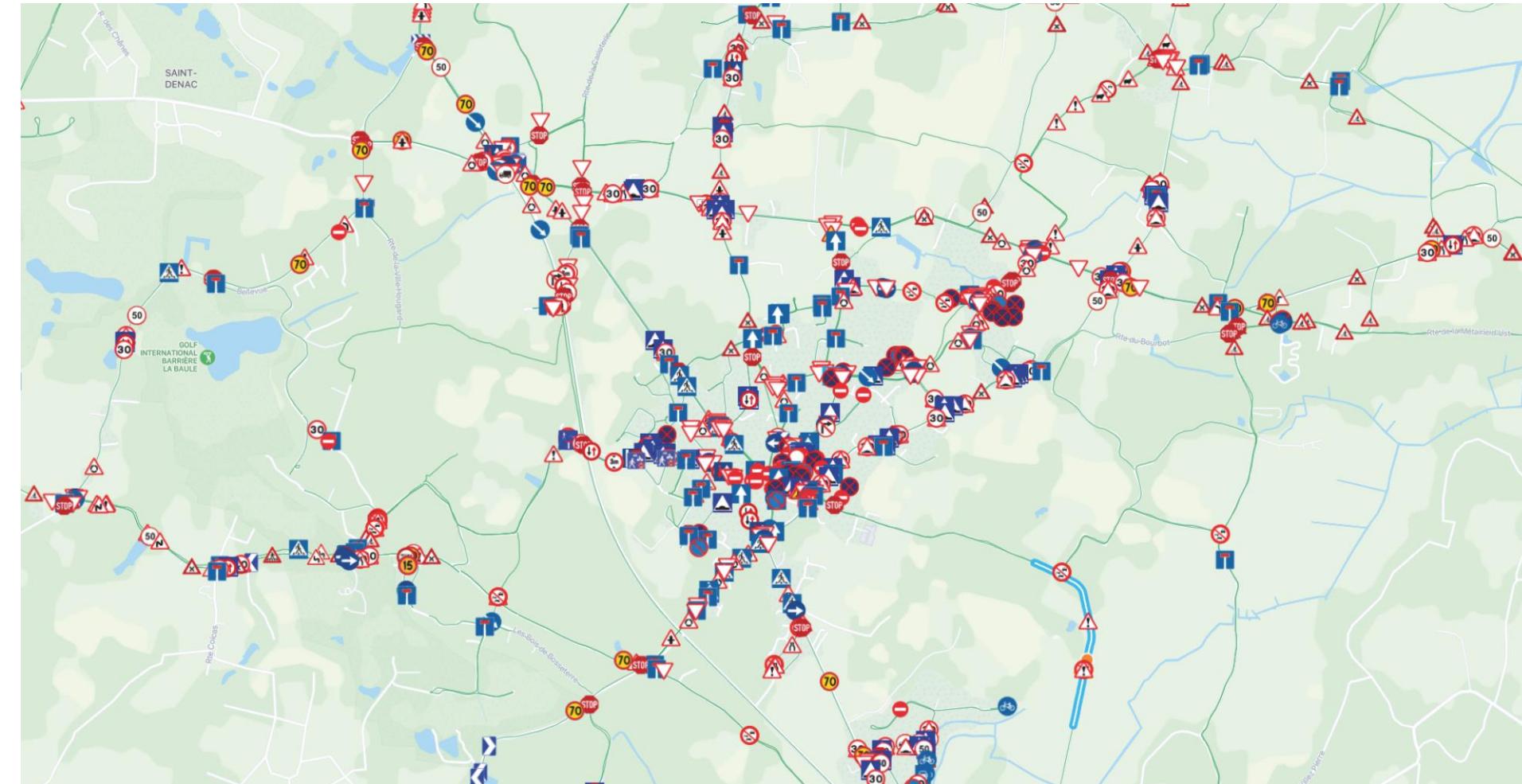


## Annexe 3 : signalisation routière et aménagements cyclables



# Distribution de la signalisation routière

- Il y a un nombre important de panneaux de signalisation.
- Quand il y a trop de panneaux, leur efficacité diminue fortement.
- Il a été constaté que les automobilistes sont plus attentifs aux inscriptions sur la chaussée qu'aux panneaux routiers situés souvent en hauteur et donc moins perceptibles.
- Il faut peut-être essayer de les consolider et d'en réduire le nombre là où c'est possible.



Source : [Mapillary](#) d'après relevés photos 360° des consultants

# La signalétique routière à revoir

- Certains panneaux sur la commune sont sur-dimensionnés, et sont donc hors-norme, tels que ceux Rue Blanche Couronne/ Rue de la Guilloterie/ Rue du Presbytere
- Malgré leur visibilité, le hors-norme peut induire a confusion car peut etre perçu en tant que panneau publicitaire, ou autre que par un panneau a usage en centre aggloméré

## Quelle taille pour les panneaux de signalisation routière ?

Pour chaque forme de panneau de signalisation, des dimensions et des règlementations spécifiques doivent être respectées. La taille du panneau est essentielle pour être visible de tous les usagers de la route. En fonction de la forme du panneau (carré, triangulaire, circulaire ou octogonal), il existe cinq gammes de dimensions :

| GAMMES      | Triangle | Disque  | Octogone | Carré   |
|-------------|----------|---------|----------|---------|
| Très grande | 1500 mm  | 1250 mm | 1200 mm  | 1050 mm |
| Grande      | 1250 mm  | 1050 mm | 1000 mm  | 900 mm  |
| Normale     | 1000 mm  | 850 mm  | 800 mm   | 700 mm  |
| Petite      | 700 mm   | 650 mm  | 600 mm   | 500 mm  |
| Miniature   | 500 mm   | 450 mm  | 400 mm   | 400 mm  |

✓ Gamme « très grande »: sur les autoroutes sauf en cas d'incapacité technique d'implantation.

✓ Gamme « grande »: sur les routes à plus de 2 voies et sur quelques nationales à 2 voies.

✓ Gamme « normale »: sur la plupart des voies de circulation sauf les autoroutes.

✓ Gamme « petite »: lorsque la gamme normale ne peut être installée à cause d'un trottoir étroit, d'arbres trop près de la voie de circulation.

✓ Gamme « miniature »: exclusivement pour les tunnels et pour les cyclistes en agglomération ou quand la gamme « petite » est trop grande suivant l'agencement.

## Quelle hauteur pour les panneaux de signalisation routière ?

### Hors agglomération :

- ✓ La hauteur préconisée est de 1 m.
- ✓ La distance entre la chaussée et l'extrémité du panneau de signalisation, doit être de 0,70 m minimum et 2 m entre le poteau et la chaussée.

### En agglomération :

- ✓ La hauteur préconisée est de 1 m.
- ✓ La distance entre la chaussée et l'extrémité du panneau de signalisation, doit être de 0,70 m minimum et 2 m entre le poteau et la chaussée.
- La distance doit être **obligatoirement de 1,40 m** pour un libre passage de fauteuil roulant.



Source : [signals.fr](http://signals.fr)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

**S<sup>2</sup>LO**

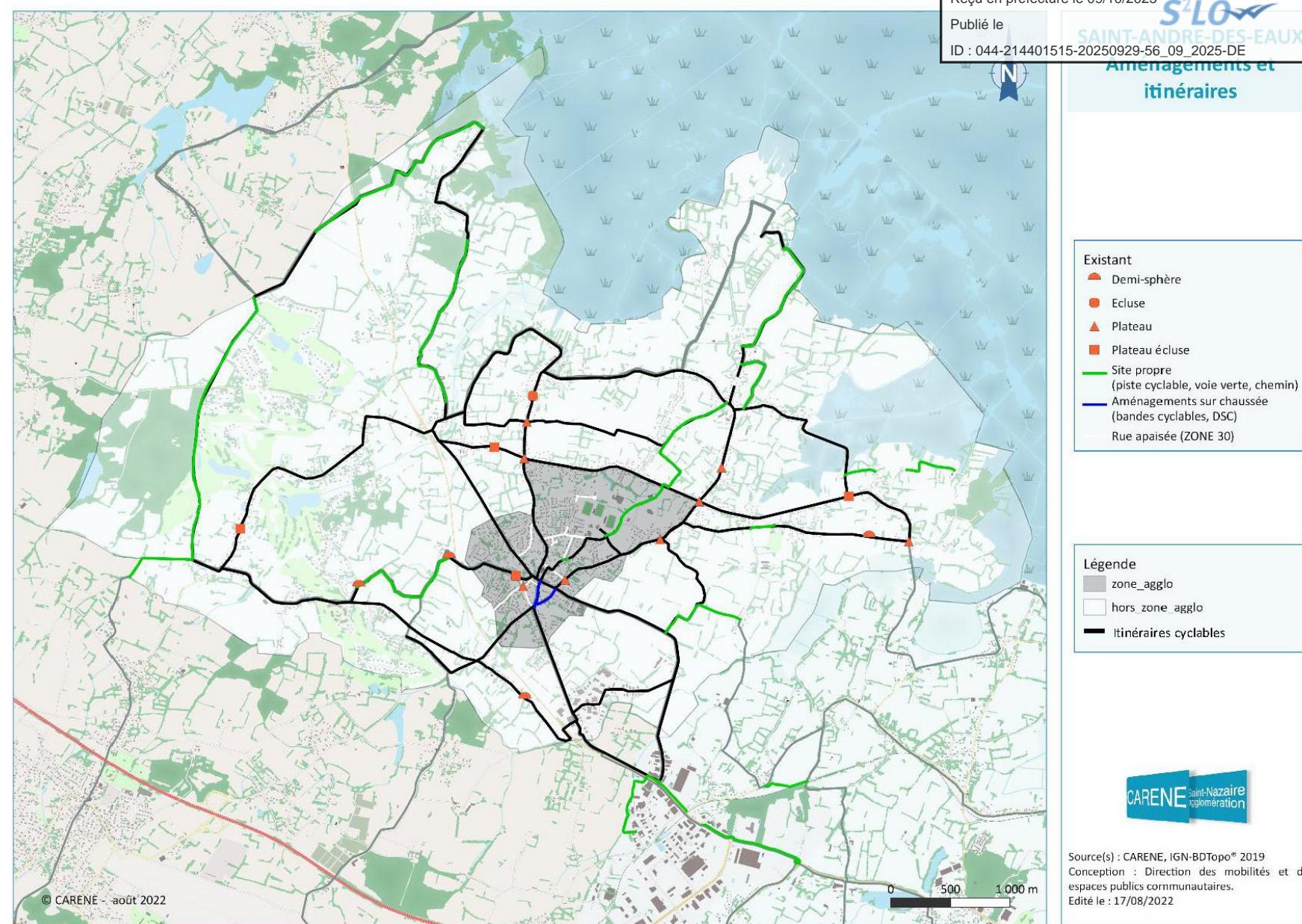
Publié le

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

# Les aménagements cyclables existants

## Aménagements existants :

- Zones de rencontre
- Filtres modaux : demi-sphère, bacs à fleurs, plots béton
- Chemins et voies vertes
- Bandes cyclables et pistes cyclables
- Jalonnement



# Les aménagements cyclables/ piétons appréciés



- La commune comporte de nombreux aménagements cyclables existants
- Le sens-unique en centre bourg installé en 2008 a amené de nombreux aménagements cyclables



Rue de la Gaudinais : piste cyclable sécurisée, bien démarquée



Rue de la Gaudinais : malgré la non-conformité de la voie verte car sur trottoir, bien utilisé et sécurisé



Entre rue du Stade et route du Chatelier : filtre modal tel que recommandé par le CEREMA



Rue de la Gaudinais : le filtre modal permet de supprimer la circulation de transit tout en gardant l'accessibilité des modes actifs



Passage de la Gaudinais : la zone de rencontre à sens unique permet une bonne perméabilité par les cyclistes grâce au DSC

# Les aménagements cyclables/ piétons avec des avis partagés



Rue de la Chapelle : le DSC est apprécié, mais un manque d'infrastructure cyclable dans le sens nord-sud est marqué ; la fin de la DSC au carrefour du centre-bourg manque de visibilité et pause des problèmes d'accidentologie

Route de la Brière : appréciée, mais avec certains problèmes : des stops sans zone de stockage, qui sont donc ignorés, des "bateaux" inconfortables, des trottoirs manquants, et un stationnement très gênant

Les nombreuses voies vertes sont appréciées car sécurisées, mais le revêtement en stabilisé est peu aimé pour un usage quotidien en saison moins clémente car il crée un environnement salissant et glissant

Route de Brangouré : écluses sont appréciées car sécuritaires, mais leur aménagement peut porter problème sur le positionnement des véhicules motorisés en se rabattant

Route de Bilac : la traversée cyclable manque de visibilité



Route de Péhaut : les filtres modaux sont appréciés, mais sont non-conformes car trop bas pour les PMR, et manquent de visibilité

# Les aménagements cyclables/ piétons problématiques



Route de Bellevue : les angles de giration souvent très généreux incitent à la vitesse ; le manque de visibilité dans les virages réduit la sécurité des piétons et cyclistes, qui doivent aussi traverser une chaussée souvent trop large (ici, la chaussée mesure 15 mètres)



Route de la Brière : les compromis sur l'aménagement demandés par l'opérateur du bus a permis une certaine sécurité des cyclistes, mais l'aménagement manque d'un certain niveau de qualité, présentant des problèmes pour les piétons et cyclistes, en particulier les PMR – la rue demandait beaucoup de compromis à cause des contraintes (ex. Bus avec 6m de large de voirie), et les différences de niveau, résultant en plusieurs bateaux aux entrées de parcelles ; malgré le réaménagement, les voitures circulent toujours vite ; une chicane aurait été suggérée, mais n'a pas été retenue



Rue de l'océan : les plots en béton sont peu appréciés par les cyclistes ainsi que par les automobilistes car ne permettent pas de doublement



Route de la lande d'Ust : une absence de trottoir importante sur certains axes qui rend dangereux les cheminements piétons, en particulier pour les enfants sur leurs trajets de l'école



Rue de la Villes Batard : écluse peu appréciée car les automobilistes forcent le passage et ne respectent pas la priorité



Place de l'Eglise : malgré une priorité à droite en zone 30, ressemble à un trottoir traversant – manque de clarté



Rue des Guifettes : filtre l'accès aux scooters, mais réduit l'accès aux vélos, en particulier les vélos spéciiaux ; les scooters de toute façon font le tour et se retrouvent quand même

# Le revêtement

- Pour rappel, la Loi d'Orientation des Mobilités (2019) est venue préciser [l'article L228-2](#) (issu de la loi LAURE de 1996) du Code de l'environnement avec une liste limitative d'aménagements cyclables (une zone 30 ne suffit pas) en zone agglomérée : « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation* ». Tel qu'indiqué dans la loi, et appuyé par la jurisprudence, « *modifier les conditions de circulation* » la loi entend aussi « *réfection du revêtement ou du marquage de ces voies* ». Le simple fait de refaire les marquages modifie les conditions de circulation, car les remettre au même endroit (ou pas) est une décision d'application de la loi.
- En zone non agglomérée, la loi LOM ajoute une obligation par [l'article L228-3](#) : « *A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.* »

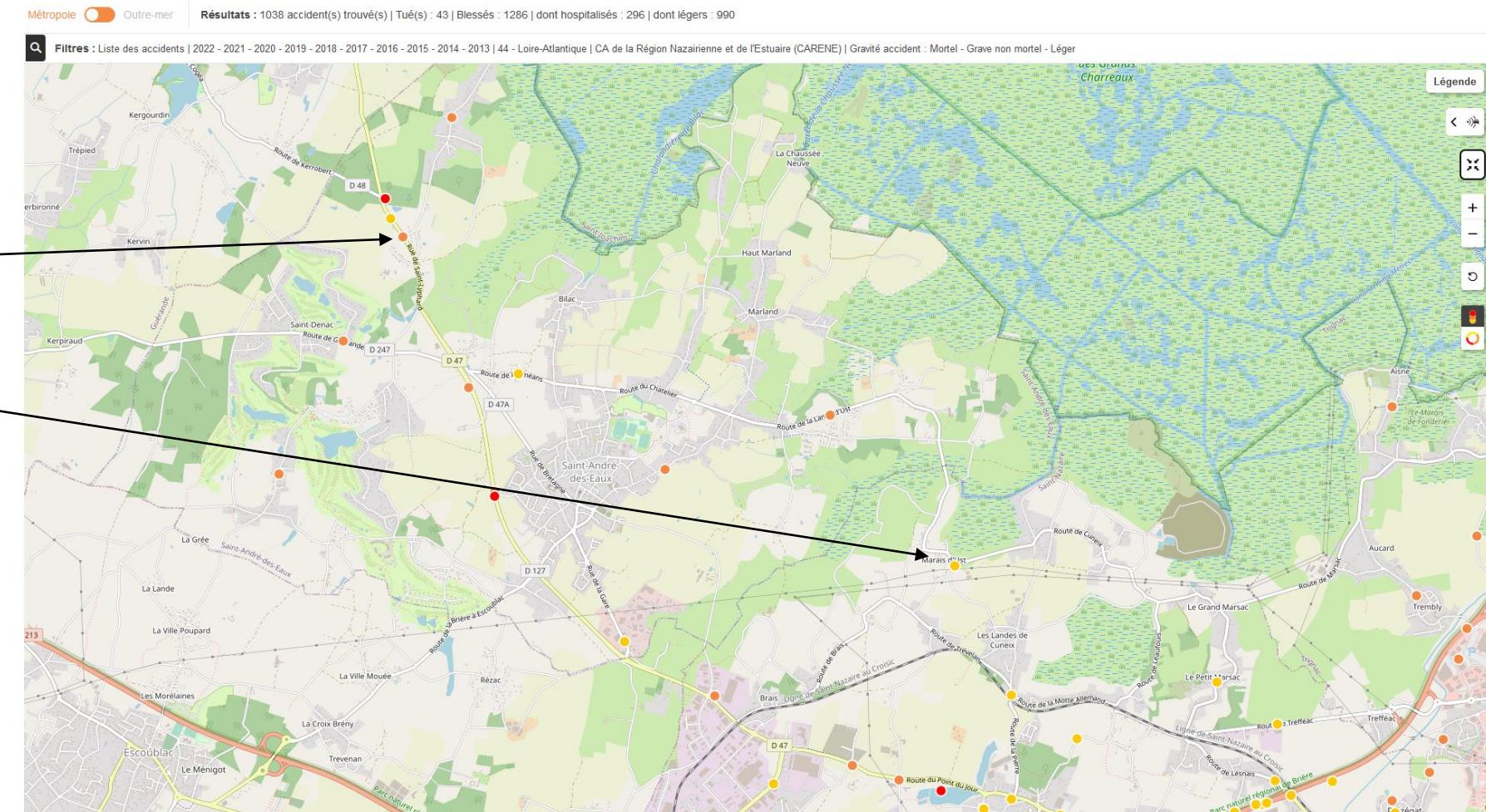


## Annexe 4 : accidentologie



# L'accidentologie : base nationale

- 2 accidents de cyclistes en 10 ans (sur un total de 13 tous modes de transport) dont :
  - 1 grave avec cycliste route de Saint Lyphard 04/01/2019
  - Hors commune mais route du marais d'Ust/route de Quémeneau 1 accident léger cycliste 26/01/2018
- 1 avec EDP (conduit par enfant de 7 ans) chemin de la briéronne en 07/07/2021
- 1/3 des accidents impliquent des 2 roues motorisés (moto, scooter)

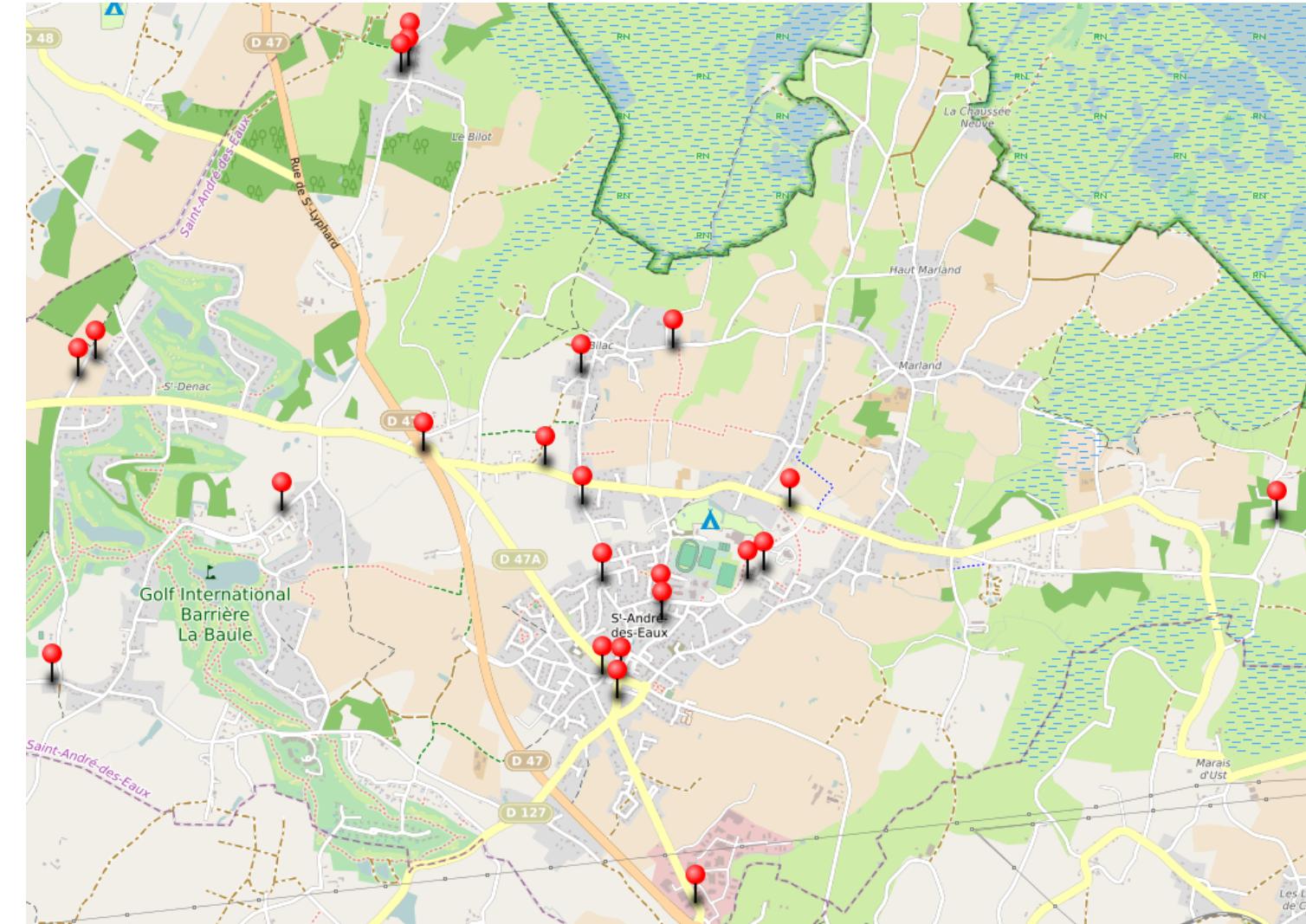


Source : **base nationale** tous accidents (mortel, grave, léger), 2013-2022, tous modes de transport  
<https://www.onir.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>

Cette base est incomplète, les données départementales sont indiquées page suivante

# L'accidentologie : données départementales

- 23 accidents de cyclistes entre 2017 et 2023 (soit 3,2 par an)
  - dont 10 dans le bourg
  - 18 en journée
  - 5 de nuit
- Le SIDS indique les rues mais de coordonnées plus précises, les points sont placés au milieu des voies
- [Carte en ligne](#)



Source : service départemental d'incendie et de secours de Loire-Atlantique (SDIS 44), données 2017-2023

## Annexe 5 : ressources complémentaires



# Deux guides de référence



Éléments clés pour développer sa pratique

Accessible, actif et durable, le vélo s'impose aujourd'hui comme un levier rapide et efficace pour s'inscrire dans la transition écologique et énergétique dans nos villes et villages. Les principaux freins à la pratique peuvent être facilement levés par l'action publique. Cette publication vise à donner les clés pour agir dès maintenant et faire du vélo un mode de déplacement sûr et agréable dans nos territoires urbains, périurbains et ruraux.

Octobre 2023



[Le vélo au quotidien - AURAV](#)



[Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural - FUB](#)

Envoyé en préfecture le 09/10/2025

Reçu en préfecture le 09/10/2025

Publié le

**S<sup>2</sup>LO**

ID : 044-214401515-20250929-56\_09\_2025-DE

