



# REFECTION de la VC7 et Créations de pistes ► cyclables

• JEUDI 4 DECEMBRE 2025

# Réfection de la VC7 et voies douces

- Vos interlocuteurs :
- **FRANCK CHAPOULIE**, maire de MELLAC
- **DAVID LE ROUX** adjoint à la voirie et espaces verts de MELLAC
  - **THOMAS LABLEIS** Directeur général de services de MELLAC
  - **MELANIE BOUSSARD** du cabinet NICOLAS



# Réfection de la VC7 et voies douces

- **NOTRE présentation :**
- **INTRODUCTION par MR le MAIRE**
- **HISTORIQUE de cette voie 1926**
- **HISTORIQUE de cette voie 1990**
  - **LES EVOLUTIONS de circulations**
  - **NOTE PRÉSENTATION DU PROJET 2025**
  - **Maîtrise d'ouvrage sur VC7 AVANT PROJET**



# La VC7 une histoire la situation avant 1926 des histoires

EXTRAIT CARTE-MAJOR-1



AVANT les travaux de 1926-1

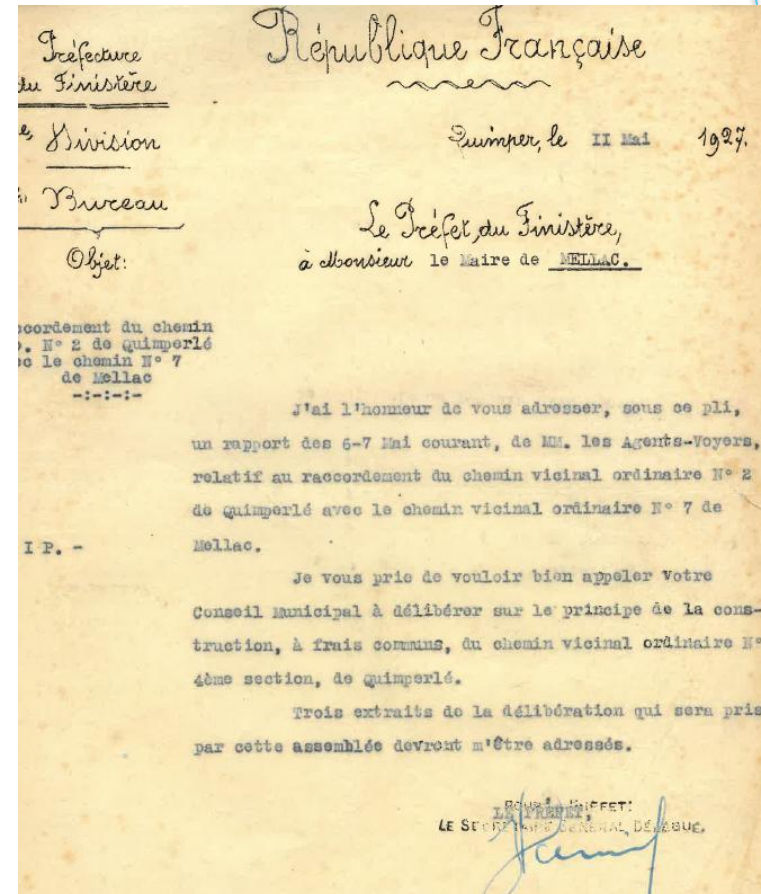
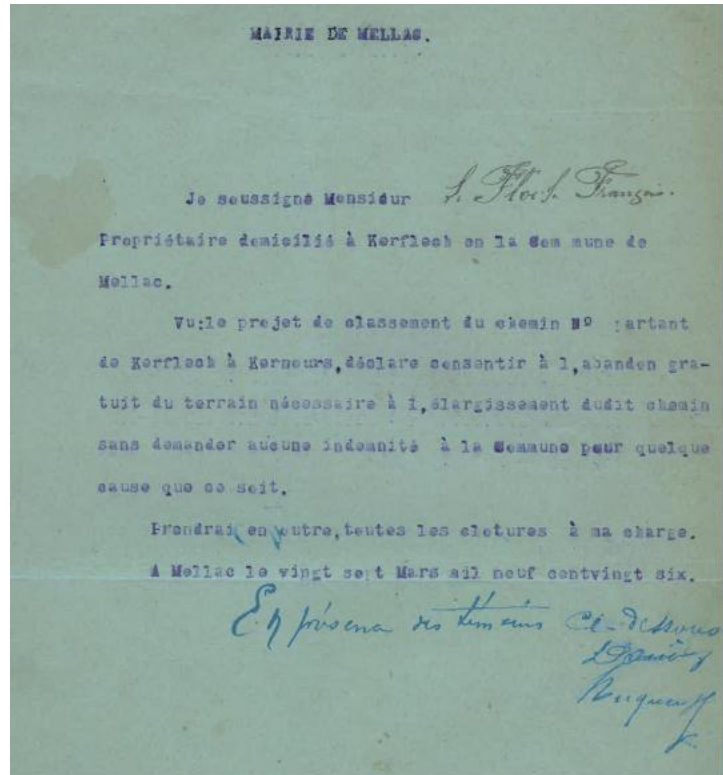
LA VC7 s'arrête en cul-de-sac et ne franchit pas Le ruisseau LE DOURDU-1



Pas de jonction avec QUIMPER-1

## • *HISTORIQUE de cette voie 1926*

- En 2026, les MELLACOIS pourront fêter les 100 ans de cette voie.
- En effet, La première réalisation date de 1926.
- A l'origine en pierre, elle a déjà bénéficié de rétrocessions gratuites de terrain par des propriétaires bienveillants
- La réalisation de cette voie rejoignant la commune de Quimperlé a également nécessité la construction d'un pont (PONT GARNAULT) en charge partagée avec QUIMPERLE.





# L'histoire : Le pont GARNAULT 1 ère liaison VC7 avec Quimperlé sur sa VC4



sur la construction du pont

L'article de presse ~~Est-Deux histoires~~ à qui il faut  
couper des ailes »

Pour des histoires de cailloux



## HISTORIQUE de cette voie 1990

En 1990, le département lance un vaste projet de contournement de la ville de QUIMPERLÉ

En effet, Le premier tronçon est réalisé entre Kerlidedec à QUIMPERLÉ et KERFLECH en MELLAC.

Cette première tranche a également inclut le franchissement du ruisseau du DOURDU et surtout la sécurisation du passage de la ligne de chemin de fer par la création d'un pont.

Déjà à cette occasion, cette voie est dénommée rocade OUEST de QUIMPERLÉ

30/11/90

### Travaux

## Rocade ouest : les premiers 954 mètres...

*Les grandes manœuvres entre Kerflech et Kerlidedec sont lancées. Le premier tronçon de la rocade ouest sera ouvert dès l'été 91.*

La future rocade ouest était une nouvelle fois à l'ordre du jour du conseil municipal de Quimperlé hier soir, puisque les élus avaient à se prononcer sur le coût de la mission de l'Équipement. Quimperlé et Mellac, qui se partagent la paternité du projet, fondent beaucoup d'espoirs sur ce nouveau tracé qui, d'ici quelques années, mènera directement les automobilistes de Ty Groës (Mellac) à l'échangeur de Kergostiou.

Il est vrai que la seule partie comprise entre Ty Groës et Kervail enregistre aujourd'hui un flux journalier d'au moins 1.300 véhicules, alors qu'en 1982, seules 350 voitures empruntaient cet axe pour être 550 en 1985.

Autant dire que cette voie communale ne remplit plus son office si l'on en juge par le trafic qu'elle connaît, et qui s'explique en partie par l'essor pris ces dernières années par le pôle d'activités de Kervidanou.

#### Un intérêt évident

Il est également certain que ce ne sont pas uniquement les Mellacais qui empruntent cette voie, mais toute une frange de la population des communes de la périphérie ouest de Quimperlé qui rejoint par là les entreprises de Kergostiou ou encore les directions de Clohars et Moëlan-sur-Mer.

Pour la commune, l'intérêt est également évident, puisqu'avec l'aménagement de la rocade ouest, on compte bien décongestionner la circulation du centre-ville. Une fois le trafic routier et notamment des poids lourds dévié du centre, on pourra alors juger de l'opportunité du pont sur la Laita, affirmé Jean Stervinou, adjoint au maire chargé des travaux, qui était mercredi après-midi sur le chantier de la rocade en compagnie de Pierre Toullalen, le premier adjoint au maire de Mellac, et des représentants de la subdivision de l'Équipement.

#### Suppression du passage à niveau

Ce fut pour eux l'occasion de faire le point sur l'avancée des travaux. Les premiers coups de pioche ont été donnés le 5 novembre et, pour le moment, il s'agit pour l'entreprise Matière, de Rennes, de réaliser l'ouvrage hydraulique sur le Dourdu et pour la société brestoïse Novelo d'assurer par un pont de 32 mètres le franchissement de la voie ferrée. La suppression de ce passage à niveau explique d'ailleurs que la SNCF participe à concurrence de 1,2 MF au coût total des travaux, estimé à 7.250 MF. Le Département finance quant à lui 52,5% de l'opération, le reste étant partagé entre les communes de Quimperlé et Mellac.

Comme le souligne M. Claude Conan, responsable de la subdivision de l'Équipement, « le busage du Dourdu pose actuellement quelques difficultés en raison de la présence dans le sol de nombreuses sources qui rendent difficiles la réalisation du terrassement ».

#### Ouverture à l'été 91

Ce sont au total 954 mètres qui vont être ainsi aménagés entre Kerflech (le Dourdu) et le chemin de Kerlidedec. Il est prévu que cette première portion de la rocade ouest soit accessible aux véhicules légers pour l'été 91. Ensuite, il faudra, à Quimperlé, réaliser les 500 mètres de route qui la séparent de Kervail, où elle aura un giratoire à aménager de même que Mellac à Ty-Groës, qui devra, quant à elle, s'attaquer aux 1.700 mètres de route entre Kerlidedec et Ty Groës.

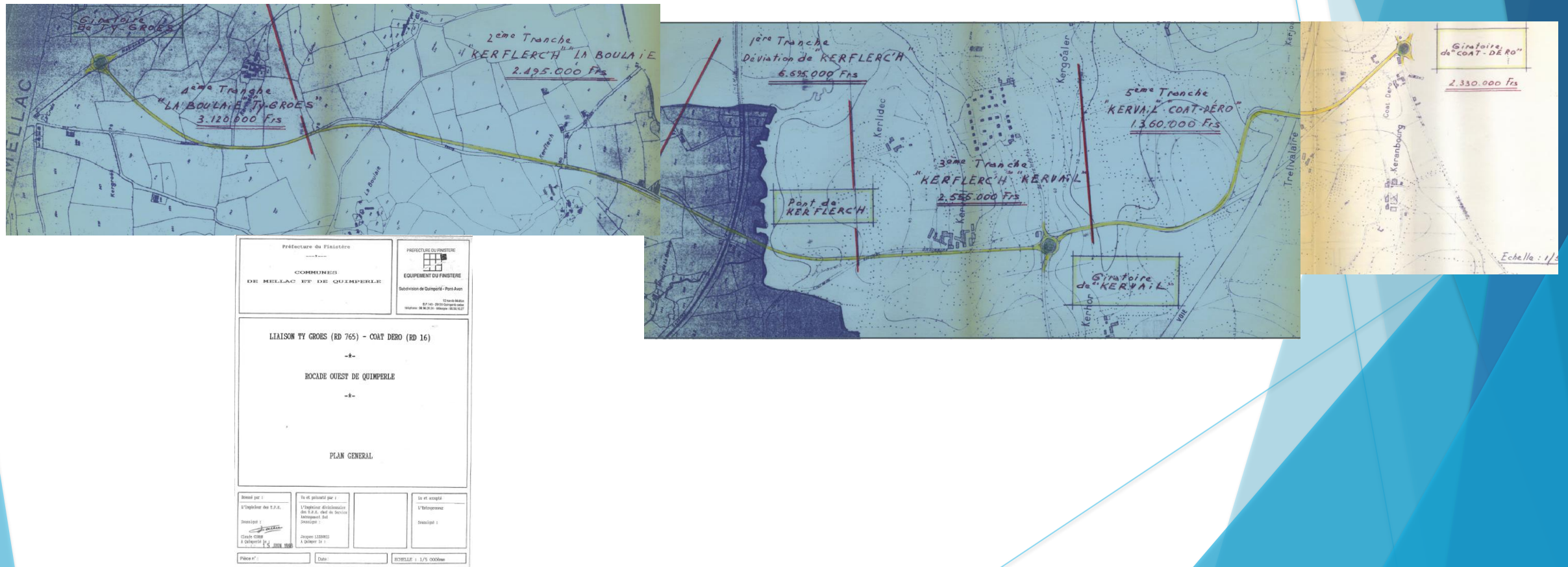
Ce préalable posé, on pourra alors songer au prolongement de la rocade ouest vers le sud en direction de Kergostiou via Coat Dero.



Les élus et les représentants de l'équipement sur le chantier de la rocade Ouest.



**2 autres tranches complètent le tracé entre Kervail QUIMPERLÉ et Kergroes MELLAC, le département avec la commune de QUIMPERLÉ prolonge également ce tracé vers CLOHARS CARNOET et MOELAN**  
**Pour finaliser le contournement de la ville de QUIMPERLÉ**  
**Ces voies constituent la rocade OUEST de QUIMPERLÉ**



# VC7: Note descriptive:

- **La VC n°7 – Un axe structurant pour Mellac et Quimperlé**

La voie actuelle date du début des années 1990 : il a été jugé nécessaire, à l'époque, du fait du développement du trafic automobile et de la zone de Kervidanou, sur Quimperlé, de mener un projet pour moderniser et élargir les voies communales existantes.

Ce projet était présenté comme la création d'une rocade pour la ville de Quimperlé, permettant un accès direct à la voie express du trafic provenant du Nord de Quimperlé par la route départementale n°765, un allègement du trafic (notamment poids lourds) qui transitait par le centre—ville de Quimperlé et un accès facilité pour les dessertes des zones artisanales. Le passage à niveau sur la voie SNCF a été remplacé par un pont enjambant la voie de chemin de fer, améliorant la sécurité tant pour les voitures que pour les trains.

Les voiries pré-existantes, d'une largeur variable, de 5 à 6,50 mètres, ont donc été remplacées par une voirie de 7 mètres de large, avec des largeurs d'accotement de 2 mètres. Il était également envisagé que cette voirie puisse devenir à terme une voie départementale, ce qui n'a finalement pas été validé, la route étant restée communale.

Aujourd'hui, la voie communale n°7 supporte un trafic de l'ordre de 6 000 à 6 500 véhicules par jour, dont 150 poids lourds, contre 1 100 véhicules par jour au début des années 1990. Cette voie est devenue un axe structurant du pays de Quimperlé.

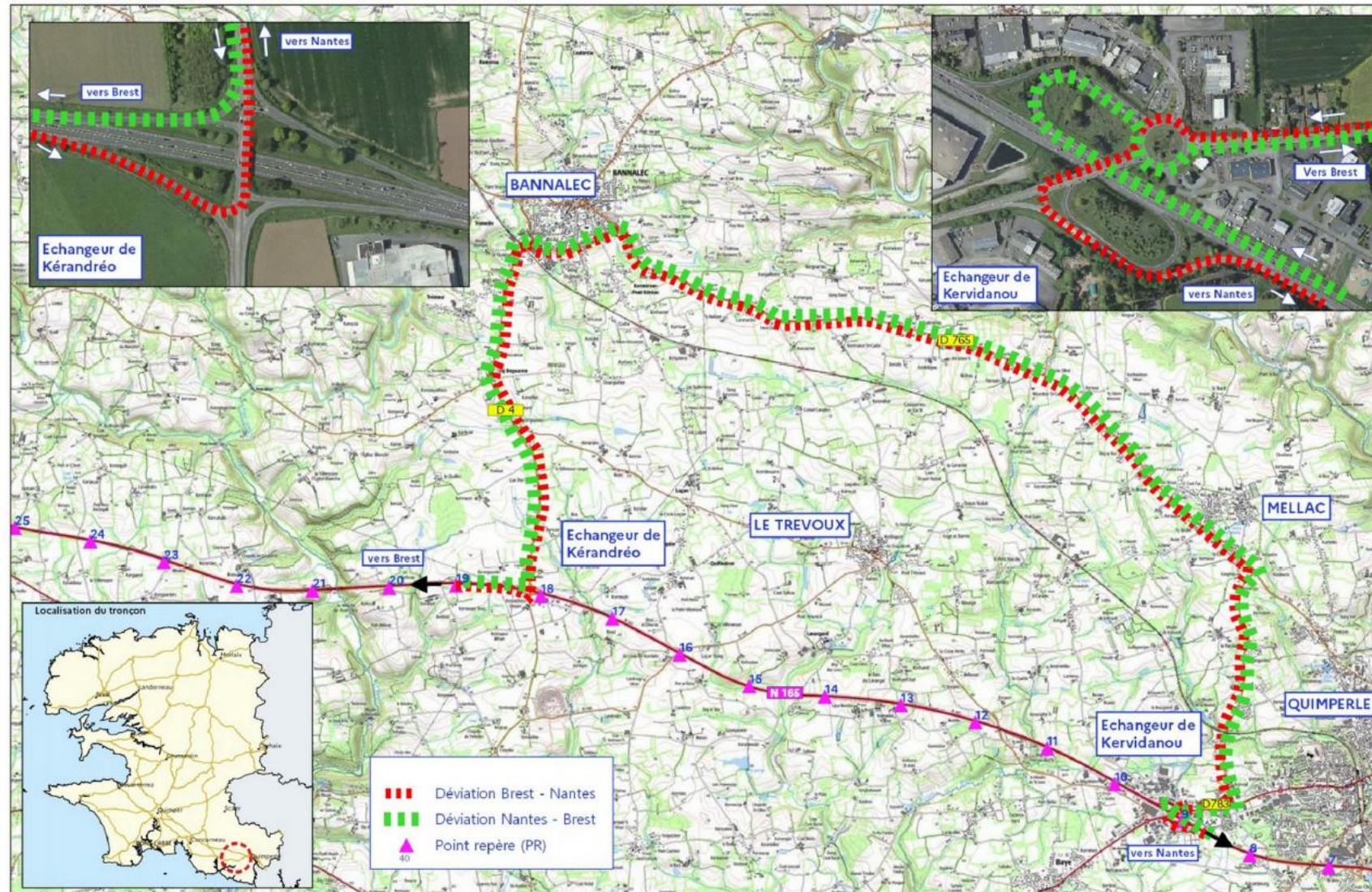
Cette voie est également inscrite sur le Plan de Gestion du Trafic en Finistère 2023, comme itinéraire de déviation en cas de blocage de la RN165 entre les échangeurs de de Kervidanou et Kérandréo.  
(voir diapo suivante)



## RN 165 - Tronçon entre les échangeurs : Kervidanou et Kérandréo

(Communes de Quimperlé - Mellac - Le Trévoux - Bannalec)

4

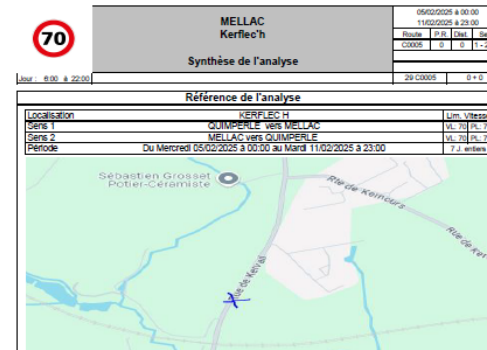
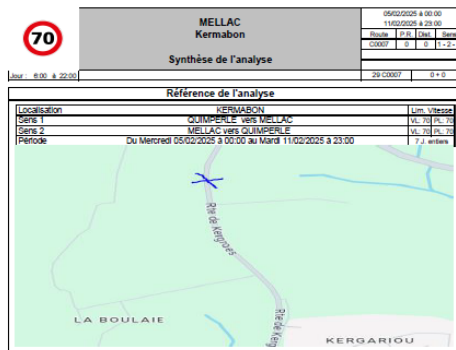




## Voie VC7 : Evolutions de la circulation :

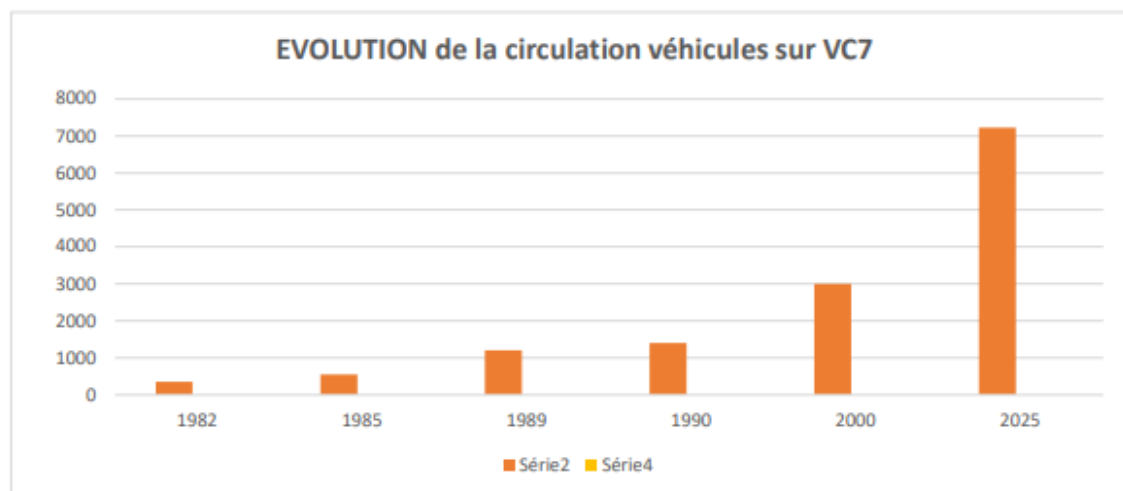
| ANNEE                | Nombre de véhicules/jour |
|----------------------|--------------------------|
| 1982                 | 350 Vts + PL             |
| 1985                 | 550 Vts + PL             |
| 1990                 | 1.300 Vts + 102 PL       |
| 2022 sens cumulés    | 6.800 vts +155 PL        |
| 2025/02 sens cumulés | 6.979 vts + 254 PL       |

## 3.467 Habitants à MELLAC



## EVOLUTION DE LA CIRCULATION VEHICULES sur la VC7

|                                    |  |      |                 |
|------------------------------------|--|------|-----------------|
| 1982                               |  | 350  | Véhicules/ jour |
| 1985                               |  | 550  | Véhicules/ jour |
| 1989                               |  | 1200 | Véhicules/ jour |
| 1990                               |  | 1400 | Véhicules/ jour |
| 2000                               |  | 3000 | Véhicules/ jour |
| 2025                               |  | 7233 | Véhicules/ jour |
| 2025 comptage au niveau de Kervail |  |      |                 |



2025  
6980 véhicules léger  
254 poids lourds

dont via kernous 1425 VL 7 PL

LA CIRCULATION INITIALEMENT ENVISAGEE EN 1990 A ÉTÉ LARGEMENT DEPASSEE

EN 2022 LA CIRCULATION DEPASSE LE NOMBRE D'HABITANTS DE MELLAC  
tout âge confondus



# VC 7 Une voirie à rénover, à adapter à l'urbanisation et aux nouveaux besoins

La chaussée s'est dégradée depuis sa création, du fait de l'action du temps et du trafic, croissant, sur cet axe. Il est nécessaire de reprendre le tapis d'enrobé et par endroits, la structure de la chaussée, afin de garantir la sécurité des usagers sur cette voirie.

De plus, le pays de Quimperlé est globalement attractif et sa population est croissante : la commune de MELLAC s'est notamment beaucoup développée depuis le début des années 1990, passant de 2 200 à 3 400 habitants.

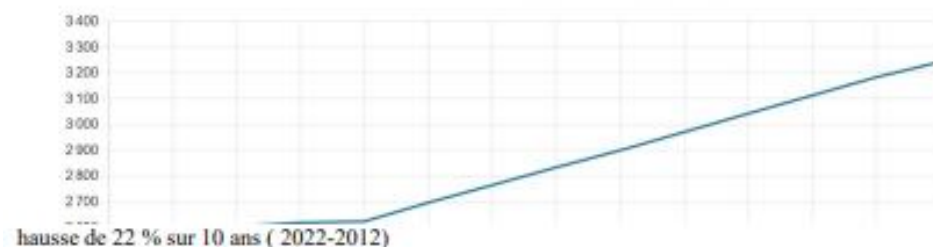
Plusieurs villages se sont développés, le long ou à proximité immédiate de la VC n°7 : Kernours, Kerflec'h, Kergariou. Le nombre d'habitants sur ces secteurs ont augmenté et les attentes de la population vis-à-vis de la voirie ont évolué.

Il est ainsi nécessaire de sécuriser la voirie et de pacifier son usage, afin de permettre une bonne cohabitation entre les riverains et les véhicules qui l'empruntent. De plus cette voirie, initialement pensée uniquement à destination des automobilistes, doit évoluer pour prendre en compte les nouveaux modes de déplacements doux : la création de voies cyclables le long de cette voirie doit permettre d'améliorer l'offre de modes de déplacement pour les riverains. (voir photo ci-après)

# MELLAC et communes voisines : Evolutions de la population

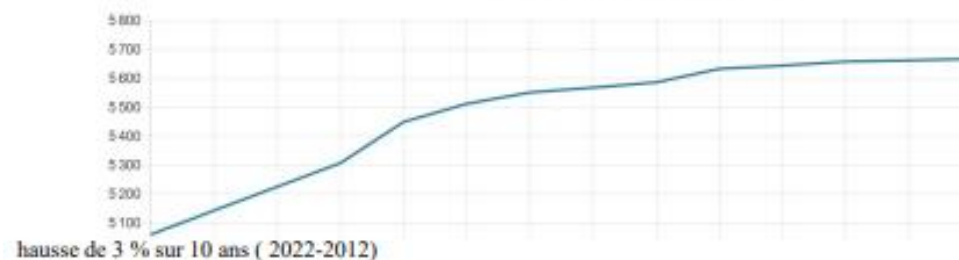
**MELLAC 3.371 hab en 2025**

Evolution du nombre d'habitants



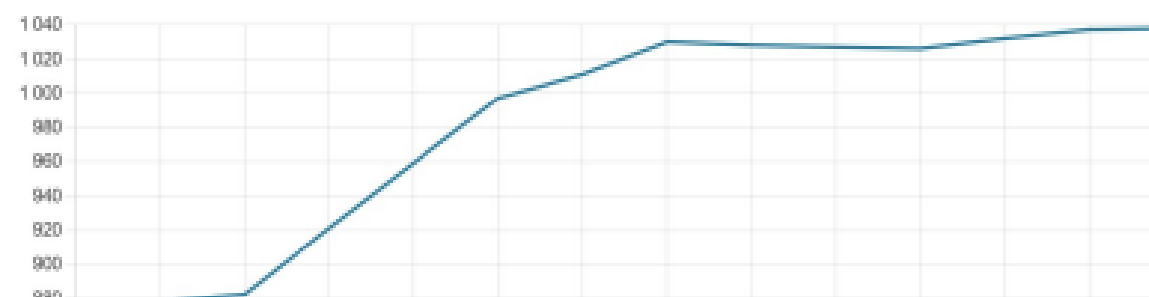
**BANNALEC 5.817hab en 2025**

Evolution du nombre d'habitants



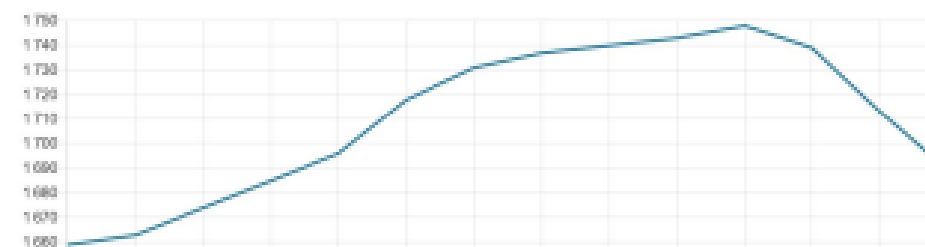
**SAINT THURIEN 1.005hab en 2025**

Evolution du nombre d'habitants



**QUERRIEN**

Evolution du nombre d'habitants



baisse de  
4 % sur  
10 ans ( 2022-  
2012)

**EVOLUTIONS du Nombres d' habitants usagés potentiels de la VC7**

# Evolution des quartiers jouxtant la VC7







Du fait de l'augmentation de la circulation sur cet axe depuis sa création et de l'urbanisation croissante, il est nécessaire d'aménager certains croisements pour améliorer la sécurité sur ces secteurs.





## Relevé de dégradations

Le relevé visuel des dégradations superficielles de chaussée a été réalisé le 19/06/2025.

Nous avons pu constater plusieurs types de désordres :

- Déformations sur les bandes de roulement (orniérage) principalement entre 100 et

Du ressuage sur les bandes de roulement, principalement entre 25 et 800 mètres

Orniérage bandes de roulement



Ressuage bandes de roulement



Des fissures franches et perceptibles avec départs de granulats sur l'ensemble du tracé,

- Quelques déformations ponctuelles,
- De rares zones faïencées (situées principalement à l'approche du giratoire au Nord),
- Des arrachements (pelade et départs granulats au niveau des joints).



Faïençage prononcé



Arrachement granulats au niveau du joint

## VC 7 Une voirie à réinventer en mobilités douces

Des pistes cyclables seront créées le long de la voirie. L'objectif est de permettre aux habitants des villages de Kergariou, Kernours et Kerflec'h d'accéder plus facilement au bourg de Mellac. Ces villages sont actuellement du fait de leur situation géographique, tournés vers Quimperlé, des voies cyclables permettront de mieux les intégrer à la commune et de faciliter les déplacements pour rejoindre l'agglomération de Mellac et les différents services qui y sont situés (mairie, école, maison médicale, commerces).

La réalisation d'une infrastructure cyclable permettra également de relier Mellac à Quimperlé, selon un itinéraire qui reste à définir par la commune de Quimperlé (et dont la réalisation lui revient).

Du fait de la densité du trafic sur cette route et afin de réaliser un cheminement cyclable qualitatif, respectant les préconisations du CEREMA, il est nécessaire de prévoir un aménagement conséquent, une simple bande cyclable en bordure de voirie n'étant pas adaptée

| V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres) | Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens) | Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)   |   |   |
|--|--|--|---|---|
|  |  | Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour) | Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour) | Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour) |
| 30 km/h ou moins   | < 2000   | Trafic mixte   | Vélorue ou trafic mixte   | Vélorue   |
|  | 2000-4000  |  | Bande cyclable ou trafic mixte  | Piste cyclable  |
|  | > 4000   | Piste ou bande cyclable  |   |   |
| 50 km/h  | < 1500   | Trafic mixte   |   | Piste cyclable  |
|  | 1500- 6000   | Piste ou bande cyclable  |   |   |
|  | > 6000   |  |   |   |
| 70 km/h - 80 km/h  | <1000  | Trafic mixte   | Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dévasée de droite                        | Piste cyclable  |
|  | 1000-4000  | Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dévasée de droite               | Piste cyclable / voie verte   |   |
|  | > 4000   |  |   |   |
| Régime de priorité   |  | À choisir selon le contexte  |   | Prioritaire sur le trafic sécant  |

Tableau d'aide à la décision du CEREMA

Cet aménagement a un coût conséquent pour la commune : les estimations réalisées par le maître d'œuvre de la commune (cabinet SELARL NICOLAS Associés – Voir le document joint « Estimation des coûts travaux ») font état d'un surcoût de l'ordre de l'ordre de 300 000 € entre la solution consistant à réaliser une simple « voie verte » de 2 mètres de large (ne correspondant pas aux préconisations du CEREMA en matière de piste cyclable) et la réalisation d'une vraie piste cyclable de 3 mètres de large.

- Particularités du projet

- Présence d'un pont enjambant la voie ferrée Rennes-Quimper

Sur la partie sud de la VC n°7, un pont enjambe la voie ferrée Rennes-Quimper. Cet équipement impose des contraintes particulières, notamment en termes de gabarit. Il n'est pas prévu de modifier le pont existant, ce point singulier fera donc l'objet d'un traitement particulier pour permettre d'assurer la cohabitation entre la voirie et la piste cyclable.

- Un contournement “de fait” de Quimperlé, entre 2 départementales

La VC n°7 fait la jonction entre les ronds-points de Kervail, à Quimperlé, et de Kergroes, sur Mellac. Ces deux ronds-points sont situés sur des routes départementales (D783 au sud sur Quimperlé et D765 au nord sur Mellac).

Cet axe permet aux habitants de Mellac et du nord-ouest de Quimperlé de rejoindre facilement la zone commerciale de Kervidanou et constitue, de fait, un itinéraire de contournement de la ville de Quimperlé.

- Inscription de la VC n°7 sur le Plan de Gestion du Trafic du Finistère

La VC n°7 est incluse dans l'itinéraire de déviation en cas de blocage de la RN165 entre les échangeurs de de Kervidanou et Kérandréo, sur le Plan de Gestion du Trafic du Finistère. La commune a donc, naturellement, pris contact avec la DDTM du Finistère afin de recueillir son avis technique sur les modalités de réfection de la voirie et de création de piste cyclable.

La commune envisageait dans un premier temps une réduction de la largeur de la voirie à 5,80 mètres, pour canaliser les véhicules et en limiter la vitesse. La DDTM du Finistère préconise une largeur de 6,00 mètres, pour permettre le croisement de camions en toute sécurité et sans ralentissement, dans l'optique où la déviation de la RN 165 devrait être mise en œuvre.

La DDTM préconise également des aménagements « lourds » pour la voirie : murets plutôt que haies ou espaces verts pour séparer la piste cyclable de la chaussée motorisée et prise en compte, dans la réfection de la structure de la voirie, d'un important trafic poids lourds.

La commune souhaite autant que possible, dans la mesure de ses capacités budgétaires, respecter ces préconisations, pour maintenir l'itinéraire de déviation tel qu'existant, faute de quoi le seul autre itinéraire possible serait par Quimperlé et son centre-ville, et pourrait nécessiter des aménagements importants.



## Coût prévisionnel global

| Poste                               | Montant HT         |
|-------------------------------------|--------------------|
| Maîtrise d'œuvre                    | 26 000 €           |
| Etudes (déflexion, contrôles, etc.) | 4 000 €            |
| Travaux (+ aléas)                   | 1 300 000 €        |
| <b>Total HT</b>                     | <b>1 330 000 €</b> |

### ***Plan de financement prévisionnel***

|   |                    |              |
|---|--------------------|--------------|
| Etat – DSIL 2024                          | 400 000 €          | 30,08 %      |
| Conseil Départemental                     | 150 000 €          | 11,28 %      |
| Fonds de concours Quimperlé<br>Communauté | 125 000 €          | 9,40 %       |
| Part communale                            | 655 000 €          | 49,25 %      |
| <b>Total HT</b>                           | <b>1 330 000 €</b> | <b>100 %</b> |

**Echéancier de réalisation :**

Date de la délibération approuvant l'opération et son plan de financement (indiquer la date prévisionnelle l'assemblée délibérante n'a pas encore délibérée) : 20 février 2025

Date prévisionnelle du lancement des appels d'offres : Septembre 2025

Date envisagée pour le commencement des études d'exécution : Janvier 2026

Date prévisionnelle de démarrage des travaux : AVRIL MAI 2026

Date prévisionnelle de fin de travaux : Décembre 2026

# Conclusions

- ▶ Remerciements pour votre écoute
- ▶ Vos questions et/ou remarques