

Bonjour,

Suite à la réunion du comité de suivi des travaux TEO du 7 octobre dernier, nous souhaitons compléter l'échange verbal.

L'accès aux zones 30 et aux sections de fin de bandes cyclables posent question quand à la sécurisation des circulations à vélo. Nous l'avions énoncé à l'enquête publique comme discontinuité cyclable.

L'aménagement en phase finale apporte plus de perspectives que les plans présentés au public et les questions que ceux-ci pouvaient soulever.

Pour les exemples ci-dessous, quelle sera la priorité ? Au plus fort, au plus rapide ?  
Ou comme répondu dans l'assemblée, l'application du code de la route.  
Au premier coup d'oeil, la chose n'est pas évidente.



Sens Pont d'Armor – Place de la Cité : Près de la sortie du parking Balzac, en amont du giratoire et station Balzac : sortie de la bande cyclable et après rétrécissement. Qui passe devant : automobile, vélo ?



Sens Place de la Cité – Pont d'Armor : Entrée station Balzac.  
Quelle priorité ?



Sens Place de la Cité – Pont d'Armor : rétrécissement en amont du feu Massigon. Où sera placée la ligne de feu ? Celle-ci devant être aménagée d'un sas vélo. La bande cyclable doit pouvoir se terminer dans le sas vélo pour permettre l'usage de cet aménagement ainsi que le passage au

« tourne à droite ».

En l'absence de cycle de feu rouge, la question de la priorité dans l'insertion au rétrécissement se pose également.

Il est certainement nécessaire de déroger au code de la route dans la création de tels aménagements. Le retour de l'expérimentation nantaise se fait attendre. Les usagers sont dès à présent sur la route et exposés aux difficultés.

La création d'outils intuitifs est indispensable. Un enfant de plus de 8 ans doit rouler sur la voie selon le code de la route. Bien ignorant de code de la route !

Du retour des cyclistes chevronnés, se maintenir devant un véhicule en entendant vrombir le moteur derrière soit est parfois chose peu rassurante.

Là encore un enfant de plus de 8 ans roulant sur la voirie saura-t-il se faire respecter ? Il est alors tout à fait compréhensible que certains cyclistes préfèrent circuler sur le trottoir en irrespect du code de la route.

Pour illustrer les échanges de mardi soir sur la circulation des cyclistes sur le trottoir du Pont d'Armor, certains ont peut être quelques appréhensions à l'approche d'un tel giratoire...





Et pour s'inspirer de l'expérimentation ou de l'exemple nantais, l'illustration de la prise en compte des tous les usagers lors des travaux .



Le projet TEO mobilisant des fonds publics s'inscrit comme un outil de changement de mobilité, changement auquel nous croyons !

Pour tout projet de parking, il est avant tout nécessaire de faire intervenir l'ensemble des acteurs et des usagers. Chacun dispose d'idées pour inventer une autre mobilité. Dans l'exemple de la piscine, la réduction de l'accès au bus pour un abonnement à aquaval permettrait de réduire le nombre de voitures notamment pouvant venir de Pordic ou Plérin (ligne C desservant la piscine).

Restant à votre disposition pour la promotion des mobilités du futur et partager toutes nos idées et inventions.

Cordialement,

Pour Vélo utile  
Elise GARNIER