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

Saint-Brieuc, le 20 avril 2022

Monsieur le Président
Saint-Brieuc Armor Agglomération
5 rue du 71ème Régiment d'Infanterie
CS 54403
22044 Saint-Brieuc Cedex 2

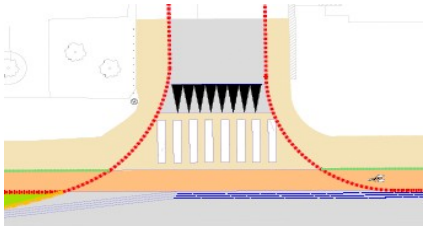
Objet : observations sur les plans de l'avant-projet TEO phase 3 du secteur B

Monsieur le Président,

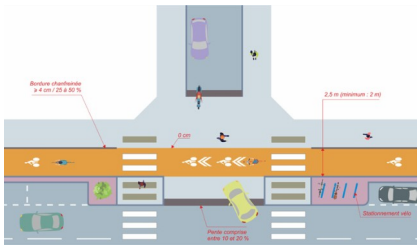
Comme suite à l'envoi des plans susvisés, que vous avez bien voulu nous transmettre fin mars, nous vous indiquons ci-après nos premières observations. Nous considérons tout d'abord que la réalisation sur cette section de pistes cyclables continues et séparées de la chaussée va dans le bon sens (contrairement par exemple à la précédente section de la rue de la Corderie). Nous vous rappelons cependant que **trop d'aménagements cyclables**, même récents, **ne sont ni sécurisants, ni efficaces notamment aux intersections**. S'ils améliorent parfois le confort de ceux qui pédalent déjà, ils ne parviennent pas à rendre le vélo évident pour ceux qui ne pédalent pas encore.
Pourtant, l'envie de pédaler n'a jamais été aussi forte en France. Que l'on se fie aux sondages ou à la participation au Baromètre des villes cyclables, **pédaler de façon sûre, intuitive et confortable doit être est la condition minimale pour faire du vélo un mode de déplacement attractif pour le plus grand nombre*** (et pas seulement pour la petite minorité que nous sommes) face notamment à l'urgence climatique**.
Ainsi **nos demandes visent principalement à accueillir un trafic de vélos important dans les meilleures conditions de sécurité, de confort et d'efficacité.**

1 – INTERSECTIONS

C'est aux intersections que les notions de séparation et d'efficacité deviennent les plus cruciales à appliquer : une piste cyclable de qualité perd l'essentiel de son utilité si les croisements avec le trafic motorisé sont accidentogènes ou pénibles à effectuer. **La meilleure façon d'affirmer la priorité de la piste dans une intersection est de ne pas l'interrompre, en associant cette continuité à un trottoir traversant.** Il s'agit de l'aménagement standard aux Pays-Bas. La force de ce principe est de renverser la hiérarchie traditionnelle de la voirie qui veut que tous les domaines de voirie s'effacent devant la chaussée.
Ainsi, pour chaque intersection de ce type représentée sur plan (voir ci-contre),

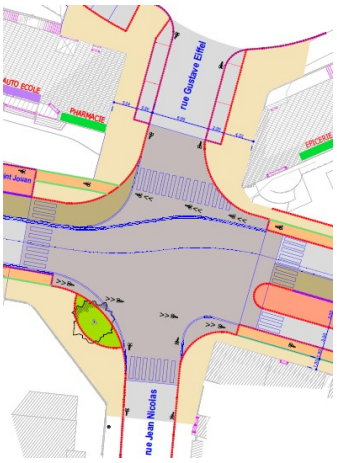


nous souhaitons un **trottoir-piste traversant avec priorité aux piétons et aux cyclistes** (voir ci-contre).



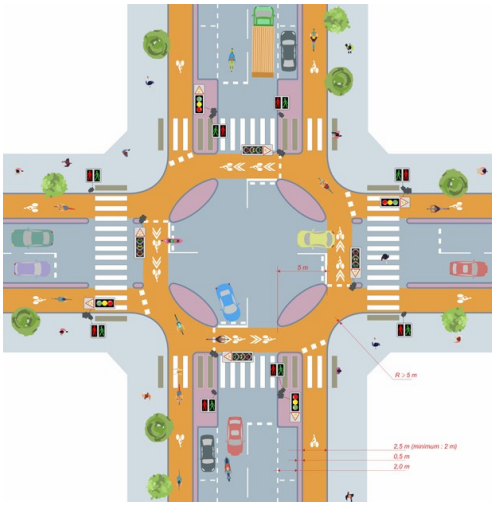
VÉLO UTILE – Association loi 1901
17 rue de Robien 22000 SAINT-BRIEUC - SIRET 802 082 644 00021
www.velo-utile.fr / contact@velo-utile.fr

En effet, selon le Cerema***, *« **Le trottoir traversant est un prolongement du trottoir interrompant la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection.** Par comparaison avec le passage piétons, le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de cheminement sans rupture de niveau. C'est le trottoir qui interrompt la chaussée, et impose physiquement aux usagers qui le franchissent de laisser la priorité aux piétons. La logique « routière » est ainsi inversée. »*

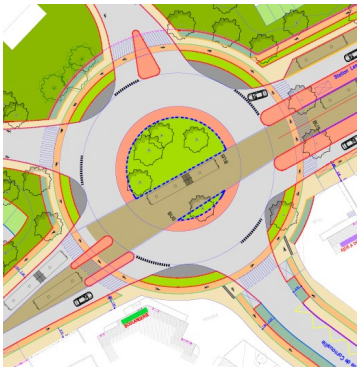


- carrefour Saint-Jouan (voir extrait plan ci-contre) :
Nous souhaitons à la fois préserver la continuité de l'itinéraire mais aussi qu'il y ait des connexions par des pistes cyclables vers les établissements scolaires situés à proximité (lycée Freyssinet et école Jean Nicolas), cette continuité des itinéraires peut être obtenue par l'utilisation d'un matériau de couleur différente de la chaussée générale,

et s'agissant d'un carrefour à feux, nous souhaitons que soit aménagé un « **carrefour à feux à ilots-amandes*** » (voir ci-contre).

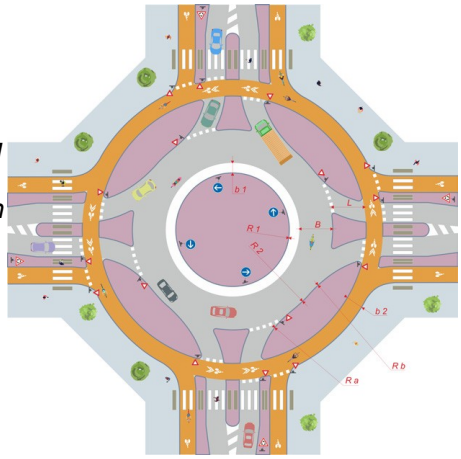


En effet, selon le Cerema***, *« Le fonctionnement de ce carrefour repose sur les principes suivants :*
- le tourne-à-droite des cyclistes est physiquement isolé du trafic motorisé par l'ilot-amande ;
- l'ilot-amande modère la vitesse des mouvements tournants des véhicules qui doivent céder le passage aux cyclistes ;
- la position avancée du feu cycliste améliore leur visibilité, assure un démarrage avant les véhicules motorisés et crée un espace de stockage confortable pour les cyclistes en raccourcissant leur traversée ».



- giratoire Pablo Neruda (voir extrait plan ci-contre) :
Nous approuvons le choix d'un **giratoire à îlots intra-annulaire**s, en effet, selon le Cerema***, *« Quand le volume de trafic justifie d'avoir équipé les branches d'un giratoire de pistes cyclables aux abords du giratoire, c'est qu'il est également nécessaire de maintenir la continuité de ces pistes pour franchir le carrefour. Il est alors recommandé de créer un giratoire cyclable à ilots intra-annulaires, préférentiellement en réaffectant une partie de la chaussée annulaire à la piste cyclable et aux îlots. »*

Nous souhaitons cependant que soit bien indiqué la signalisation permettant d'**assurer la priorité des cyclistes sur les véhicules motorisés** (voir schéma ci-contre) comme l'indique le Cerema*** : *« Les principes de fonctionnement sont les suivants :*
*- **le giratoire est ceinturé par une piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle prioritaire sur les flux motorisés** ;*
-les îlots à l'intérieur de l'anneau permettent le stockage d'un véhicule en cas de passage d'un cycliste. Ils favorisent également un apaisement des vitesses des trafics motorisés et une orthogonalité des trajectoires ».

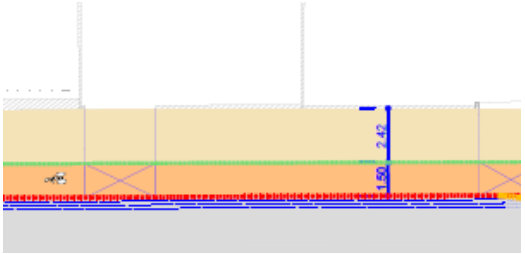


Nous souhaitons également que soient connectées à ce giratoire des pistes cyclables reliant les établissements scolaires situés à proximité (école du Grand Clos par la rue de Cornouaille et écoles Saint-Joseph et Dolo par la rue de Penthièvre), cette continuité des itinéraires peut être obtenue par l'utilisation d'un matériau de couleur différente de la chaussée générale.

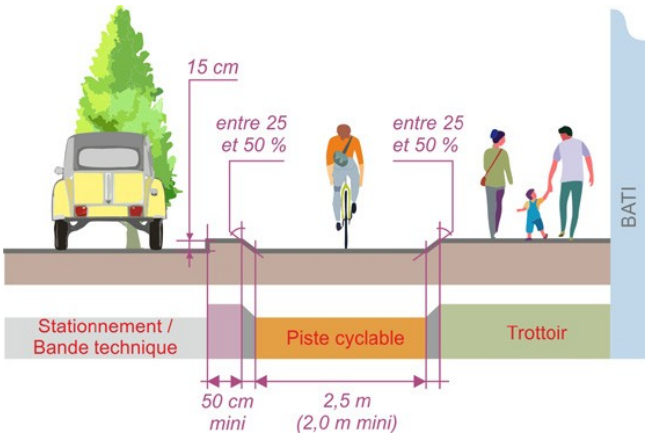
2 - PISTES CYCLABLES

Nous souhaitons également des **pistes cyclables attractives**, en effet selon le Cerema***, *« **un réseau continu et maillé de pistes cyclables efficaces** est une des composantes essentielles d'un territoire cyclable.(…) La piste cyclable (…) est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte. Cette séparation rend cet aménagement particulièrement plébiscité par les usagers pour lesquels la proximité avec le trafic motorisé est une gène (…)* La largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de **2,5 m** (2 m minimum). ***Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible : le dépassement des cycles,** dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, etc.) ; **la circulation à deux de front** pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants ».*

Ainsi, compte-tenu que ne sont pas représentés sur plan les différences de niveau (voir extrait plan ci-contre),

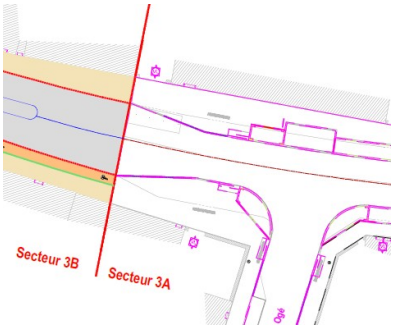


nous souhaitons que soit aménagé ce type de piste cyclable*** :



En outre, **dans le cas du stationnement motorisé longitudinal, nous souhaitons qu'un séparateur marque un espace tampon de 50 cm minimum** pour limiter le risque d'emportiérage (collision entre un cycliste et une portière de voiture suite à son ouverture) comme indiqué sur le schéma ci-dessus.

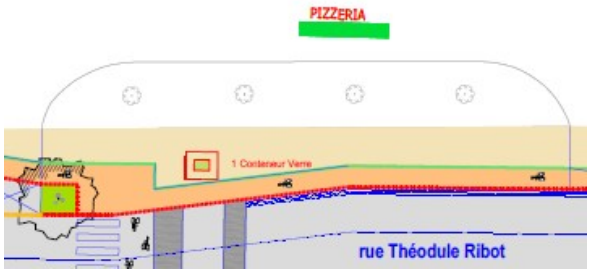
En ce qui concerne la fin de la piste cyclable rue de la Corderie (voir extrait plan ci-contre),



nous souhaitons la continuité des pistes cyclables jusqu'au giratoire Corderie-Tour d'Auvergne. A l'approche du giratoire, la connexion avec la voie des véhicules motorisés peut être traitée de la façon la plus sécurisée possible, comme par exemple sur le boulevard de la Tour d'Auvergne (voir photo ci-contre),

et non pas comme sur le boulevard Laennec (voir photo ci-contre). Nous demandons d'ailleurs que cette connexion soit réaménagée jusqu'au giratoire de la Croix Mathias pour une meilleure sécurité des cyclistes.

Nous souhaitons également que soit amélioré la trajectoire de la piste cyclable au droit de la pizzéria afin d'éviter les angles droits, le container verre peut sans doute être déplacé pour éviter une rupture d'itinéraire trop brusque (voir extrait de plan ci-contre).

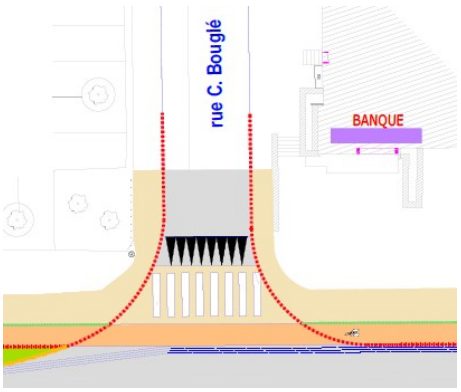


3 - PIÉTONS

Nous souhaitons également une amélioration des aménagements piétons, en section courante comme dans les intersections. En effet, selon le Cerema***, « **les cheminements piétons doivent être confortables, attractifs, détectables et repérables**, sans quoi des conflits d'usage induits sont à attendre sur les aménagements cyclables ».

Nous approuvons ainsi que soit préservée **la continuité de l'itinéraire piéton aux intersections par un trajet le plus court possible**.

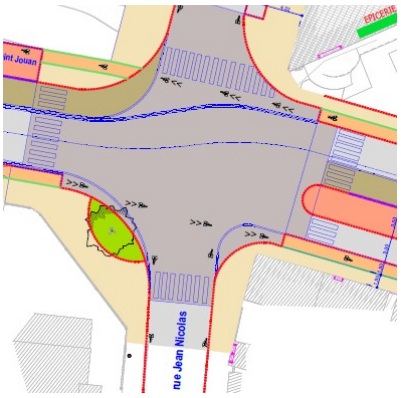
Cette continuité est généralement bien assurée et surtout elle s'est nettement améliorée par rapport aux récents aménagements, comme par exemple à l'intersection avec la rue C. Bouglé (voir extrait de plan ci-contre).



Sachant que la situation existante n'est pas satisfaisante car elle impose un détour au piéton avec des contournements d'obstacles (voir photo ci-contre).

S'agissant de la neutralisation des espaces de stationnement motorisés 5 m en amont des passages piétons, nous constatons que sur cet espace, comme par exemple sur le boulevard de la Tour d'Auvergne (voir photo ci-contre), l'interdiction n'est pas respectée. Il convient donc que cet espace soit signalé comme stationnement interdit même temporaire ou par un stationnement pour les cycles.

Nous souhaitons cependant d'autres améliorations relatives à la continuité des itinéraires piétons, comme par exemple pour l'intersection avec la rue Jean Nicolas (voir extrait de plan ci-contre).

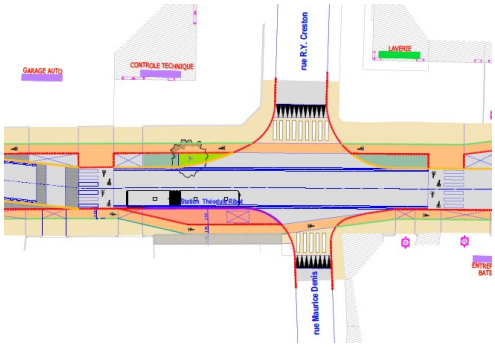


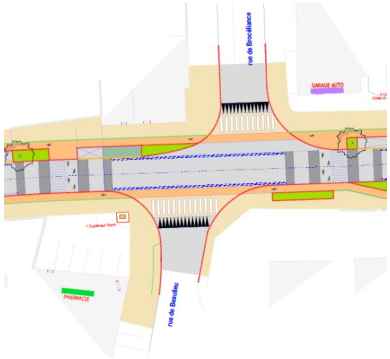
Également pour l'intersection avec la rue Ogé où le piéton est contraint de faire un détour (voir photo ci-contre).

VÉLO UTILE – Association loi 1901
17 rue de Robien 22000 SAINT-BRIEUC - SIRET 802 082 644 00021
www.velo-utile.fr / contact@velo-utile.fr

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

Pour les traversées piétons perpendiculaires à l'axe TEO, nous souhaitons qu'elles soient améliorées par des **itinéraires directs pour rejoindre la rue située de l'autre côté**, comme par exemple pour relier la rue Maurice Denis à la rue Creston ou pour relier la rue de Beaulieu à la rue de Brocéliande (voir extraits de plan ci-dessous).





En effet, selon le Cerema***, « ***concevoir la continuité des cheminements (et) offrir les trajets les plus courts reste l'aspect essentiel d'une accessibilité pour tous***. *Les enfants, les personnes âgées, les PMR ont besoin de repères, de cheminements dégagés et continus (…) Les trottoirs traversants peuvent être également réalisés dans les carrefours en totale continuité avec les trottoirs de la rue ».*

4 - STATIONNEMENT

Nous souhaitons également plus de stationnement pour les cycles. En effet, selon le Cerema***, « ***Le stationnement des vélos est une composante essentielle de toute politique d'infrastructures cyclables*** *(…) Le stationnement pour les vélos, afin de répondre aux besoins réels des cyclistes, doit être visible, pratique, accessible, facile à utiliser. Il est situé prioritairement à proximité ou dans le prolongement du cheminement du cycliste. La distance entre la destination et le stationnement des vélos influence son utilisation. Par conséquent, il est important de développer une offre de stationnement vélo régulière et adaptée aux besoins en termes de volume ».*

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

Pour l'association Vélo-Utile,

Jean RICHARD

* sondage Opinionway de janvier 2022 : **plus d'un Français sur deux serait prêt à utiliser davantage le vélo, mais uniquement à condition de mettre en place un environnement propice** ;
étude du Forum Vies Mobiles : 86 % des personnes interrogées sont conscients que la situation environnementale est préoccupante, et 75 % seraient prêts à réduire leurs déplacements et privilégier la proximité
** selon le Haut Conseil pour le Climat, **les émissions du pôle transport doivent diminuer 5 à 6 fois plus vite si on souhaite respecter** la trajectoire fixée par l'État français dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone et **l'objectif de neutralité carbone en 2050**. Il en découle que le report modal vers des mobilités durables – mobilités actives et transports collectifs – sont nécessaires et constituent de véritables solutions pour rendre les mobilités plus respectueuses de l'environnement et respecter les objectifs de diminution de GES du secteur des transports
*** source : Les Cahiers du Cerema « Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite » mai 2021

VÉLO UTILE – Association loi 1901
17 rue de Robien 22000 SAINT-BRIEUC - SIRET 802 082 644 00021
www.velo-utile.fr / contact@velo-utile.fr