



ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT
DES DÉPLACEMENTS À VÉLO
DANS L'AGGLOMÉRATION BRIOCHINE.

29bis rue du Légué 22000 Saint-Brieuc

Saint-Brieuc, le 1er décembre 2015

à Monsieur le Président
de Conseil départemental des Côtes-d'Armor
9 place du Général de Gaulle
CS 42373
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Objet : participation publique sur le projet
de réaménagement du giratoire de l'Arrivée à Plérin

Monsieur le Président,

Dans le cadre du projet de réaménagement du giratoire de l'Arrivée à Plérin soumis à participation du public, au nom de l'association Vélo uTiLe œuvrant pour le développement des déplacements à vélo sur le territoire de l'agglomération briochine, nous tenons à vous faire part des observations suivantes :

Tout d'abord, nous ne pouvons que constater avec regret que **ce projet d'aménagement ne donne aucune place aux modes de transport actifs** qui nécessitent des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées les éloignant de la circulation automobile.

Nous déplorons également l'insignifiance des objectifs défendus pour réaliser ce projet qui ne visent principalement qu'à absorber l'augmentation du trafic automobile, mais qui en définitive ne peuvent qu'encourager l'utilisation de la voiture.

En outre, aucune analyse, aucune étude ne vient étayer cette augmentation du trafic. Nous constatons en effet que le dossier, qui n'est composé que de trois feuillets, ce qui nous semble très insuffisant au regard des 1,9 MF € de l'investissement annoncé, ne comporte aucun élément permettant de justifier ces travaux. Un diagnostic devrait au moins mettre en évidence cette éventuelle augmentation constante du nombre de déplacements accompagné d'une analyse de l'évolution de la façon de se déplacer et des motifs de déplacement.

Cette étude pourrait également observer que de nombreux cyclistes parcourent également ce secteur chaque jour et tentent de franchir à leurs risques et périls ce giratoire. Le flux important de la circulation automobile à certaines heures est en effet un réel danger pour les personnes se déplaçant en vélo.

Cette étude s'appuierait en outre sur les grands débats actuels sur la transition énergétique ainsi que sur les politiques publiques locales, régionales, voire nationales ou européennes qui prônent toutes une réduction très forte de la consommation d'énergie et des gaz à effet de serre, sachant que **la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre représente 28 %**, comme par exemple :

- le Plan de déplacements urbains (PDU) de Saint-Brieuc Agglomération adopté le 28 septembre 2006 qui a pour objectifs de « *développer et améliorer les aménagements en faveur des vélos* » mais aussi de « *coordonner les projets d'urbanisation et l'organisation des déplacements pour un développement durable de l'agglomération* » en se donnant « *les moyens d'agir sur les causes de la mobilité de façon à ce que l'organisation spatiale et les règlements d'urbanisme contribuent à contenir le besoin de mobilité et favorisent les modes de déplacements autres que la voiture particulière* » ;

- le SCOT du Pays de Saint-Brieuc approuvé 27 février 2015 qui dresse un constat relativement alarmant de la situation des déplacements dans le Pays de Saint-Brieuc : « *Le territoire du Pays de Saint-Brieuc est aujourd'hui très dépendant de la voiture individuelle, majoritairement utilisée pour les déplacements quotidiens domicile-travail (...) La concentration des zones d'emploi et la saturation du réseau routier autour des pôles urbains ainsi que l'inadaptation de l'offre en mobilité face aux déplacements quotidiens engendrent une utilisation massive de la voiture individuelle et un allongement des distances (...) Un bilan GES peu satisfaisant : La mobilité quotidienne automobile est responsable de 79 % des émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements* ». Afin d'y remédier et de « réorganiser les mobilités dans une logique de développement durable », le SCOT préconise, la nécessité de « repenser ces mobilités » par « une maîtrise des flux de déplacements » « **en recherchant les alternatives au tout voiture dans les projets d'aménagement** ». Ainsi, l'objectif défendu par le SCOT est « **La réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements et l'augmentation de la part des modes de transports alternatifs (transports collectifs, deux roues, marche à pied...) au regard des nuisances sur l'environnement et des impacts sur le changement climatique** » en agissant « à la fois sur le long terme, en liant implantation des habitations et répartition des emplois et services, et sur le moyen terme, **en privilégiant les alternatives à la voiture dans les politiques et choix d'aménagement afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre** » ;

- le Schéma Régional Climat Air Énergie, qui s'engage notamment pour une mobilité durable par une action forte sur l'aménagement et l'urbanisme et le développement des transports décarbonés et/ou alternatifs à la route ;

- la récente loi de transition énergétique pour la croissance verte promulguée le 17 août 2015 qui fixe comme objectif une **réduction de 40 % des gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990** et une **réduction de 75 % de ses émissions totales en 2050 par rapport à 1990** ;

- plus récemment encore, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) adoptée le 18 novembre par le Conseil des Ministres, qui a pour objectif dans le domaine des transports de **diminuer de 29 % les GES à l'horizon 2028 par rapport à 2013** et d'au moins deux tiers d'ici 2050 ; pour y parvenir, il est notamment prévu de **maîtriser la demande de mobilité** (en agissant sur l'urbanisme, le télétravail, le covoiturage...) et de **favoriser les alternatives à la voiture individuelle** ; cette stratégie nationale bas-carbone est porteuse de deux grandes ambitions : **placer au cœur des décisions économiques l'objectif de réduction de l'empreinte carbone** et **réorienter les investissements en faveur de la transition énergétique** ;

- et enfin, le Conseil Européen qui a également validé en octobre 2014 un accord, auquel vous avez sans doute contribué, s'engageant à **réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990**.

Nous demandons par conséquent que ce projet soit réétudié afin que le vélo soit reconnu comme un mode de déplacement à part entière et qu'il soit traité à égalité avec les modes motorisés sachant que la réalisation des travaux que vous envisagez ne permettra aucune perspective d'amélioration.

Nous souhaitons en effet qu'une certaine partie des usagers de ce giratoire, et notamment les 800 employés et les 2500 visiteurs attendus chaque jour sur le site dès l'ouverture du nouvel hôpital en 2016, puissent **utiliser le vélo comme un moyen de déplacement adapté et d'autant plus pertinent qu'il aura été intégré, dès l'amont, dans le projet d'aménagement**.

Nous vous rappelons également le passage de l'EuroVélo 4 (qui relie Roscoff à Kiev) à proximité de ce giratoire. Comme vous le savez, EuroVélo est le réseau des itinéraires cyclables européens et la traversée de la route départementale n°786 est un point noir que tous les



européens voyageant à vélo, hélas, se doivent de subir en arrivant sur le site. Ces européens ne méritent-ils pas des cheminements cyclables de qualité à la hauteur de dynamisme économique européen qui vous est cher ? En outre, la cyclabilité même de cette véloroute est remise en cause, car de plus en plus d'automobilistes l'utilisent comme itinéraire bis pour rejoindre ce secteur de l'Arrivée alors que cette route est extrêmement étroite.

Enfin, comme nous l'avions déjà évoqué dans notre précédent courrier du 5 novembre dernier (par lequel nous vous avons demandé une entrevue), nous sommes convaincus que l'aménagement routier de **ce site mérite une réflexion toute particulière à l'occasion de l'ouverture de la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques** qui vient de débiter à Paris et pour laquelle vous avez été désigné pour représenter les Départements de France. A ce titre, vous avez affirmé récemment dans la presse locale : *« Face à cet enjeu climatique, le Département doit avoir son mot à dire sur les questions de transition énergétique. Son rôle est bien de mobiliser tous les acteurs du territoire : citoyens, entreprises, associations... **Les enjeux climatiques sont du ressort de tous les citoyens mais aussi de toutes nos collectivités** »*. Nous partageons totalement ce point de vue et face à ces enjeux majeurs, nous sommes prêts à vous accompagner pour que, dans les années à venir, en changeant nos comportements, en décarbonant nos habitudes, notre département puisse devenir un territoire cyclable.

Dans l'attente d'une prochaine rencontre et en vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à notre demande, **veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre parfaite considération.**

Pour l'association Vélo-uTiLe