



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

Elise GARNIER 20, Le Boisveloup 22440 TREMUSON
Email saintbrieuc@fubicy.org

SAINT BRIEUC AGGLOMERATION
Madame la Présidente
3 place de la résistance
BP 4403
22044 SAINT BRIEUC cedex2

St Brieuc, le 15 avril 2014

Objet : Aménagements pour déplacements sécurisés à vélo sur le tracé TEO Armor-cité.

Madame la Présidente,

Vos services ont rencontré des représentants de l'association VéLo uTiLe le 17 mars pour échanger sur les travaux en cours concernant la portion Place de la Cité- pont d'Armor du tracé de TEO.

Au cours de cette rencontre, des propositions ont été faites et ont été amendées lors de la réunion de la commission aménagement de notre association qui s'est tenue le 2 avril 2014.

Pour mémoire, nous rappelons que le PDU 2006/2016 (**adopté à l'unanimité** en Conseil d'agglomération le 28 septembre 2006) fixe dans son axe 4 : « FACILITER ET DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES DOUX / 4.1 Développer et améliorer les aménagements en faveur des vélos : (...) diagnostiquer les besoins des cyclistes, (...) identifier les pôles générateurs et récepteurs de déplacements, les obstacles à franchir ou à contourner (...) **La réalisation de pistes cyclables ou de voies mixtes bus-vélos** va de pair avec la création ou le repositionnement de parcs vélos (...) ».

Dans cette optique, VéLo uTiLe préconise donc :

– pour la portion « place de la Cité » :

Le projet retenu par l'agglomération étant les parkings en épis extrêmement dangereux pour les vélos (et notamment pour les enfants non visibles lors d'une manœuvre de la voiture en marche arrière). **Nous demandons que les vélos puissent circuler sur le site propre de TEO.** Pour cela les pictogrammes de vélo seront au centre de la voie de bus (et non de reproduire l'aménagement de la rue Jules Ferry). La cohabitation bus-vélo est aujourd'hui largement répandue en France où plus de 90% des Communautés Urbaines autorisent la circulation des vélos sur leurs voies de bus.

Rappelons également que nous désapprouvons totalement la suppression de la 2e voie de bus sur une portion de ce tracé au profit de trois places de stationnements. Cette réalisation, au démarrage du tracé, en plus de générer de l'insécurité donne un très mauvais signal pour la suite des travaux de cet aménagement de transports collectifs en site propre dont l'objectif est de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants et plus économes en pétrole.



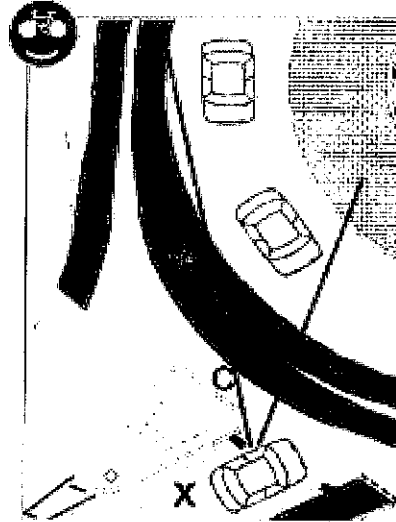
– connexion de la place de la Cité avec l'avenue Loucheur ainsi que la rue des Solidarités :
Nous demandons que des liaisons soient réalisées pour assurer une continuité cyclable avec les aménagements réalisés par la ville de Saint Briec.

– pour les giratoires jumeaux de Mazier :

Tout d'abord, nous rappelons ici que les giratoires sont les aménagements urbains les plus accidentogènes pour les cyclistes, d'autant que la trafic sera élevé.

La création de giratoires mérite une attention toute particulière.

La mise en place d'une **matérialisation renforcée de la trajectoire cyclable dans les giratoires est à notre sens un réel atout pour la sécurisation et la visibilité des cyclistes** comme illustré ci-contre.



Les pictogrammes sur la voirie rappellent l'existence des vélos. **A minima, nous demandons que ceux-ci soient mis en place autour des ronds point (au centre de la voie partagée avec les véhicules motorisés)**, ainsi que des **merlons en entrée et sortie**, pour ralentir la voiture mais aussi protéger les vélos entrants ou sortants des ronds points.

Nous tenons à préciser que la limitation de la vitesse par une zone 30 ne doit pas se substituer aux aménagements adéquats.

La loi LAURE (Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) en son article 20 stipule la création d'aménagements cyclables lors de la réalisation ou du renouvellement de voies urbaines.

– pour la portion entre les deux ronds points (pont enjambant la RN12) :

Les bandes cyclables devront avoir un traitement différencié et une largeur de 1,7 m chacune. Rappelons que ceci est valable pour le reste de la voirie jusqu'au pont d'Armor.

– au niveau de la rue Massignon :

Le refuge piéton créé un étranglement et en danger le vélo devant partager la voie très étroite avec les voitures et les bus. Nous demandons que la largeur de la rue soit maintenue (avec la bande cyclable à traitement différencié) jusqu'au carrefour par un report côté trottoir, permettant de maintenir le refuge piéton.

– au niveau des Stations Massignon et Balzac :

Le classement en zone 30 de la voirie à proximité des stations avec rétrécissement de la voie qui doit être partagée avec les voitures est générateur de danger. De nouveau ici, la zone 30 ne doit pas se substituer aux aménagements cyclables.



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

Ces propositions sont vraiment des propositions a minima pour que la sécurité des cyclistes soit juste assurée et le déplacement des cyclistes juste facilité. Il est évident qu'il ne s'agit pas là hélas de propositions répondant à une politique volontariste favorisant le déplacement en vélo. C'est pourquoi Vélo utile sera intransigeant sur leur respect.

Dans le souci de construire une cohérence pour les déplacements cyclables dans l'agglomération, une consultation des usagers de ce type d'aménagement bien en amont est indispensable.

Nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'expression de notre considération distinguée.

Présidente de Vélo uTiLe
Elise GARNIER

Copie : M. le Maire de Saint-Brieuc

Comité de quartier Ginglin Plateau Central

PJ : Observations Vélo uTiLe, enquête publique TEO 12 juillet 2012

Lettre de Vélo uTiLe du 16 septembre 2013

Vélo uTiLe

www.velo-utile.fr

email : saintbrieuc@fubicy.org