

Clou rouillé : Saint-Brieuc

Saint-Brieuc est la ville la plus importante de l'agglomération (48 200 habitants). Depuis de nombreuses années, l'ambition de la ville de Saint-Brieuc en faveur du développement des déplacements en vélo est très faible. L'extrait du PDU, approuvé en 2006, est éloquent à cet égard :

« *La part modale de la voiture dans l'agglomération briochine est ainsi nettement supérieure à celle constatée dans d'autres villes de l'Ouest. Elle est par ailleurs en augmentation. En 1992, 68% des déplacements étaient réalisés en voiture sur l'agglomération briochine, contre 60 % à Laval, 56 % au Mans, et 59 % à Nantes pour la même année. La part modale de la voiture est passée à 77% en 2004, contre 58 % à Rennes (chiffres 2000).* »

Le centre-ville de Saint-Brieuc est un des premiers secteurs touché par la prééminence de la voiture. De par sa configuration géographique, il rencontre actuellement des problèmes importants de congestion en matière de circulation. » (source : DUP Projet TEO / Pièce A6 : ÉTUDE D'IMPACT / 4. Justification du projet – avril 2012).

Pour y répondre le PDU de l'agglomération de Saint-Brieuc (2006) se veut ambitieux, pourtant les objectifs de ce PDU montrent qu'il s'agit d'une politique non volontariste mais bien du « laisser faire » :

Les élus de SAINT BRIEUC souhaitent rendre la ville attractive, c'est le leitmotiv du Maire depuis son premier mandat en 2001. Il faut bien admettre que le centre-ville de Saint-Brieuc est exsangue : un commerce sur quatre environ est fermé. Ainsi pour rendre la ville « attractive » :

B. Objectifs				
Modes	Voiture	Transports collectifs urbains (TUB)	Marche	Vélo
Partage modal évalué en 2004	77 %	6 %	15 %	1 %
Partage modal visé à l'horizon 2015	66 %	10 %	20 %	3 %
Partage modal visé à l'horizon 2020	60 %	14 %	20 %	5 %

- 2 immenses parkings souterrains ont été construits en centre-ville, permettant à la ville d'atteindre 2168 places de parkings disponibles (sans compter les places en surface qui ont été maintenues).
- les Zones bleues avec stationnement gratuits pendant une demi-heure ont été étendues ;
- la gratuité des parkings les samedis après midi des mois de novembre et décembre ;
- suppression de carrefours à feux pour mettre des giratoires afin de « fluidifier » le trafic ;
- et dernièrement la destruction de vieilles maisons pour élargir une rue et la mettre en double sens.

Force est de constater qu'aujourd'hui ces décisions sont mauvaises puisque, les nouveaux parkings, construits sous contrat de partenariat public-privé, ont une très faible fréquentation ayant conduit le versement d'une subvention de 900 000 euros en 2014 pour combler le déficit de l'exploitant (Vinci). Et les commerces continuent de fermer. La ville de Saint-Brieuc reste à sa place de mauvais élève en Bretagne pour les déplacements doux.

Pourtant, la politique favorisant la présence de la voiture au détriment du vélo mais aussi des transports en communs continue comme le peut l'attester le projet du transport Est Ouest de Saint-Brieuc (TEO : aménagement de 8 km de bus « en site propre »), sous maîtrise d'ouvrage de Saint Brieuc Agglomération.

Dans le PDU, comme dans les annonces en réunion publique, le projet TEO semblait être intéressant pour le déplacement en transport collectif et favorable au développement du vélo :

« *L'objectif (du projet TEO) est de proposer une offre alternative et réellement concurrentielle, complémentaire avec la voiture. Cela suppose d'autre part de redonner une véritable place aux modes doux (vélo, marche à pied) et de les intégrer en amont dans les projets d'aménagement ou de construction.* » (source : PDU)

Pour la Réalisation de la première tranche, la ville de SAINT BRIEUC garde une grande influence sur le projet sous Maîtrise d'ouvrage de l'agglomération sur son territoire, et celle-ci est bien décevante pour la circulation cyclable :

- mise en place de nombreux parkings en épis en face des commerces, alors que le projet initial prévoyait une diminution du nombre de places de stationnement. Ces places en épis sont extrêmement dangereuses pour les vélos qui passent à l'arrière des véhicules stationnés ;
- absence de piste cyclable pour une section de 35 m de large (voir fig. page suivante de la place de la Cité) ;
- enfin retrait partiel d'une voie de bus au profit de places de stationnement.



Le lobbying des commerces suivi pas la ville a entraîné la modification du nombre de places de stationnement en face des commerces, justifiée ainsi : « *Afin de retrouver de l'espace pour réaliser davantage de stationnement, il a été décidé de remettre en cause une voie bus (...). Cette hypothèse a permis de proposer un autre aménagement de la place, répondant favorablement aux demandes des commerçants* ».

Les décideurs, en acceptant ces desiderata, continuent donc à favoriser les déplacements en voiture, en particulier pour aller dans les commerces de proximité, à rendre non sécurisé celui des vélos et rendent difficile celui du nouveau bus en site propre, comme le démontrent ces schémas extraits de la DUP du projet TEO (Pièce A6 : ÉTUDE D'IMPACT / 4. Justification du projet / pages 22 et 23 - avril 2012) :

B- La place de la Cité



Figure 26 : Projet initial prévu au niveau de la place de la Cité

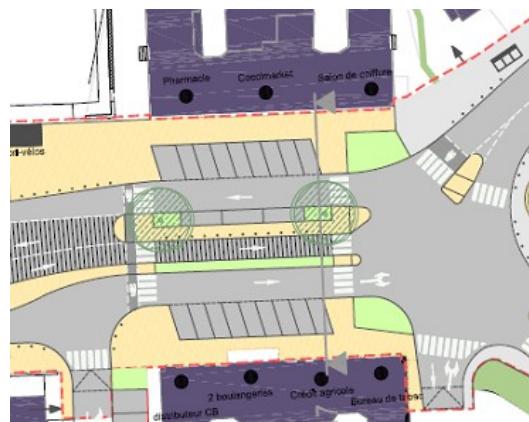


Figure 27 : Modification des aménagements place de la Cité suite à la concertation

- les retombées attendues par l'association si le prix était décerné,

Au vu du résultat de la première tranche de TEO, Vélo utile souhaite qu'enfin les projets réalisés soient cohérents avec les annonces et les différents documents de planification. En effet, à propos de TEO, il s'agissait, comme annoncé en réunion publique en mai 2011 de « *rééquilibrer les modes de déplacements pour plus d'efficacité* » avec comme ambitions de :

« *Améliorer l'offre de transport en commun, développer les modes doux et l'intermodalité et agir en faveur de l'environnement* ».

Vélo Utile souhaite également que l'intérêt général prime sur l'intérêt particulier lors des consultations pour les projets, et souhaite qu'il ait une meilleure prise en compte des mobilités cyclables dans les futurs projets. L'exemple de la place de la Cité ici présenté montre qu'il y a des ententes qui se produisent sans concertation avec les autres usagers impactés

Vélo utile participe aux différentes concertations et contribue aux projets d'aménagements de la ville par de nombreux courriers. L'association attend que ses positions et observations soient écoutées, aujourd'hui ceci n'est pas le cas. L'association ne sait plus trop quel moyen utilisé pour être entendue.

Ainsi, présentant des propositions réalistes, objectives et défendant l'intérêt général, Vélo Utile pense que le prix décerné permettra une reconnaissance nationale du bon sens de ses propositions et compte sur plus de poids auprès des élus. Nous avons le sentiment aujourd'hui que l'association est considérée comme extrémiste et utilisée comme de faire valoir dans les réunions dites de concertation.

Si le prix était décerné à Saint-Brieuc, peut être que les élus comprendront que leur politique date des années 1970 et qu'il est temps de s'ouvrir à la modernité.

- les conflits d'intérêts potentiels entre l'association, les mandataires de l'association et la collectivité.

Vélo utile est une association indépendante qui reçoit quelques soutiens financiers sur des projets qui impactent peu le fonctionnement de l'association, celui-ci étant 100% bénévole. L'objectif de l'association est de faciliter le déplacement vélo par différentes méthodes.