



COMPTE RENDU DE LA TABLE RONDE

17 octobre 2020

Après la liaison Auray, Crac'h, La Trinité, réalisée dans la matinée par une soixantaine de cyclistes, la table ronde constituait le second temps de cette Vélorution imaginée par Alors on s'bouge ?! et Le Dolmen des Possibles et à laquelle ont été associés La Vigie, Citoyens pour le Climat Auray, Ti ar Ronsed Dir et la bécane 56.

Les organisateurs avaient convié pour cette table ronde les mairies d'Auray, représentée par Pierre Le Scouarnec, de Crach, représentée par Ronan Le Délézir et de La Trinité sur Mer, représentée par Sophie Lecanuet, la communauté de communes AQTA, représentée par Yves Normand ainsi que le département du Morbihan.

Les conseillères et conseillers départementaux n'ont pas répondu à l'invitation.

A noter également la présence d'autres élu-es : Guillemette Bodin et Karen Blevin (Mairie de La Trinité), Muriel Granger (Mairie de Ploemel), Michel Lerède (Mairie de Pluvigner) et Jimmy Pahun, député de la circonscription du Morbihan.

En introduction, il a été rappelé que la politique en matière de pistes cyclables sur le territoire d'AQTA a jusqu'à aujourd'hui été pensée avant tout par le prisme du tourisme et non pour favoriser les déplacements au quotidien sur des pistes pratiques et sécurisées.

La table ronde s'est ouverte par les témoignages d'intervenant-es : Ronan Guillet d'Alors on s'bouge ?!, Jacques Gérard de La Vigie et Fabienne Briquet de Véломotive et la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette), et d'expressions d'élu-es : M. Normand, Mme Lecanuet, M. Le Scouarnec, M. Le Délézir.

M. Normand a rappelé les différentes actions entreprises par l'intercommunalité.

En 2015, AQTA a approuvé un schéma de pistes cyclables composé de 39 axes. Un plan voté en 2018, doté de 16 M€ de budget, prévoit 200 kms de pistes cyclables (dont 30 % réalisées à ce jour). Récemment, 11 axes ont été définis prioritaires pour des travaux en 2021 avec un budget de 3 M€. La piste La Trinité – Carnac – Plouharnel est presque terminée (sauf la partie Carnac – Plouharnel). Il existe également au niveau d'AQTA, un fonds de soutien de 400 K€ pour les communes et une prime de 200 € par foyer pour l'achat d'un vélo électrique (sous condition de ressources).

UN DÉBAT S'EST INSTAURÉ AVEC LES PARTICIPANT-ES QUI ONT EXPRIMÉS LEURS SOUHAITS

- **des itinéraires avec des revêtements pour un usage quotidien et tout au long de l'année** (domicile, travail, école, gare, magasins/marchés, lieux culturels...)
- **une amélioration de la sécurité** : les lacunes en terme d'itinéraires et de qualité du réseau engendrent de nombreux accidents. Un rapide sondage a montré que sur les cyclistes présent-es dans la salle, 20% avaient déjà été renversé-es par une voiture. Ce danger est un frein pour le développement du vélo en remplacement de l'automobile, pour aller au travail par exemple. Il oblige aussi de nombreux parents à utiliser leurs véhicules pour emmener les enfants à leurs activités, au collège, au lycée, alors qu'ils pourraient se déplacer à vélo avec des pistes sécurisées.
- **une accessibilité pour tous** : enfants, personnes âgées ou handicapées. Des pistes existent mais pour y accéder des routes sont à traverser sans passage approprié.
- **une amélioration des continuités** : relier les tronçons de pistes, travailler la multimodalité (places pour les vélos dans le train, stationnement à proximité des gares et aux arrêts de cars...)
- **une signalétique à améliorer** car elle est parfois pas visible ou peu compréhensible. Des inscriptions sur le bitume comme « Chaussée partagée » avec un logo de vélo et un de voiture, sont souvent bien visibles.

LES DIFFICULTÉS ÉVOQUÉES PAR LES ÉLU-ES

- **le coût, malgré les subventions** : coût du kilomètre : 200-250 000 €/km
- **une concertation qui ne se fait pas toujours facilement** entre communes voisines
- **une concertation inexistante avec le département**
- **une acceptation pas toujours évidente** par le reste de l'équipe municipale
- **un temps long d'observation**, de consultations, d'études...
- **d'autres travaux importants à réaliser** en même temps que les pistes cyclables
- **une culture de la voiture** qui a façonné l'urbanisme : faut-il créer ou aménager l'existant pour les pistes cyclables ?
- **des territoires différents** et donc des modalités d'application de décisions différentes : Crach avec son habitat diffus est plus difficile à aménager qu'une ville comme Auray.

DES CONSTATS PARTAGÉS

- **un territoire à partager entre automobilistes et cyclistes** : comment améliorer la cohabitation ?
- **travailler sur la notion de vitesse** : la vieille route de Crac'h est de plus en plus proposée par des appli comme Waze, mais si la vitesse était limitée à 40km/h elle le serait moins. En abaissant les vitesses autorisées pour les voitures, cela sécurise l'usage du vélo tout en le rendant aussi plus rentable en temps de déplacement.
- **une méconnaissance parfois des modalités proposées**, par exemple : le chaussidou
- **l'existence de nombreux sites et portions dangereux pour les cyclistes** dont le cas particulier du pont Kerisper

CONCLUSIONS DE LA TABLE RONDE

Plusieurs pistes ont été avancées :

- **travailler en concertation entre élu-es des différentes collectivités locales**
- **des élu-es se sont engagé à échanger plus entre communes voisines**
- **travailler en concertation entre élu-es et cyclistes**
Si les échanges et le dialogue au niveau municipal sont assez simples, en revanche, ils le sont beaucoup moins avec l'intercommunalité ou le département. **Il est donc proposé qu'un courrier soit adressé aux Présidents d'AQTA et du Département 56 pour leur demander d'associer aux réflexions des représentant-es des usagers.**
- **adapter le plan vélo d'AQTA en privilégiant les transports du quotidien** sur la base d'un recensement des besoins intégrant les accès aux ZAC, à la gare d'Auray, etc.
- **développer la multimodalité**
- **s'inspirer des pratiques ou solutions mises en place ailleurs**, par exemple le giratoire à la hollandaise
- **engager de nouvelles Vélorutions sur AQTA** pour mobiliser d'autres cyclistes et élu-es



Labecane56



avec le soutien technique de

