



Saint-Brieuc, le 6 juin 2019

à Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet : enquête publique sur le PDU de Saint-Brieuc Armor Agglomération

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de Saint-Brieuc Armor Agglomération et soumis à enquête publique, 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. À noter que nous nous limitons volontairement à quelques points (sans ordre de priorité) que nous estimons les plus importants. Un délai de six mois aurait sans doute été nécessaire pour que notre association, à moyens limités, puisse examiner les 500 pages du projet de PDU :

1- Part modale du vélo

"Non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo a de nombreux avantages pour les utilisateurs et la collectivité. La France doit aujourd'hui remettre ce mode de transport au cœur des mobilités."

Cette citation est extraite du "**plan vélo et mobilités actives**" lancé par le Gouvernement en septembre dernier (voir annexe 1).

Autres citations de ce plan vélo :

- M. le Premier ministre : ***"Au-delà des attentes fortes qui s'expriment, le vélo est en effet une solution concrète aux besoins de déplacement au quotidien des Français, ainsi qu'une réponse efficace pour accélérer la transition écologique du pays."***

- M. le ministre de la Transition écologique et solidaire : ***"Le vélo doit être demain considéré comme un moyen de transport à part entière, pour la vie de tous les jours. En France, notre potentiel est immense mais nous en sommes encore loin. Nous nous engageons pour faire du vélo une véritable solution de mobilité."***

- Mme la ministre des Transports : ***"C'est ensemble : collectivités locales, employeurs, entreprises de la filière et associations d'usagers que nous agissons pour le développement du vélo et des mobilités actives. Ce plan est un point de départ d'une dynamique collective pour la pratique du vélo dans tous les territoires !"***



A l'heure donc où le Gouvernement lance un plan ambitieux dont l'objectif est de multiplier par trois la part du vélo dans nos trajets, pour passer de 2,7 % à 9 % en 2024, **"témoignant de sa volonté de positionner le vélo comme mode de transport privilégié"**, il nous paraît totalement inconcevable que ce projet de PDU n'envisage qu'une part modale des déplacements pour le vélo à 4,6 % à l'horizon 2030 *.

* Ces 4,6 % sont en fait destinés aux "deux roues" (page 30 du rapport), il s'agit sans doute d'une erreur d'écriture et qu'il convient de lire "deux roues non motorisés".

Passer de 3,3 % à 4,6 % est en effet un très mauvais signal donné par Saint-Brieuc Armor Agglomération au développement du vélo dans les dix prochaines années. Surtout que l'objectif du précédent PDU 2006-2016 était de 5 %, c'est-à-dire que ce PDU revoit à la baisse en 2030 cette part modale de 5 % initialement prévue en 2020 !

Pire, ce manque d'ambition est clairement affiché page 30 du rapport : « **CES VOLUMES ET LA REPARTITION SEMBLANT PEU AMBITIEUX** », voire justifié dans la réponse aux observations de l'Etat qui s'alarme à juste titre d'un objectif **"trop timide"** pour le vélo (page 5, mémoire réponse observations PPA) : « **Il a donc été volontairement choisi d'être réaliste dans les parts modales affichés dans la révision de ce PDU** » !

Ce « réalisme » est donc une très mauvaise base de départ pour ce PDU dans l'élaboration d'actions en faveur du vélo. Le réalisme de l'urgence climatique (augmentation du trafic induit et des GES) et des autres enjeux (causes de la réalité des gilets jaunes, amélioration constante des infrastructures à grande vitesse générant dépendance à la voiture, étalement urbain, éloignement supplémentaire, explosion des consommations de carburants et des conflits sociaux) serait-il oublié ?

Par conséquent, nous demandons que cet objectif soit nettement revu à la hausse pour s'aligner à minima sur le plan vélo national soit une part modale de 9 % pour le vélo.

Dans cette hypothèse, nous souhaitons aussi rassurer les automobilistes : la part modale de la voiture restera encore largement majoritaire en passant de 81,9 % à 77,5 %.

2 - Coordination des acteurs dans la réalisation des infrastructures routières

Nous rappelons que le Plan de Déplacements Urbains doit être une **démarche de planification qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés** afin d'élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Cette coordination doit notamment permettre **l'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux entre les différents partenaires.**

Or, ce PDU révèle une absence totale de coordination entre l'agglomération briochine et le Conseil Départemental concernant principalement **la rocade de déplacements**. En effet, ce projet d'infrastructure routière dans sa section située entre le giratoire du Sabot et les Plaines Villes sur la commune de Ploufragan **ne semble pas avoir été intégré au plan global des déplacements dans l'agglomération et est présenté comme une infrastructure qui est subie et sur laquelle on ne peut agir.**



Ainsi, une des 6 thématiques du plan d'actions vise à « Anticiper le bouleversement des circulations induit par la rocade de déplacements » et l'action 5.1 nous confirme que le PDU n'a qu'un rôle d'observateur (page 54 du rapport) :

"Un calendrier et une fonction de la rocade de déplacements pas arrêtés (...) L'arbitrage sur le gabarit et la fonction sur cette rocade de déplacement ne dépend pas du PDU. Ainsi, lors de la prochaine révision de celui-ci, il conviendra d'acter les choix opérés par les différents maîtres d'ouvrage (...)".

Cette absence de coordination a même été constatée dans le bilan du PDU 2006-2016 qui indique (page 13 du rapport) : *"Modes doux (vélo, marche) : Un manque de synergie des actions touchant la pratique cyclable et de la marche"*.

Par conséquent, nous demandons :

- une plus grande cohérence entre les différentes politiques de développement urbain relatives aux déplacements ;
- des réunions régulières entre les collectivités territoriales et les gestionnaires de voirie pour une meilleure prise en compte des mobilités actives ;
- à être associés à tout projet d'aménagement routier d'envergure au regard des impacts sociaux et environnementaux.

3 - Impacts de la rocade de déplacements

Ainsi, cette absence de coordination entre le Département des Côtes-d'Armor et Saint-Brieuc Armor Agglomération entraîne des conséquences désastreuses pour l'usage du vélo.

A titre d'exemple, nous dénonçons notamment l'impact très fort des coupures provoquées par la rocade de déplacements (dans sa section non réalisée à ce jour) sur les mobilités actives en coupant en deux la commune de Ploufragan sur tout son territoire. Une coupure urbaine est un obstacle compliquant les déplacements de proximité des piétons, des cyclistes. Comme cette rocade de déplacements, les grandes infrastructures facilitent les déplacements lointains au détriment des déplacements de proximité.

Or, bien que le mal soit diagnostiqué au moins à quatre reprises dans les différents documents de ce projet de PDU :

- page 127 du rapport de diagnostic :

"2.6. L'impact des coupures sur les déplacements doux : Qu'il s'agisse de coupures naturelles (vallées fluviales) ou anthropiques (infrastructure ferroviaire ou RN12), celles-ci auront un impact non négligeable sur le pratique des modes doux en augmentant sur les distances à parcourir, et en concentrant sur les flux tous modes sur ces passage (...)

D'une manière générale, la majorité des franchissements ont été aménagés sans une réelle prise en compte des modes doux (...). Si sur le pôle briochin, plusieurs franchissements seront sécurisés, notamment dans les secteurs urbains denses, au sud aucune traversée ne répondra pleinement aux conditions de sécurité" ;

- page 18 du rapport :

"Synthèse et premiers enjeux identifiés sur le réseau viaire (...) Des phénomènes de coupure qui peuvent impacter sur les autres modes et sur l'urbain en général" ;



- page 25 du rapport :

"Synthèse et premiers enjeux identifiés sur les modes actifs et les véhicules partagés (...) Des coupures naturelles ou anthropiques qui peuvent complexifier les pratiques en particulier au sud du territoire" ;

- page 28 du rapport :

"L'objectif (...) de faire en sorte que l'usage de (la voiture) ne soit (...) une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui".

Aucune action n'est prévue pour y remédier afin de préserver les passages existants pour les mobilités actives ! Pas de prise en compte des menaces engendrées par la rocade ! Pas de traduction dans les actions !

Malgré la réponse aux observations de l'Etat (page 6, mémoire réponses observations PPA) : **" le PDU étant un document programmatif, il convient de préfigurer des aménagements qui soient compatibles dans le temps avec la finalisation de l'axe de contournement sud."**

Malgré les observations de l'AE (page 9, mémoire réponses observations PPA) :

L'Ae rappelle à SBAA l'obligation d'appliquer le principe d'action préventive et de correction⁹ des atteintes à l'environnement, au travers de la séquence ERC « éviter, réduire, compenser » à tout nouveau projet routier compte tenu des incidences sur la consommation d'espaces naturels et agricoles, l'imperméabilisation des sols, la dégradation de la trame verte et bleue et des risques de développement d'une urbanisation diffuse avec de nouveaux effets négatifs.

Malgré la réponse prévoyant des actions d'évitement à ces coupures (page 9, mémoire réponses observations PPA) :

Réponse : L'évaluation environnementale rappelle (tome 2, chapitre 7), pour chaque incidence négative, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'ores et déjà mises en exergue dans le cadre du projet de PDU, où préconise leurs prises en compte dans le cadre d'autres documents de planification et projets d'aménagement urbain. Les mesures

Le document cité ne traite en aucune manière des coupures de la rocade de déplacements et donc n'envisage aucune action à ce titre.

Malgré l'action 8.1 du précédent PDU 2006-2016 (page 70) qui prévoyait :

"Pour les modes doux (de) prévoir des cheminements piétons et des voies réservées aux 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."

Malgré l'action 5.1 du précédent PDU 2006-2016 (page 56) qui prévoyait :

" Prendre en compte les orientations du PDU dans les aménagements routiers (...)

4) La poursuite des études de la déviation autoroutière Sud de la RN 12, afin de préparer l'avenir et identifier le tracé retenu pour cette infrastructure prévue à moyen long terme.

Il convient, pour l'ensemble de ces réalisations, de garantir la prise en compte des transports collectifs et des liaisons douces."



Aucune voie réservée aux mobilités actives n'a été réalisée sur les sections de la rocade de déplacement réalisées dans la période 2006-2016 pour maintenir les voies existantes et éviter les coupures

Malgré les orientations définies dans le DOO du SCOT et auxquelles le PDU doit se conformer (page 8 du rapport) :

*"L'objectif général en terme de mobilité est de réorganiser les mobilités dans une logique de développement durable. Pour y parvenir, le DOO prévoit six orientations ayant trait à l'ensemble des composantes de la mobilité : (...) Donner les moyens aux modes de déplacements doux de devenir une réelle alternative à l'usage de la voiture (...) **Intégrer les alternatives au tout-voiture dans les projets d'aménagement**"*

Malgré la programmation de la section Merlet – Plaine Ville de la rocade de déplacements prévue en totalité pendant le déroulement de ce PDU (page 17 du rapport) :

" Le tronçon Le Merlet – Plaine Ville prévu pour 2020 en 2X1 voie "

Malgré l'action 4.5 (page 65 du rapport) qui vise à *"Inciter au report au modal en créant les conditions favorables à une mobilité alternative, dès les premières réflexions sur les projets urbains"* et à *"Veiller à des conditions de rabattement alternatif pour tout nouveau développement urbain (par) l'intégration des modes doux (cheminement doux et traversées piétonnes sécurisées"*

Aucune action n'est prévue en particulier dans ce projet de PDU pour interdire les coupures par la rocade (ou toute autre nouvelle infrastructure routière) de voies existantes destinées aux mobilités actives

A noter que, dans sa délibération en date du 20 décembre 2018, Saint-Brieuc Armor Agglomération a manifestement oublié les mobilités actives dans sa réflexion :

2) La cohérence du contournement Sud avec les évolutions / Réflexions actuelles

En outre, la fin de l'infrastructure de contournement de St Brieuc est mise en exergue dans le futur PDU comme un entrant indispensable pour asseoir une vraie politique de mobilité sur le nouveau territoire à 32 communes.

A noter également que pour répondre à l'incidence des effets du PDU (évaluation environnementale, page 36), il est prévu dans le cadre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de **"réaliser notamment des passages à faune (dont de la petite faune) en nombre suffisant et avec des dimensions adaptées (selon les espèces considérées)"**.

Si on se félicite de la protection de la biodiversité, on ignore pourquoi aucune mesure n'est prévue pour les passages d'usagers des mobilités actives !

Par conséquent, nous demandons de rajouter une action qui s'inscrit totalement dans la thématique 5 « Anticiper le bouleversement des circulations induit par la rocade de déplacements » :



3-1 - Action 5.5 : interdire toutes les coupures pour les mobilités actives provoquées par la rocade de déplacement dans sa section du giratoire de Sabot aux Plainevilles à Ploufragan par le maintien de toutes les voies existantes

En effet, la prochaine tranche des travaux de la rocade de déplacement va, incontestablement, provoquer de très gros bouleversements en matière de coupure des déplacements au quotidien. Ainsi, le maintien de voies secondaires est d'une importance majeure pour les personnes qui les empruntent régulièrement à pied ou à vélo : il s'agit notamment des rues du Plan, du Champ Bogard et du Tertre Bressin ainsi que l'ensemble des cheminements existants et des futures voies du site des Plaines Villes en cours d'urbanisation.

D'une manière générale, **avant d'envisager toute nouvelle infrastructure, il convient d'expertiser toutes les possibilités d'aménagements des franchissements existants**. En outre, **lors de la réalisation de tout nouveau franchissement de coupure urbaine** (voie ferrée, voie à grande circulation...), **des voies adaptées à l'usage du vélo et à la pratique de la marche seront créées** sans rallonger les temps de parcours.

4 - Diminution de la place de la voiture

Afin de réduire la part modale de la voiture de 81,9 % à 77,5 % (cf. §1) et pour mieux partager l'espace public en faisant cohabiter tous les modes, il convient de redistribuer cet espace par des contraintes pesant sur la voiture constituant ainsi une incitation à utiliser les modes de déplacement alternatifs (vélo, marche, transports en commun).

La majorité de la population y est d'ailleurs favorable :

- plus de six Français sur dix estiment le trafic automobile en ville difficilement supportable ;
- plus de sept Français sur dix se déclarent favorables à la fermeture des centres-villes à la circulation au moins certains jours ;
- 69 % des Français favorables à une diminution de la place de la voiture en ville *

* <https://www.ruedelavenir.com/actualites/69-des-francais-favorables-a-une-diminution-de-la-place-de-la-voiture-en-ville/>

A noter également que, même parmi les automobilistes, peu d'entre eux estiment que la voiture doit à tout prix rester un mode de transport prioritaire. Très souvent, les automobilistes eux-mêmes sont sensibles aux arguments de sécurité et de qualité de la vie.

Certes, la prise de conscience existe : *"Une action sur un mode de transport en particulier impliquera des conséquences plus ou moins positives sur les autres modes. A titre d'exemple, la volonté de favoriser les déplacements doux ne peut être envisagée sans une réflexion concomitante sur l'automobile et la place qu'elle occupe sur la voirie."* (rapport page 32), mais, il est principalement envisagé des incitations pour réduire la place de la place de la voiture et non des contraintes.

Car il ne suffit pas de *"favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture"* (rapport page 28), de *"Mettre en place les infrastructures pour créer une véritable alternative à l'automobile avec les modes actifs"* et de *"Favoriser l'utilisation des modes actifs par la mise en place de différents outils (organisationnels et leviers financiers)"* (rapport page 25), il convient également de **réduire, par des mesures contraignantes, le nombre de véhicules motorisés, leur place**



dans l'espace public à ce qui est strictement nécessaire, c'est-à-dire fonctionnellement efficace et socialement utile.

Certes, il est annoncé dans le rapport (page 29) que : *"Le scénario retenu (...) introduit une part de contrainte, pour inciter à l'usage de ces nouveaux modes."* mais seules deux actions visent par des mesures contraignantes à réduire l'usage de la voiture (rapport, pages 59 et 63) :

- action 4.1 : *"Diminuer l'offre de stationnement sur voirie dans le centre-ville de Saint-Brieuc" et "Étendre le secteur piétonnier de l'hypercentre"*
- action 4.3 : *"Poursuivre les aménagements d'apaisement des vitesses en adoptant une politique homogène sur l'ensemble des communes"*

C'est globalement insuffisant. Nous souhaitons ainsi que des mesures fortes soient prises notamment autour des écoles afin de favoriser **l'utilisation des modes actifs par les écoliers**.

En effet, *"L'augmentation du trafic et l'adaptation de la voirie à la voiture ont exclu l'enfant de la rue et plus largement de l'espace public, en réduisant notamment ses opportunités d'apprendre et de pratiquer les modes actifs (...) La moitié des jeunes n'utilise pas un moyen de transport actif (vélo, marche à pied, rollers) pour se rendre à l'école. 70% des enfants du cycle élémentaire en France se rendent, chaque jour, à l'école en voiture pour un trajet souvent compris entre 500m et 2km." **

Or ***"La mobilité active (marche, vélo, roller, trottinette) est un mode d'apprentissage de l'autonomie dans la ville et facteur de bien-être (et) est un élément important de santé physique. C'est la raison pour laquelle il convient de manière prioritaire d'apaiser la vitesse et la circulation en milieu urbain afin de permettre aux enfants de se déplacer sans accompagnement." ****

* <https://www.ruedelavenir.com/thematique/les-enfants/>

Par conséquent, afin de réduire le trafic automobile aux abords des écoles, nous demandons :

4-1 : Pour un partage temporaire de l'espace public par une interdiction du trafic automobile aux heures d'entrée et de sortie des écoles

Le trajet de l'école est une préoccupation importante pour de nombreux parents d'élèves du centre-ville. Voitures majoritaires, absence de parkings à vélos, zone d'attente trop étroite, chassés-croisés difficiles... Autant de conflits d'usages qui créent un sentiment d'insécurité et font émerger des demandes de « zones apaisées » aux abords des écoles.

Nous demandons également d'autres mesures pour réduire le trafic automobile :

4-2 : Pour toute voie nouvelle ou toute voie réaménagée, ne pas affecter plus de 50 % de l'espace public à l'automobile (circulation et stationnement) et tendre vers cette règle (50/50) pour les aménagements de la voirie existante (cf. PDU communauté urbaine de Bordeaux).

4-3 : Pour un partage temporaire de l'espace public par la limitation du trafic automobile quelques jours par an sur des sites remarquables :



A l'image de Paris où le principe de la piétonnisation de l'avenue des Champs-Élysées un dimanche par mois a été voté en 2016 afin que "ce rendez-vous sur la plus belle avenue du monde permette de respirer à pleins poumons et de profiter d'une promenade sans croiser aucune voiture" ou bien de Marseille : « Les Dimanches de la Canebière, toujours festifs et culturels, sur l'artère mythique de Marseille rendue aux piétons tous les derniers dimanches du mois. », **le viaduc du Gouët sera un dimanche par mois réservé aux mobilités actives.** Ainsi "Un nouveau regard s'ouvre sur le territoire (...) on peut ainsi redécouvrir la mer. Sur le tronçon transformé, les piétons ont désormais leur place et l'incroyable viaduc offre ses points de vue vertigineux sur la baie et la ville de Saint-Brieuc (...) Faire du viaduc un élément identitaire de l'agglomération, une infrastructure au service des usagers" (concours European 2015 concernant la ville de Saint-Brieuc sur le thème de « la ville adaptable », projet "Gourmandises Urbaines").

5 - Faire de Saint-Brieuc Armor Agglomération un territoire de référence pour la transition énergétique et écologique

Au regard des grands enjeux planétaires, de la transition écologique et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les déplacements en vélo doivent être la priorité et ne peuvent être qu'une simple option. Elle impose de repenser la mobilité et la hiérarchie des priorités d'investissement.

Saint-Brieuc Armor Agglomération va approuver prochainement son PCAET (arrêté le 5 juillet 2018) et s'engage sur des objectifs ambitieux en termes de lutte contre le réchauffement climatique, en visant une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % en 2030 par rapport au niveau de 2010, ce qui est en accord avec les objectifs nationaux et régionaux.

Ces éléments sont repris dans le rapport (page 8) :

« La question des transports et déplacements dans le PCAET de Saint-Brieuc Armor Agglomération : Arrêté le 5 juillet 2018, les élus de Saint-Brieuc Armor Agglomération ont adopté le projet Plan Climat Air Energie Territorial. Au travers de 30 enjeux et de 6 grandes orientations, le document vise une réduction des consommations d'énergie (20 %), des émissions de gaz à effet de serre (40 %) et polluants atmosphériques ».

La réduction des émissions de GES atteint même un taux de 45 % pour les déplacements qui représente le secteur le plus émetteur de GES du territoire soit 29 % des émissions (extrait PCTAE) :

Objectifs de réduction sectoriels des émissions de GES retenus pour le territoire de SBAA par rapport à 2010

	2021		2026		2030		2050	
	TCO2e 2010	% de réduction	TCO2e	% de réduction	TCO2e	% de réduction	TCO2e	% de réduction
Habitat	176 914	-17%	146 539	-30%	123 763	-58%	74 433	-87%
Tertiaire	90 812	-25%	68 106	-36%	58 312	-83%	15 332	-87%
Déplacements et fret	231 210	-31%	159 375	-41%	137 220	-45%	126 270	-84%
Agriculture + pêche	233 347	-7%	217 219	-10%	210 955	-11%	207 907	-25%
Industrie	59 546	-7%	55 103	-11%	52 731	-21%	47 075	-43%
Déchets	10 202	-21%	8 060	-33%	6 835	-41%	6 019	-79%
Total	802 032	-18%	654 401	-26%	589 816	-41%	477 036	-65%
	Δ 2010		147 631	Δ 2010	212 216	Δ 2010	324 996	Δ 2010
								519 995



Or, le PCAET renvoie vers le plan de déplacement urbain pour la mobilité. Mais le PDU contient peu d'éléments précis sur les émissions de gaz à effet de serre, en tous cas des éléments qui permettraient de vérifier si le PDU répond aux obligations et objectifs du PCAET en matière de déplacements.

Le recul de la part modale de la voiture individuelle projeté dans le PDU est de moins de 5 % en 2030, donc la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les déplacements, mise en avant dans le PCAET, devra tenir pour l'essentiel à l'évolution attendue des motorisations des véhicules. Dans ces circonstances, il est impossible d'apprécier la trajectoire GES de -45 % à l'horizon 2030, fixée par le PCAET, pour les déplacements.

Or, selon les dispositions réglementaires (décret n° 2016-753 du 7 juin 2016 relatif aux évaluations des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à réaliser dans le cadre des plans de déplacements urbains) citées dans l'évaluation environnementale (page 12, scénarios, incidences et mesures, indicateurs), « *L'évaluation est prévue pour la situation au moment de sa réalisation ainsi qu'à l'horizon des deux budgets carbone les plus lointains (soit à t + 5 ans ou t + 10 ans environ), selon les mêmes méthodes que pour les plans climat-air- énergie territoriaux* ».

Le PDU ne précise, pour l'année 2030, que la quantité de GES évités entre le scénario le plus ambitieux, et celui le moins ambitieux soit - 97 tonnes eq CO₂.

Concrètement, le PDU, censé être le plan d'actions du PCAET pour les déplacements, ne propose pas d'atteindre les objectifs de celui-ci sachant qu'il est à craindre que les émissions de CO₂ liées aux déplacements continuent leur croissance dans les années à venir.

Par conséquent, nous demandons que :

- **les dispositions réglementaires susvisées soient respectées pour ce PDU : évaluation des émissions des GES pour la situation au moment de sa réalisation (2019) à l'horizon 2024 (+ 5 ans) et à l'horizon 2029 (+ 10 ans) ;**
- **des actions du PDU beaucoup plus ambitieuses en termes de réduction du trafic automobile qui permettront de respecter, chiffres à l'appui, l'objectif de -45 % des émissions de GES à l'horizon 2030, fixée par le PCAET pour les déplacements.**

6 – Faire des modes actifs, la priorité des déplacements au quotidien en accélérant la politique d'aménagement cyclable

Afin de donner un sens beaucoup plus fort à la thématique 3 « Accroître la pratique cyclable » dans le plan d'actions, la requalifier en "Faire des modes actifs, la priorité des déplacements au quotidien en accélérant la politique d'aménagement cyclable".

En effet, le vélo restera réservé à une minorité d'enthousiastes, dont nous faisons partie, tant qu'une politique volontariste n'aura pas été mise en place pour transformer le tissu urbain et permettre à tous de circuler à vélo de façon confortable et sécurisée.



Les cyclistes sont des usagers vulnérables. Pour accélérer la pratique de ce mode, il faut donc travailler sur l'ensemble des maillons qui composent la chaîne de déplacement, afin de rendre les trajets lisibles, performants et sécurisés. Les infrastructures qui accueillent les mobilités actives doivent mériter beaucoup plus d'attention qu'elles n'en ont eu jusqu'à présent. Ce sont de remarquables outils et leur inadéquation aux nouveaux besoins seraient des handicaps majeurs. Il y a urgence à les régénérer et les moderniser.

Ainsi la priorité aux mobilités actives doit être l'un des fils conducteurs des orientations du PDU afin de **multiplier par 3 la pratique du vélo** (de 3,6 % à 9 % de part modale, cf. §1).

Par conséquent, nous demandons pour atteindre cet objectif :

6-1 : Élaborer un véritable plan d'actions en faveur du vélo sur le territoire de l'agglomération (déclinaison du plan vélo national). Ce plan vélo, affichant une politique cyclable dynamique au niveau de l'agglomération et disposant d'un budget conséquent (cf. § 6.2), permettra de porter dès que possible à 9 % la part modale des déplacements à vélo au lieu des 4,6 % affichés (cf. §1).

Il contiendra notamment les mesures suivantes :

6-1-1 - définir un véritable réseau cyclable hiérarchisé et de qualité comprenant :

6-1-1-1 - la création d'un réseau express assurant les principaux flux de déplacements en site propre ;

A titre d'exemple d'un véritable réseau cyclable hiérarchisé et de qualité (voir annexe 2) un extrait de la fiche du Cerema relative au « Réseau cyclable à haut niveau de service ».

Le réseau express sera notamment structuré en croix à partir de la ville centre vers les quatre points cardinaux afin de relier dans des conditions de confort et de sécurité optimales par la création de quatre autoroutes à vélo Saint-Quay-Portrieux, Hillion, Quintin et Trémuson.

A ce titre, il conviendra d'améliorer tous les aménagements existants sur ces trajets car, par exemple, contrairement à ce qui est annoncé dans le Rapport de diagnostic (page 119) : « *A noter que la présence d'un aménagement sécurisé sur le viaduc de la RN 12 constitue une alternative louable pour relier Plérin au reste du pôle urbain, en s'affranchissant des contraintes topographiques* », une majorité des cyclistes estime que le viaduc du Gouët n'est pas suffisamment sécurisé notamment au regard de la hauteur du muret qui est insuffisante et des connexions côté sud ce qui en interdit volontairement l'accès pour bon nombre d'entre eux.

6-1-1-2 - le développement des réseaux structurants au sein des communes permettant de relier rapidement les centralités :

Des axes directs et sécurisés pour relier des points forts : établissements scolaires, pôles d'emploi, équipements publics, gares, zones d'habitat, etc.) ;

6-1-1-3 - un réseau de maillage conçu et rénové pour en améliorer la sécurité, la continuité et le confort ;

6-2 - Budget du schéma directeur cyclable



Selon le rapport (action 3.1, page 52), il est prévu une enveloppe de 479 K€ par an de 2019 à 2028 pour les aménagements identifiés du schéma directeur cyclable, ce financement reste insuffisant.

Si l'on veut promouvoir la pratique du vélo, comme nous l'avons vu ci-dessus, il va falloir résorber les coupures urbaines, faire des passerelles, des tunnels, réaménager des carrefours. Cela ne tient pas dans une enveloppe de 479 000 € par an et cela ne permettra pas d'atteindre la part de 9 % pour le vélo (cf. §1).

Par conséquent, nous demandons que le budget soit réévalué à 1,510 M € par an (soit 151 000 habitants x 10 €, ce montant de 10 € par habitant et par an est recommandé par le Club des villes et territoires cyclables pour une bonne politique cyclable)

Ce montant de 1,510 M€ est en tout état de cause minime par rapport aux investissements en faveur des grands projets routiers et qui ne sont pas non inscrits dans ce PDU. A titre d'exemple, (cf. délibérations SBAA du 20 décembre 2018) 80 millions d'euros sont nécessaires pour "*boucler le financement du contournement de l'agglomération de Saint-Brieuc*". 7 M€ viennent même d'être déjà débloqués pour la réalisation des derniers ouvrages sur la section Merlet / Plaines Villes (dont 2 M€ à la charge de SBAA).

6-3 - Résorber toutes les coupures urbaines pour les mobilités actives provoquées par les infrastructures existantes

Seulement "*10 traversées modes doux à sécuriser*" sont prévues pour la rocade urbaine dans l'action 5.2 (page 68). Ce **traitement des coupures existantes** est insuffisant.

Les coupures, telles que la rocade urbaine, la rocade d'agglomération, les emprises ferroviaires, etc. constituent des freins à la pratique du vélo et expliquent en bonne partie le faible nombre de cyclistes en périphérie. Des besoins de franchissements complémentaires devront être identifiés et programmés afin qu'à terme (pour réparer 60 ans d'infrastructures routières défavorables aux vélos) les discontinuités d'aménagement parfois très pénalisantes pour les usagers, **donc dissuasives voire dangereuses, soient supprimées pour rétablir des liaisons directes.**

Rappelons également que le plan vélo national (voir annexe 1) ambitionne de lever tous les freins qui en limitent l'usage par notamment la création d'un fonds vélo de 350 M€ pour lutter contre les ruptures de pistes cyclables afin d'assurer la sécurité de tous les usagers.

Au-delà de ces macrocoupures, il conviendra également de supprimer les microcoupures (bordure de trottoir trop haute / escalier / barrière, chicane / guillotines / revêtement défectueux / tourne-à-gauche dangereux / voiture stationnée sur un aménagement / sens interdit, etc.) afin d'avoir des itinéraires complets et non hachés.

6-4 : Créer de nouveaux passages publics destinés aux mobilités actives

Comme indiqué ci-dessus, les raccourcis, les espaces de transition, les parcours privilégiés, les passages (tunnels, ponts, passerelles, téléphériques urbains, ...) sont cruciaux pour faciliter l'accès de tous à la ville. Nous revendiquons leur prise en compte comme des maillons essentiels de nos déplacements urbains afin de démontrer qu'il est possible d'amorcer des transformations à plus grande échelle par de petites interventions à coût réduit qui facilitent notre vie quotidienne.



Par conséquent, nous demandons la création de nouveaux passages en "cassant les murs" lors de chaque aménagement urbain, comme à Saint-Brieuc : l'îlot de la Providence (siège de SBAA) où cette trop belle opportunité a hélas été oubliée, l'îlot de l'Évêché (projet en cours) ou bien le parc de la Préfecture lorsque celui-ci sera ouvert au public en permanence.

6-5 - Faciliter les déplacements courts, les achats du quotidien

Facteur d'économie à grande échelle, la bicyclette n'oblige pas les élus à financer à fonds perdus des parkings et à multiplier les surfaces stériles en ville ou à aménager des infrastructures démesurées, à imaginer tout type d'opération pour amadouer les automobilistes. Le vélo favorise l'emploi de proximité et évite de polluer l'air. Les cyclistes font vivre les commerces de proximité. On organise son approvisionnement, plutôt que de remplir un coffre de voiture, on fractionne ses achats et on s'équipe. Le développement des vélos cargos est un signal fort que les comportements changent.

7 - Inciter et accompagner le changement de comportement

Les changements de comportements sont uniquement incités par les nouveaux aménagements, ou par les rares contraintes pesant sur les voitures. Trop souvent, ces changements se font par défaut, car les solutions alternatives à la voiture ne sont pas encore développées ou suffisamment qualitatives.

Il s'agit d'améliorer la lisibilité et l'accessibilité des services de mobilité, d'accompagner l'évolution des temps de la ville et des modes de vie, de valoriser les initiatives individuelles et collectives émergentes, de mettre le numérique au service de la mobilité durable. Si l'information, la sensibilisation, le conseil en mobilité et les campagnes de communication restent essentiels, **Saint-Brieuc Armor Agglomération doit inciter en permanence l'ensemble des acteurs du territoire à tester et proposer des manières de faire plus durables.**

Il convient, par exemple, de stopper les politiques d'incitation à l'utilisation de la voiture individuelle en ville. La communication étant axée sur « *Venez en voiture, beaucoup plus de places, un accès plus facile, et même gratuit pour des durées conséquentes ...* », ce n'est pas de cette manière que l'on va encourager les habitants à se déplacer autrement.

Il convient également que nos élus soient un peu plus exemplaires en matière de déplacements pour modifier le comportement d'un plus grand nombre : à titre d'anecdote, lors d'un atelier d'élaboration de ce PDU qui a eu lieu en 2017 à Plérin, les deux représentants de Vélo Utile étaient les seuls à s'être déplacés en vélo à cette réunion, les autres participants (élus, techniciens) étaient venus en voiture solo ...

Par conséquent, nous demandons que, au regard du faible nombre d'actions de la thématique 6 (Des actions d'accompagnement à la mise en œuvre du PDU), **ces actions soient multipliées par dix et dans tous les domaines** de la sensibilisation, de la communication, de l'accompagnement, des différents services proposés pour les déplacements **pour initier durablement un changement des pratiques.**



Ainsi, à l'heure des grands enjeux planétaires nous alertant de l'extrême gravité du réchauffement climatique et qui nous appellent à se déplacer différemment ;

A l'heure de la crise sociale actuelle qui a révélé que 80 % des ménages n'ont pas d'autre choix de la voiture pour se déplacer au quotidien ;

A l'heure de l'examen en cours par le Parlement de la loi Mobilités qui vise notamment à APPORTER À TOUS ET PARTOUT DES SOLUTIONS ALTERNATIVES à la dépendance à l'usage individuel de la voiture ;

A l'heure de la mise en place en 2018 d'un plan vélo national qui vise à tripler sa part dans les déplacements d'ici 2024 (voir annexe 1) ;

A l'heure de la Breizh COP, qui a lieu cette semaine à Saint-Brieuc, dont l'ambition est de répondre à l'horizon 2040 pour la Bretagne aux urgences climatiques et environnementales ;

Nous estimons que ce projet de PDU est globalement insuffisant en ce qui concerne les mobilités actives.

Par conséquent, nous vous demandons de n'approuver ce projet de PDU que sous réserve des modifications demandées.

Pour terminer, deux citations nous alertant sur l'urgence de modifier nos comportements en matière de déplacements :

- **"L'effondrement n'est pas imminent. Je nous vois plutôt griller à petit feu."** Jean Jouzel, Le Monde 2 juin 2019 ;

- **"Quand je serai grand, je voudrais être vivant."** Un jeune lors de la marche pour le climat à Paris, Le Monde 22 février 2019.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de notre parfaite considération.

Pour l'association Vélo-Utile