



Elise GARNIER – 20 le Boisveloup – 22440 TREMUSON

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

Saint-Brieuc, le 11 mars 2014

à Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet : enquête publique sur le projet
de la 1ère modification de droit commun du PLU

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Dans le cadre des modifications apportées au PLU de la commune de Saint-Brieuc et soumis à enquête publique du 10 février au 12 mars 2014, 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 :

Depuis la loi Loi LAURE (loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, article 20), l'urbanisation de nouveaux espaces est l'occasion de créer des aménagements favorisant les déplacements actifs. Ainsi, sur ces secteurs nouvellement proposés à l'urbanisation, la création de liaisons pour les déplacements piétons ou cyclistes dans des conditions sécurisées et confortables est une réelle opportunité pour favoriser les mobilités actives permettant d'accéder notamment aux équipements publics. Dans cet objectif, nous considérons que les itinéraires adaptés méritent d'être présents dans les outils de planification et en tout premier lieu le PLU.

Tout d'abord, nous reprenons ci-après des extraits de la note de présentation ayant un rapport avec l'usage du vélo :

- schéma page 15 - les enjeux de développement : parmi ceux-ci, l'usage du vélo est cité à deux reprises : « *prise en compte des liaisons douces* » et « *créer un axe vert support à la trame piétons / cycles* »

→ ce schéma ne prévoit donc la création que d'une seule piste cyclable selon un axe nord-sud traversant le site ;

- page 16 - élaboration du projet : il est indiqué que ce projet permettrait de « ... *assurer la continuité des parcours cycles existants sur la rue de Jersey et le boulevard Schuman et ses contre-allées* », « ... **assurer des liaisons douces interquartiers en lien avec l'axe piéton central nord-sud créé à travers l'opération ...** »

→ ce schéma ne prévoit également qu'une seule piste cyclable mais celle-ci est située en bordure de la rue de Jersey, et malgré l'engagement cité plus haut, aucune liaison vers l'est n'est prévue pour relier les équipements publics situés dans le quartier de la Ville-Hellio ; cependant, l'axe nord-sud, prévu en cheminement doux, est sans doute destiné à l'usage du vélo (ainsi qu'une amorce vers l'est et l'ouest au centre de cet axe) ;

- ce qui est confirmé sur le schéma de la page 19 (trame verte et bleue) qui précise que cet axe central nord-sud est le « *support de la trame piétons/cycles* » ;

Vélo uTiLe

www.velo-utile.fr

email : saintbrieuc@fubicy.org



- schéma page 22 :

→ il est regrettable que le plan de composition (esquisse illustrative) ne précise pas la nature de la voirie projetée (voiture, vélo ou piéton) ;

- page 23 – **modification du plan de zonage**

→ ce plan reprend sans aucune modification les liaisons douces à créer prévues au PLU approuvé en février 2013 : axe nord-sud du site se raccordant vers l'ouest sur une hypothétique liaison douce sur la commune de Ploufragan ;

- pages 24 et 25 - **modification des orientations d'aménagement / 3. accès / desserte douce** : « *le projet s'appuiera sur les liaisons douces existantes de manière à assurer la continuité des parcours cycles (...) des liaisons douces interquartiers en lien avec l'axe central devront être créées ...* »

→ un schéma précise le tracé de ces liaisons douces à créer ; outre l'axe nord-sud, seules 2 autres liaisons douces sont créées : en bordure de la rue de Jersey au nord et en bordure de la rue de Plaine-Ville à l'ouest, aucune liaison n'est prévue en direction de l'est du site ;

- pages 30 et 31 – compatibilité du projet avec les grandes orientations du PLU :

→ il est rappelé que la ville de Saint-Brieuc « *favorise l'usage des modes doux* » dont le vélo, et estime ainsi (à tort) qu'à travers le seul mail piéton créé (axe nord-sud), cet objectif serait atteint ;

- pages 35 et 36 – analyse des incidences du projet : « *... la connexion avec les pistes cyclables (...) qui relient l'ouest de la ville au centre-ville offrent une alternative intéressante à l'automobile pour les déplacements à l'échelle de la ville* »

il est également précisé que la protection de l'air et du climat serait garantie par « *la création des liaisons vertes vers les pôles d'attractivité du territoire* » tout en soulignant « *une volonté communale de renforcer son maillage de liaisons douces* ».

→ Là aussi, des objectifs louables mais qui ne se traduisent pas hélas dans les projets d'aménagement.

C'est pourquoi, nous estimons que **ce projet**, malgré les différents objectifs annoncés et rappelés ci-dessus, **est notoirement insuffisant en matière de création de pistes cyclables.**

En effet, aucune création de liaisons douces n'est prévue à l'est du site, c'est-à-dire en direction des principaux équipements publics existants du quartier (écoles, crèche, terrains de sport, etc.) en dehors des voies réservées aux véhicules à moteur.

En outre, en ce qui concerne ces deux documents soumis à modification dans le cadre de l'enquête publique : le **plan de zonage** et les **orientations d'aménagement**, nous constatons une incohérence entre ces deux documents : le premier ne prévoit aucune modification des liaisons douces à créer (l'axe nord-sud était déjà inscrit sur le plan de zonage approuvé en février 2013), le second en prévoit deux (en bordure de la rue de Jersey au nord et en bordure de la rue de Plaine-Ville à l'ouest) ; **nous demandons ainsi que les deux pistes cyclables inscrites dans les orientations d'aménagement le soient également dans le plan de zonage.**



Nous souhaitons également, pour conforter notre demande, nous appuyer sur :

- le **rapport de présentation du PLU** approuvé en février 2013 :

> chapitre IV – diagnostic et état initial / 4.6 enjeux et perspectives d'évolution - LES DÉPLACEMENTS

Il est indiqué que « *compte-tenu du trafic automobile important, la réduction progressive de celui-ci sur certains axes est une orientation du P.D.U. que la ville de Saint-Brieuc doit prendre en compte dans son PLU* » ;

> chapitre V – orientations et mise en oeuvre du PLU / A.2.4 ORGANISER LES DÉPLACEMENTS DE DEMAIN

Il est indiqué que « *pour offrir des solutions alternatives à l'usage de la voiture, la ville a également pour objectif de renforcer son maillage de liaisons douces, valoriser (...) les pistes cyclables* » ;

> chapitre V – orientations et mise en oeuvre du PLU / C.2.2 le plan de déplacements urbains de l'agglomération de Saint-Brieuc

Il est indiqué que **les axes d'action du PDU sont pris en compte dans le PLU** ;

or, en ce qui concerne l'usage des modes doux, le PLU ne prévoit que d'instaurer des normes de stationnement pour les deux roues, ce qui nous semble insuffisant au regard des contraintes imposées par le PDU.

- en effet, le **Plan de Déplacements Urbains** de l'agglomération de Saint-Brieuc approuvé en 2006, par son **axe 4**, encourage la réalisation d'**itinéraires cyclables urbains à vocation utilitaire pour assurer les continuités entre les aménagements existants** ;

il est également prévu que « *le Plan de Déplacements Urbains encadre les Plans Locaux d'Urbanisme des communes, notamment pour les règles en matière de voirie et de stationnement. Dans ce cadre, les communes doivent prendre en compte les orientations et les actions du P.D.U. dans leur planification urbaine, et notamment l'axe 8 : coordonner les projets d'urbanisation et l'organisation des déplacements pour un développement durable de l'agglomération* » ;

8.1. "Pour les modes doux, le principe est le suivant : prévoir des cheminements piétons et des voies réservées vélos dans toutes les réalisations de voirie ou opérations d'aménagement. Cette contrainte devra être intégrée non seulement par les communes, mais encore par les opérateurs » ;

nous regrettons vivement que cet axe du PDU ne soit pas pris en compte dans cette modification du PLU.

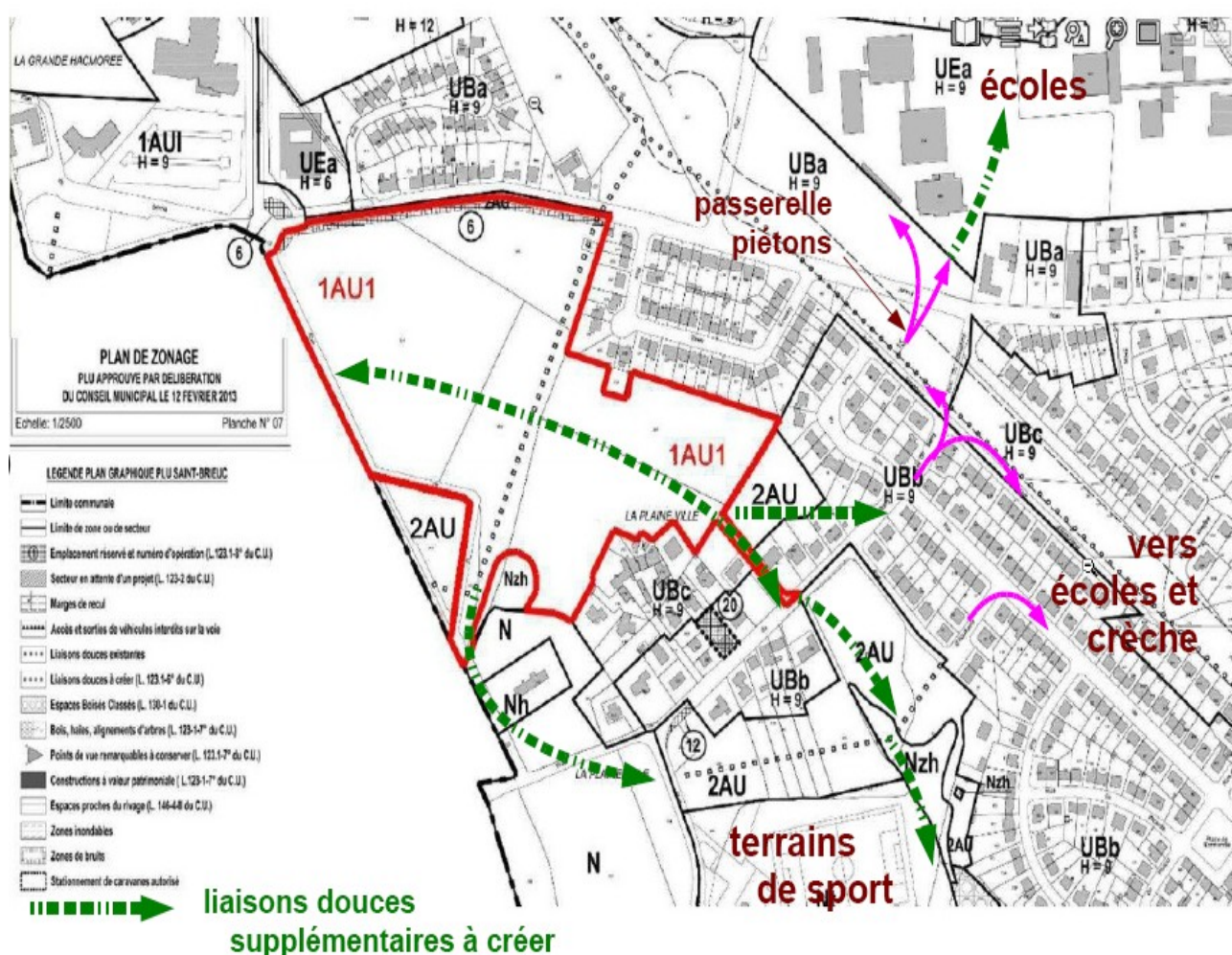
Nous pouvons ainsi constater que, d'une manière générale, ces objectifs ou prescriptions ne se traduisent pas dans ce premier aménagement urbain soumis à enquête publique depuis l'approbation du PLU en février 2013.

Par conséquent, nous vous demandons de ne pas approuver en l'état cette modification de PLU si elle n'impose pas, dans ce nouvel aménagement urbain, un maillage complet de liaisons douces conforme aux objectifs du PDU et du PLU.

Ces liaisons douces devront également être définies par des emplacements réservés comme le prévoit d'ailleurs le PDU.

A titre d'information, nous vous présentons ci-après un schéma d'aménagement des liaisons douces élaboré à partir du plan de zonage sur lequel nous avons rajouté les **liaisons douces supplémentaires à créer** (non prévues au zonage) pour un maillage du quartier reliant les principaux équipements publics et les connectant aux liaisons douces à créer prévues au PLU (notamment entre la rue du Béarn et la rue d'Aquitaine).
Nous précisons cependant que les tracés proposés sur cette esquisse ne sont que purement indicatifs ; un plan de maillage le plus complet possible devra être étudié dans le cadre de l'aménagement du quartier. Nous sommes disposés à être associés à cette étude.

*** Modification du plan de zonage :**



Ainsi, nous estimons que les politiques de mobilité active et en particulier les déplacements "décarbonnés" doivent être pris en compte dans les documents d'urbanisme. Nous sommes convaincus que le PLU doit penser les trajets quotidiens en mode doux en anticipant la conception d'infrastructures le permettant. Ces modes doux devraient être cités en premier dans l'aménagement de ce nouveau quartier afin qu'il soit irrigué à l'intérieur et échangeant avec l'extérieur par des liaisons douces continues et prioritaires.



Enfin, nous souhaitons, d'une manière générale, **donner plus de place à des modes de transport doux nécessitant des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées les éloignant de la circulation automobile.** Ces propositions s'inscrivent dans la logique d'une ville dense, peu consommatrice d'énergie et de ressources environnementales, permettant des rythmes et une qualité de vie épanouissants afin d'en faire un espace moins pollué, moins bruyant, plus humain, mieux intégré à son environnement.

Nous vous proposons également ci-après d'autres pistes de réflexion qui s'inscrivent d'ailleurs dans le prolongement de la démarche du Plan de Référence initié l'an dernier par la ville de Saint-Brieuc nous invitant à imaginer la ville en 2040 :

- Développer un urbanisme visant à contenir les limites de la ville, à favoriser la mixité fonctionnelle du quartier et à développer des services de proximité ;
- Garantir la fiabilité et la sécurité des différents modes de transport et veiller à leur bonne utilisation en réduisant notamment les vitesses des véhicules motorisés ;
- Aménager des espaces appropriables par les habitants (reconstitution des jardins familiaux) et le maintien d'un espace agricole à vocation maraîchère afin notamment de relever l'objectif fixé par le gouvernement de fournir 40% de produits de proximité dans la restauration collective à l'horizon 2017 ;
- Engager une politique du stationnement ambitieuse et compensée par des dispositifs alternatifs : réduction du stationnement, mutualisation d'espaces, places de stationnement regroupées, réversibles, à durée limitée, parking-relais, etc.

En un mot (extrait d'ailleurs des débats de ce Plan de Référence), **la ville de demain, c'est celle que nous construisons aujourd'hui**, surtout lorsqu'il s'agit d'une « page blanche » comme ce nouveau quartier de la rue de Jersey.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à notre demande, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Elise GARNIER
Présidente de Vélo uTiLe