



## Vélorution #2 du 27 mai 2023

**Organisée par** Alors On's bouge ?! (Crac'h), La Vigie (La Trinité sur Mer), Erdeven en transition, Ensemble en transition à Plouharnel, Le Cap des possibles (Auray), Le Jardin des idées (Ploëmel), le Dolmen des possibles et la Maison Saget (Carnac)  
avec des convois de Carnac / Erdeven / Plouharnel / Ploëmel / La Trinité sur Mer/ Crac'h / Auray



### **Une mobilisation d'envergure :**

Plus d'une centaine (150 dans la presse ?) de vélos arrivés en gare d'Auray lors du ralliement des convois, ont rejoint la Mairie d'Auray.

Une soixantaine de participants à la table ronde au petit théâtre d'Auray, dont une dizaine d'élus et une salariée d'Aqta, avec une réflexion autour du thème :

**Quelles solutions pour créer un réseau cyclable du quotidien sur le territoire d'Aqta ?**

**4 constats : 1/** Le territoire est organisé en étoile autour d'Auray avec des interactions entre communes (écoles, commerces, loisirs...). 2/ Il n'y a pas de continuité dans les voies cyclables, et pas de jonctions entre communes. 3/ A ce jour l'absence de sécurité freine l'utilisation du vélo ou le rend dangereux. 4/ les voies en place ne sont pas assez nombreuses et pas entretenues (marquage, qualité du revêtement, signalétique, signalisation...) et pas toujours libres ou bien pensées (voitures garées, poubelles, virages et changements de voies dangereux...).

**Des points qui font l'unanimité :**

- L'essor du vélo rend urgentissime la mise en place d'une sécurisation des trajets, encore plus au niveau des ronds-points.
- La mise en place de pistes spécifiques est chère et longue, ça ne peut pas être l'unique solution.
- Le marquage au sol pour délimiter un partage de chaussée voitures/vélos est une solution rapide et peu onéreuse (peinture, revêtements de couleur ou aspect différents...).
- La signalétique (pour les itinéraires et / ou le partage de la route ?) en faveur des cyclistes doit être claire et homogénéisée.
- Les bonnes solutions ne peuvent pas être trouvées sans un dialogue usagers/élus.
- Besoin d'éduquer les citoyens au partage de la route (parents, écoles, élus, associations et tous les usagers de la route...).
- Besoin de racks à vélos sur les bus, de places suffisantes dans les trains, de services (vélos-prêts, atelier réparation...), de multi-modalité notamment pour les élèves.
- Besoin de cartes à jour (avec itinéraires recommandés en partenariat avec les usagers).
- Le territoire Aqta est vaste et varié, il faut un éventail de solutions adaptées.
- Il faut mieux faire entendre la voix des cyclistes auprès d'Aqta (Cécile Daniel, d'Aqta, indique qu'il existe un « Comité des partenaires » avec des associations représentant des cyclistes à Aqta. Qu'un troisième poste consacré aux mobilités douces vient d'être créé. Que « le schéma vélo en place est amendable »).

**Des propositions :**

- Conseiller aux cyclistes d'être + visibles,
- Étudier une voie vélo en parallèle du tire-bouchon,
- Expérimenter de dédier des routes existantes au vélo quand plusieurs itinéraires sont possibles,
- S'assurer que les élus qui prennent les décisions sur les modes de déplacements doux les utilisent et sont cyclistes. Ou proposer des randos vélo aux enfants des élus,
- « Parfois libérer quelques mètres d'anciens chemins embroussaillés permettrait de relier 2 tronçons de pistes ou chemins rendus alors accessibles aux piétons et vélos »,
- « Il faut savoir sortir la voiture d'un centre-ville (surtout superbe comme Auray) »,
- Être prudent sur l'affectation des investissements : « avec 2 Milliards on peut faire des choses bien ou parfaitement ratées » (FUB),
- Il faut constituer rapidement des groupes d'usagers vélos pour travailler avec Aqta.

**Le cas spécifique du chaussidou :**

- On l'aime (il matérialise à peu de frais le partage de la route, il oblige à ralentir, il reconnaît la place du vélo sur la route). Les élus qui l'ont mis en place le jugent plutôt positif.
- On ne l'aime pas (c'est dangereux, l'automobiliste ne comprend pas comment ça marche ou ne veut pas accepter la priorité pour les vélos, on y roule trop vite, en dehors des lignes droites c'est traître...).

- On peut l'améliorer (besoin de marquages « priorité cyclistes », besoin de pédagogie sur son fonctionnement par exemple dans les bulletins municipaux, limitation de vitesse sous les 50Km/h, réserver son utilisation aux zones adaptées, tenir compte du conflit piétons/vélos...)
  
- **Des interrogations :**
- Pourquoi les choses simples sont si longues à être mises en place ? Il y a 20 ans, Strasbourg est devenue ville du vélo et a basculé en moins de deux ans.
- Comment s'assurer de ne pas attirer les voitures sur les voies les plus sûres pour les vélos ? Quelles actions possibles pour que ces axes doux ne soient pas ciblés par les « GPS voiture » ?
- Faut-il comme pour les voitures mettre des infos chocs « ici un cycliste est mort » pour marquer les esprits ?
- Comment faire comprendre que, dans le cas où le deux-roues fait perdre du temps, c'est aussi un gain en santé, forme, qualité de l'air, anti-stress, qualité de vie... ?