



Saint-Brieuc, le 16 octobre 2023

Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
Place du Général de Gaulle
CS 72364
SAINT-BRIEUC Cedex 1

Objet : aménagement cyclable de la rue de la Ville Hellio
PJ : 1

Monsieur le Maire,

Suite à votre envoi au début de l'été des plans du projet d'aménagement de la rue de la Ville Hellio (pour lequel nous tenons à vous en remercier nous permettant ainsi d'étudier sérieusement ce projet), nous souhaitons cependant vous informer que, sachant que les travaux ont débuté au début du mois, il serait souhaitable pour les prochains envois, si vous souhaitez prendre en compte nos propositions, de **nous transmettre vos projets « suffisamment en amont »** comme le prévoit d'ailleurs la convention de partenariat qui nous lie (dont nous allons bientôt « célébrer » le 2ème anniversaire).

Ainsi, même ça peut paraître inopportun de vous répondre après le démarrage de chantier, nous tenons cependant à le faire afin de vous donner quelques pistes de réflexion, non seulement pour ce projet, mais aussi pour les projets futurs pour lesquels les questions de sécurisation de voies cyclables, de plan de circulation, de ville apaisée, etc. se poseront toujours. Nous vous transmettons ci-après et ci-joint donc, quelques observations générales à la fois sur le projet mais aussi sur les rues avoisinantes sachant qu'un ou des itinéraires cyclables ne se limitent pas qu'à une seule rue.

- Projet :

Le choix de pistes cyclables partielles (cf. bande cyclables sur coupe AA') **et d'intersections non sécurisées, ne nous semble pas du tout suffisant** pour favoriser totalement les mobilités actives dans cette rue, **voir en annexe nos propositions alternatives** largement inspirées du guide du CEREMA « *Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite* »*.

- Hors périmètre du projet :

Pour construire une véritable ville cyclable, nous estimons que l'étude ne peut se limiter à cette rue mais doit être élargie à l'ensemble des voies avoisinantes par des **connexions sécurisées afin de rendre le vélo désirable et pas simplement possible**, mais également **en repensant le plan de circulation du quartier afin d'augmenter au maximum le linéaire de rues apaisées et sécurisées**, ainsi nous demandons de :

- Assurer des connexions cyclables sécurisées :

- vers la rue Pinot-Duclos : **création de pistes cyclables séparées du trafic** rue Courteline **afin de relier les équipements publics en toute sécurité** (école Jean Nicolas, école de musique, maison de quartier, stade Hélène Boucher, etc.) ;
- vers le giratoire Agadez : amélioration des traversées cyclistes en redéfinissant le régime de priorité avec à minima la suppression des « stop » pour les cyclistes ;
- vers la contre-allée longeant l'école Sainte-Marie parallèle au boulevard Robert Schuman : **aménagement d'un double sens cyclable** sachant que cette voie à sens unique bénéficiant d'un stationnement bilatéral pour les voitures, est facilement aménageable pour un DSC et en tout état de cause ne peut être interdite aux vélos (cf. notre demande du 27 avril 2021 demeurée sans réponse) ;

.../...



– **Repenser le plan de circulation :**

Par la création d'une impasse (voir schéma ci-dessous) nous demandons que la rue de Provence soit interdite au trafic de transit afin **qu'elle desserve uniquement l'accès aux riverains** (avec instauration de zones de rencontre), le trafic de transit sera détourné par la rue de la Ville Hellio ; nous estimons en effet que concevoir de nouvelles impasses pour les véhicules motorisés (ou des sens uniques comme pour la rue Lafayette, cf./ notre courrier du 22 septembre) permettra, outre **d'offrir aux riverains un cadre de vie de qualité, de créer un nouvel itinéraire cyclable sécurisé pour relier la rue Bagot à la rue de Touraine** (accès école Sainte-Marie).

La rue de Provence qui n'est conçue aujourd'hui que pour une voie de transit, deviendra (ainsi que la rue d'Anjou) **une rue habitée, un lieu de vie, un espace public où la vie locale sera prépondérante ;**

 Création d'une impasse
rue de Provence



- **Expérimenter une « rue aux écoles »** rue de Touraine afin d'accéder en toute sécurité aux écoles Sainte-Marie :

Par la fermeture de la rue à la circulation par exemple de 8h à 8h30 et de 16h30 à 17h et en intégrant d'ores et déjà ce type d'aménagement pour qu'il permette cette expérimentation.

Il y a en effet une nécessité d'offrir aux enfants des accès sécurisés, étant donné les demandes et souhaits de nombreux parents de pouvoir se rendre à l'école à pied ou à vélo (cf. notre enquête du printemps dernier) en soulignant notamment que le frein le plus important est le manque d'infrastructures cyclables ou piétonnes sécurisées ;

- **Reconfigurer totalement l'espace public de l'intersection de la rue de la Ville Hellio avec la rue Bagot :**

Cet aménagement qui date des années 1960, comportant 3 voies, un terre plein et une voie entrante très large, correspondait au standard d'aménagement routier de l'époque favorisant la circulation de la voiture ; on connaît le refrain : la ville devait s'adapter à la voiture ;

Or, c'était l'occasion de tout revoir et donc de réduire l'espace largement réservé à la voiture car rien n'a changé dans ce projet pour cette intersection (à part les bandes cyclables latérales) !

Outre des pistes cyclables, un carrefour sécurisé, etc. (voir en annexe), il est possible de limiter la place de la voiture pour réaliser un bel espace végétalisé destiné aux habitants du quartier ;

.../...



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

Nous vous rappelons également votre engagement en 2021 nous promettant le réaménagement du giratoire situé à l'intersection du boulevard Prigent et de la rue Palasne de Champeaux, avec une continuité de la piste cyclable bidirectionnelle permettant d'éviter l'obligation de traverser deux fois le boulevard en contournant le giratoire.

Nous précisons enfin que nos propositions s'inscrivent totalement dans le cadre des 10 mesures du manifeste « **Ville apaisée, quartiers à vivre** » porté par le Club des Villes et Territoires Cyclables, que vous avez signé en juin dernier, notamment :

- **Rendre la ville accessible à ses habitants les plus vulnérables**, enfants, seniors et personnes à mobilité réduite ;
- **Mettre la pratique de la marche et du vélo et l'usage des transports en commun au centre** de l'organisation de l'espace public ;
- **Encourager le développement des mobilités actives** en portant une attention accrue à la qualité des aménagements réalisés au profit de tous les usagers de l'espace public ;
- **Soutenir, avec plus d'ambition, la réduction du nombre de véhicules motorisés** (...)
- **Renforcer la place du végétal** pour améliorer le bien-être en ville et lutter contre le réchauffement climatique (...)
- **Améliorer la santé de toutes et tous en soutenant la pratique des modes actifs** (...).

Vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos propositions (nous sommes à votre disposition pour en échanger plus longuement), veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre parfaite considération.

Pour l'association Vélo-Utile,

Jean RICHARD

* <https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>



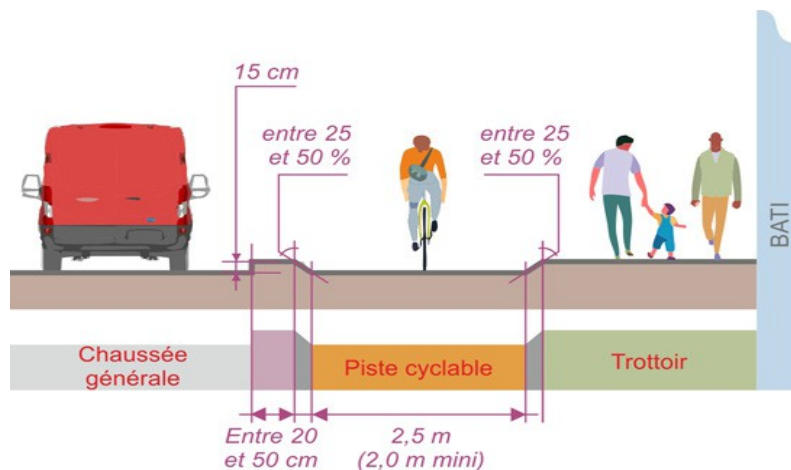
ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT
DES DÉPLACEMENTS À VÉLO
DANS L'AGGLOMÉRATION BRIOCHINE



ANNEXE au courrier du 16 octobre 2023

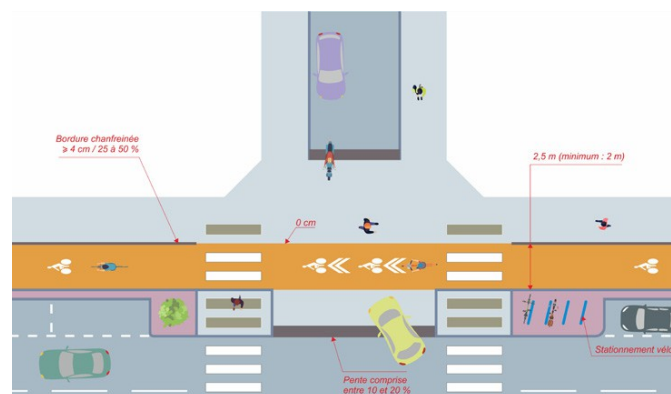
Propositions alternatives pour l'aménagement cyclable de la rue de la Ville Hellio * :

- **2 pistes cyclables continues** d'une « largeur de 2 m minimum, une largeur inférieure à 2 m est à éviter car elle rend inconfortable voire impossible la circulation à deux de front et le dépassement » * ; la piste cyclable est « séparée de la chaussée générale par un élément physique afin d'améliorer la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforcera son attractivité », comme par exemple * :



- **Intersections de la rue Saint-Yves et de la rue d'Anjou :**

Afin d'affirmer totalement la priorité des pistes cyclables, **pistes continues avec trottoir traversant** où il n'y a pas de chaussée, pas d'abaissement du trottoir au niveau de la chaussée et pas de revêtement distinctif ; « cette solution garantit de la même manière au cycliste la priorité et une vraie continuité de la piste cyclable sans rupture de niveau et sans qu'il y ait besoin de signalisation particulière. Comme pour le trottoir, la hauteur de la piste adjacente est maintenue dans le franchissement de la voie non prioritaire », comme par exemple * :

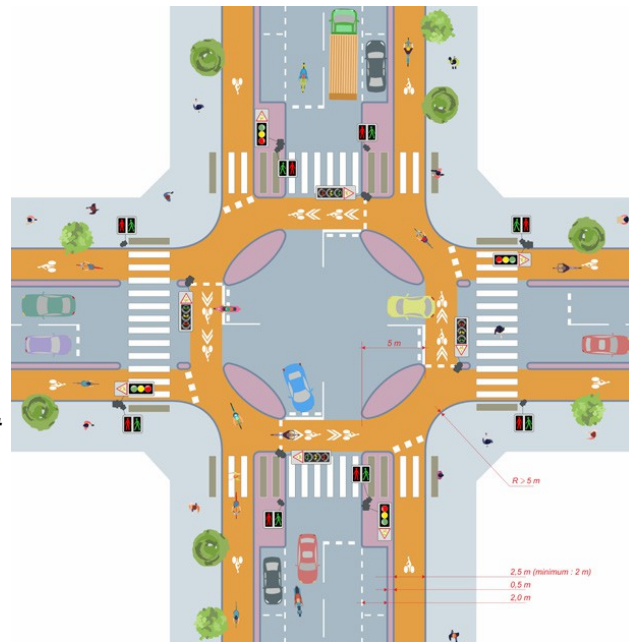


.../...



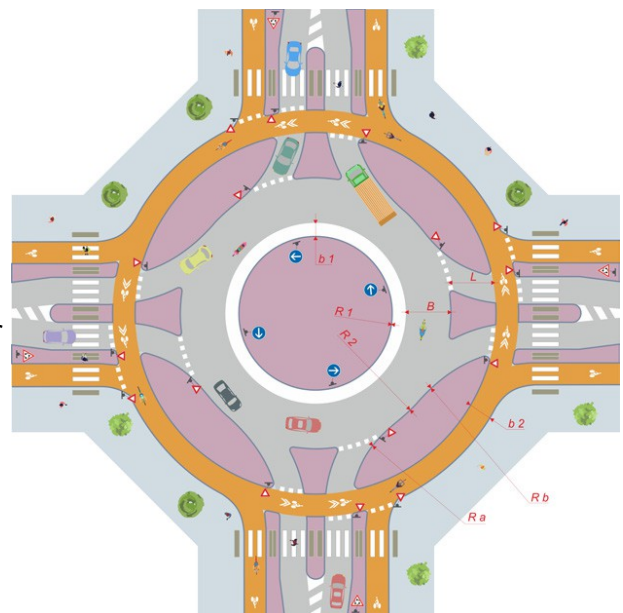
– **Intersection rue Bagot :**

nous demandons que soit aménagé un « **carrefour à feux à ilots-amandes dont le fonctionnement repose principalement 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 ;
le dévoiement de la piste cyclable orthogonalise les voies, offre une meilleure visibilité réciproque (c'est en effet sous un angle à 90° que l'on voit le mieux, à sa droite et à sa gauche, les autres usagers). Il permet également de créer un espace de stockage d'environ 5 m si possible entre la chaussée (route principale) et la piste cyclable (cette mesure évite de gêner les véhicules allant tout droit) ;
les traversées cyclables sont matérialisées à l'aide de figurines cyclistes et des doubles chevrons. »* comme par exemple* :



– **Giratoire rue de Bourgogne :**

le projet est non satisfaisant car il ne garantit aucune sécurité pour le cycliste, nous demandons un **giratoire incluant une piste cyclable protégée assurant pour les vélos une meilleure sécurité et un meilleur confort**, ce type de giratoire doit être conçu pour la sécurité et le confort des vélos avant tout, il doit être au service de la ville cyclable, et non de la ville tuyaux à voiture, qui cherche à maximiser l'écoulement des flux motorisés sans les séparer des vélos, comme par exemple* :



* propositions extraites du guide du CEREMA « *Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite* »
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>