



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

Elise GARNIER – 20, Le Boisveloup – 22440 TREMUSON

Monsieur le Président
Saint Brieuc Agglomération
3 place de la résistance
BP 4403
22044 SAINT BRIEUC cedex2

Saint Brieuc, le 12 décembre 2014

Objet : Pôle d'Echange Multimodal – Observations techniques sur le projet

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation engagée sur le projet du Pôle d'Echange Multimodal de la gare ferroviaire de Saint-Brieuc engagée en juillet dernier, nous vous apportons ci-après nos observations :

- Remarques préalables :

1) les documents fournis de l'avant projet que vous nous avez communiqués en octobre dernier datent de janvier 2014. Certaines de ces informations semblent dépassées. Nous estimons que la concertation ne peut être menée sur des documents obsolètes. Nous sommes en attente de la communication de tous les derniers documents issus de l'évolution du projet, la presse laissant d'ailleurs entendre certains changements profonds ;

2) le projet présenté exclu le boulevard Charner dont les choix qui seront réalisés impacteront inévitablement la circulation au sud de la Gare ;

3) nous nous interrogeons sur l'intérêt du double sens aux véhicules motorisés du boulevard Carnot ;

4) nous rappelons ici que tout projet d'aménagement de circulation doit intégrer les entrées et les sorties de ces aménagements. Ainsi, des aménagements de la rue de Luzel, du boulevard Vauban, du boulevard Charner ainsi que de la rue Abbé Garnier sont à prévoir pour assurer une continuité cyclable indispensable à leur bonne utilisation.

Par ailleurs, les documents d'objectifs (PDU, SCOT...), opposables aux tiers, vous engagent à favoriser des **alternatives au tout voiture**, de mieux partager l'espace urbain et de le rendre accessible à tous. La réalisation de ce projet est pour vous l'occasion de les mettre en application.

Nous réaffirmons les objectifs que nous attendons de ce Pôle d'Échange Multimodal :

- considérer une mobilité autre que l'automobile et accompagner le report modal des déplacements,
- prendre en compte l'accueil, l'accessibilité et la sécurité des cyclistes, ainsi faciliter leurs déplacements et améliorer leur rapidité,
- prendre en compte les cyclistes les moins avertis (enfants, usagers débutants...),
- faciliter l'accès au train avec un vélo (déplacements domicile travail, tourisme...) et prendre en compte leur présence dans la gare.

Vélo utile

www.velo-utile.fremail : saintbrieuc@fubicy.org



- Observations sur AVP :

A – La circulation cyclable dans le Boulevard Carnot

1) Cheminement à l'intérieur de la zone récupérée de la SERNAM.

Vous indiquez dans votre courrier du 9 octobre 2014 que le cheminement vélo pourra se faire à l'intérieur de la zone actuellement occupée par la SERNAM qui représente une longueur de 200 m sur les 850 m du boulevard Carnot. Cette faible proportion ne peut en aucun cas être une réponse suffisante pour faciliter le déplacement à vélo pour l'ensemble du parcours.

2) Aménagements proposés : Les bandes cyclables

La place nécessaire pour la circulation cyclable

En prenant en compte la largeur du cycliste selon la description du CERTU (*Annexe I – A l'épaisseur du cycliste*), l'espace minimum pour la circulation cyclable est de 1,50 m.

Le code de la route (art R.414-4) indique une largeur minimum de 1 m nécessaire pour un dépassement de tout véhicule à deux roues. **L'espace minimum entre la bordure de la chaussée et la limite de la bande cyclable doit alors être d'une largeur de 2,10 m** (*Annexe I-B1 – Dépassement d'un cycliste sans stationnement*).

Par ailleurs, les aménagements proposés incluent un espace de stationnement des véhicules motorisés. Pour une circulation en sécurité, un cycliste doit se déporter de 1 m des véhicules en stationnement pour éviter tout risque de collision par l'ouverture de portières (*Annexe I-C – Protection portière d'une voiture en stationnement*). **Au niveau de ces espaces de stationnement, l'espace entre le stationnement et l'extrémité de la bande cyclable doit être alors de 2,60 m au minimum** (*Annexe I- B1 – Dépassement d'un cycliste avec stationnement*).

3) Les conflits d'usage : Bandes cyclables utilisées comme stationnement :

Il est courant qu'une bande cyclable soit utilisée abusivement comme espace de stationnement. Cette situation est régulièrement observée au boulevard Carnot (accès à l'école, aux commerces et aux services...) et sera hélas poursuivie créant une situation à risque pour la circulation des cyclistes.

Le stationnement sur bandes cyclables est par ailleurs favorisé plus ces aménagements sont larges.

4) Le stationnement minute sur le boulevard Carnot:

Le projet de dépose minute directement sur le boulevard Carnot augmente le nombre de sortie et d'insertion des véhicules sur la voie. Ce type de circulation est propice à des croisements de trajectoires accidentogènes, plus particulièrement aux périodes de pointe. L'aménagement du stationnement minute doit être en dehors des espaces de circulation à vélo.

Pour toutes ces raisons, nous considérons que cet Avant Projet est insuffisant notamment dans les moyens accordés pour les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et ne permet pas non plus de satisfaire les attentes premières (circulation facilitée et sécurisée...).





Aussi, nous demandons la création d'une **piste bidirectionnelle sur tout le boulevard Carnot en site propre éloignée de la chaussée** comme présenté sur le tracé schématique de l'*Annexe 2*.

La largeur recommandée de 3 m est plus accessible que le projet présenté de bandes cyclables. L'aménagement de traversées du boulevard Carnot à proximité des passages piétons permettra aisément de relier des voies perpendiculaires (*voir schémas de vues en coupe, Annexes 3A et 3B*).

Le croisement de la voie de sortie des bus pourra être équipé d'un feu tricolore permettant de sécuriser la traversée de ce carrefour.

B – La circulation cyclable dans la rue Sémard

L'aménagement proposé n'apporte pas de modifications quant à la circulation cyclable. Cet axe permettant d'assurer la liaisons entre différents quartiers, il est nécessaire d'apporter une **amélioration de la sécurité à vélo**, notamment une meilleure visibilité de ces usagers.

Par ailleurs cette voie donne accès au giratoire de la Croix Mathias. Pour améliorer la sécurité des cyclistes, nous demandons à ce que **l'accès au giratoire soit limité à une seule voie**.

C – Le traitement des entrée/sortie des aménagements

Un traitement particulier est à apporter aux entrées et aux sorties des aménagements dans l'objectif d'assurer une **continuité** et une bonne utilisation ainsi qu'une **sécurité** de la circulation cyclable.

Selon le projet présenté, nous pouvons simplement poser quelques questions :

- Comment sera assurée la connexion avec la rue Abbé Garnier et le Pont des Sourds ?
- Comment sera améliorée la circulation dans le rue Vauban qui aujourd'hui présente une difficulté (voie en pente où le différentiel de vitesse vélo/véhicule motorisé est important) ?

La création de deux giratoires au carrefour des rues de Luzel, Sémard, Vauban et du Boulevard Carnot ne contribue pas à la sécurisation de la circulation à vélo. De plus, la densité de circulation des véhicules devrait être très importante. Nous demandons que la **circulation à vélo soit en dehors du giratoire**.

D – Le stationnement des vélos

1) Le stationnement de moyenne et longue durée

Le stationnement sécurisé des vélos devra être assuré par un parc de **50 places de chaque côté de la gare (Nord et Sud)**. Une perspective d'agrandissement est à prévoir avec un projet qui devra contenir **200 places au total à moyen terme**.

Le choix des équipements peut vous permettre ces modulations. Prenons l'exemple de Lorient où les modèles de la marque Altinnova qui offrent la facilité du déplacement de modules ont permis d'adapter l'offre à cette demande croissante (<http://www.altinnova.com/category/abris-velos-securises>)





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

La présentation des plans projet de parking à vélo sécurisé serait intéressante pour nous permettre de vous apporter nos remarques constructives permettant de disposer d'un espace de stationnement des vélos adapté aux attentes exprimées. Dans les aspects techniques de ce projet, il paraît indispensable de mettre en place des **bornes de recharge de vélo à assistance électrique**. Par ailleurs, ce lieu est l'occasion de mettre à disposition **quelques services comme une station de gonflage** de vélos.

2) Le stationnement de courte durée

Pour le stationnement courte durée, une offre complémentaire est à créer par l'installation d'**arceaux** à proximité des services de la gare.

E – L'accès à la passerelle et aux voies SNCF

1) Les ascenseurs

Les ascenseurs doivent être adaptés au chargement de vélos. Les équipements proposés à l'étude dans votre courrier (type 3) sont mieux adaptés à ce besoin.

2) Les goulettes à vélo

L'accessibilité à la passerelle et aux quais SNCF est à compléter par l'aménagement de goulettes dans les escaliers en extérieur et dans l'enceinte de la gare (souterrains). De nombreux exemples existent et permettent de répondre à ce besoin (<http://www.provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/faciliter-transport-velos-dans-escaliers-goulotte>).

La conception doit tenir compte des caractéristiques des vélos pour en permettre l'accès aisément (éloignement du mur et de la main courante, inclinaison de la goulotte, continuité dans les paliers intermédiaires...), voir quelques exemples en *Annexe 4*

Nous souhaitons que nos propositions puissent aboutir et nous sommes disposés à vous rencontrer pour échanger plus longuement à ce sujet.

Comptant sur cette opportunité du Pôle d'Échange Multimodal pour favoriser le déplacement à vélo, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations distinguées.

Présidente de Vélo utile
Elise GARNIER

Copie : SNCF, Gares et Connexion, RFF, Conseil Général des Côtes d'Armor, Conseil Régional de Bretagne, CCI des Côtes d'Armor, Préfecture de Région Bretagne

Pièces jointes : 5 annexes, Statistiques de la mobilité douce

