



Saint-Brieuc, le 15 juillet 2024

**Madame la Présidente  
de la Commission d'Enquête  
Syndicat Mixte de la Baie de Saint-Brieuc  
Centre Inter-Administratif  
5 rue du 71ème Régiment d'infanterie - CS 43532  
22000 Saint-Brieuc**

**objet : enquête publique sur le projet de SCoT**

**Madame la Présidente,**

### **Un SCoT fixant des prescriptions en matière de déplacements, pour quoi faire ?**

A la lecture du projet de SCoT, nous nous posons cette question : un SCoT, pour quoi faire ? En effet, l'analyse de ce projet, notamment l'axe IV du DOO relatif à l'offre de mobilités et infrastructures, nous fait dire qu'il est tiraillé entre deux extrêmes : réduire la place de la voiture ou augmenter le trafic routier au motif de favoriser les mobilités motorisées. Nous pensons que ces deux options ne sont hélas pas compatibles et qu'elles ne peuvent qu'entraîner une traduction effective des recommandations et des prescriptions dans les politiques publiques des collectivités locales **incohérente**, d'où notre interrogation s'agissant justement d'un projet de « Schéma de **CO**hérence Territoriale ».

### **Réduire la dépendance à la voiture**

**Les déplacements** sont présentés à juste titre comme l'un des enjeux majeurs de ce SCoT au regard de la lutte contre le réchauffement climatique et de limiter la consommation des terres agricoles. Il convient tout d'abord de souligner que **la réduction de la dépendance à la voiture est présentée comme une priorité** pour la première fois à ce niveau dans un document-cadre local :

*DOO / Axe I / Développement résidentiel / I.I Une priorité donnée au renouvellement urbain :*  
**« 5 Réduire la dépendance aux véhicules motorisés et favoriser les centralités**  
*Prescription : Pour limiter les déplacements motorisés et favoriser l'animation des centralités, les opérations de renouvellement urbain et les extensions doivent respecter les principes suivants :*  
⌚ Être localisées au plus près des centralités existantes, et à défaut intégrer des services de proximité.  
⌚ Être desservies par des itinéraires sécurisés pour les modes doux (piétons, vélos) vers les principaux pôles d'équipements à proximité (écoles, commerces, emplois...) et arrêts de transports en commun. »

C'est en effet une première, même si nous pouvons regretter que cette prescription ne s'applique qu'aux zones d'habitat existantes. Rappelons cependant que nous avons demandé cette mesure il y a plus de 10 ans (en vain) lors de l'enquête publique du SCoT actuellement en vigueur. Que de temps perdus car toutes les zones d'habitat réalisées depuis 2015 (année d'entrée en vigueur du SCoT) auraient ainsi pu toutes être équipées de voies cyclables sécurisées.



Estimant ainsi que cette prescription est insuffisante et afin de rattraper le temps perdu, **nous demandons que cette obligation de desserte par des voies cyclables sécurisées soit étendue à toutes les zones d'habitat existantes réalisées depuis 2015 et en priorité pour desservir les écoles** sachant que « seuls 11% des établissements scolaires bénéficient d'une zone de circulation apaisée au droit de leur accès ». Et pour cause, nous citons par exemple une école primaire mise en service en 2019 sur la commune de Saint-Brieuc où aucune piste cyclable n'y a été aménagée pour y accéder en toute sécurité, mais en revanche un « drive » a été réalisé au plus près de l'entrée de l'école favorisant ainsi les déplacements en voiture.

Pour les zones d'activités économiques, cette obligation d'aménagements cyclables va encore plus loin et c'est une très bonne chose. Elle vise toutes les zones d'activités économiques et pas seulement les créations :

DOO / Axe III / Emplois et espaces économiques / III.III Exiger la sobriété foncière des parcs économiques et leur qualité d'aménagement :

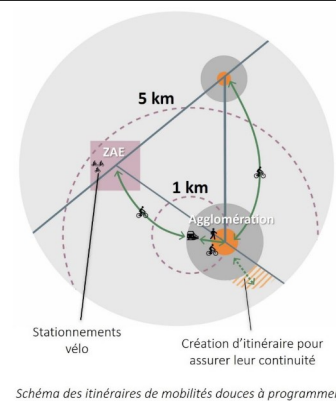
« 3 Améliorer la desserte des zones d'activités économiques **Pour que les zones d'activités économiques soient attractives et pour limiter la dépendance automobile (émissions de GES), leur desserte par des réseaux de mobilité douce doit être renforcée.**

**Prescription : La desserte des zones économiques par les modes doux doit être améliorée, notamment par :**

🕒 **La création d'itinéraires cyclables sécurisés depuis les agglomérations des pôles et les gares TER, dans un rayon de 5 km autour des zones d'activités.**

🕒 **La création d'itinéraires piétons sécurisés depuis les agglomérations des pôles et les arrêts de transports en commun dans un rayon de 1 km autour des zones d'activités**

🕒 **Le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisé et adaptée à l'échelle de la zone (publique ou privée) »**



Ces prescriptions sont même accompagnées d'un schéma clair et synthétique, les gestionnaires de voiries ne pourront plus prétendre qu'ils ne savaient pas ou qu'ils n'avaient pas bien compris la mesure. Cependant, **sachant que les zones d'activités ne sont pas toutes situées à moins de 5 km d'agglomérations, de pôles et ou de gares TER, nous demandons d'étendre cette obligation dans un rayon de 10 km**, le développement des VAE permet en effet de répondre facilement à cette demande.

En ce qui concerne l'axe IV (Offre de mobilités et infrastructures), **les mobilités actives sont enfin reconnues comme un élément essentiel de l'aménagement :**

DOO / Axe IV / Offre de mobilités et infrastructures / IV.II Favoriser les déplacements par les mobilités actives :

« **La sécurité et le confort des déplacements à pied et à vélo sont des facteurs déterminants pour l'attractivité des centralités. Participant à l'amélioration du cadre de vie, ils doivent être au coeur des projets de requalification urbaine et d'aménagement des espaces publics, en augmentant la place des piétons et la marchabilité, et en limitant la place de la voiture dans les villes et dans les bourgs.** Les pratiques de mobilité évoluent et doivent être anticipées dans les projets d'aménagement.

**Prescription A : Les itinéraires cyclables entre les bourgs et les pôles urbains ou d'appui qu'il s'agit de sécuriser en priorité doivent être identifiés, en tenant compte des itinéraires alternatifs aux routes départementales, des synergies avec les itinéraires de loisirs et de tourisme, et des usages potentiels.**

**La sécurisation des itinéraires d'accès aux centralités, aux pôles d'équipements et échanges multimodaux doit être programmée en priorité.**

**La continuité des itinéraires doit être assurée et le franchissement des coupures créées par les infrastructures et la topographie doit être facilité (autant que possible), en particulier dans l'agglomération briochine.**

Les fonciers nécessaires à ces aménagements doivent être réservés.

**Prescription B : Dans les secteurs d'aménagement en extension ou en renouvellement, les déplacements à pied et à vélo doivent être confortables et sécurisés. La continuité des itinéraires vers les principaux pôles d'équipements doit être assurée. »**



**Nous demandons** cependant de compléter la prescription A par : « Les itinéraires cyclables entre les bourgs et les pôles urbains ou d'appui qu'il s'agit de sécuriser en priorité doivent être identifiés et créés », car l'identification seule ne suffira pas pour engager d'importants aménagements cyclables sécurisés.

### La ville du quart d'heure

Par ailleurs, il conviendrait que le paragraphe qui introduit les mesures visant à coordonner urbanisation et offre de transports, soit commun aux deux volets IV.I et IV.II :

*DOO / Axe IV / Offre de mobilités et infrastructures / IV.I Coordonner urbanisation et offre de transports :  
« Le développement d'une structure urbaine qui réduit les distances, les déplacements et donc les émissions de gaz à effet de serre (GES) doit favoriser une meilleure coordination entre l'urbanisation et l'offre de transports. Il s'agit ainsi de renforcer les pôles et d'organiser le territoire par des « territoires de proximité », selon un rayon de 5 minutes autour des centralités et du quart d'heure pour les pôles les plus structurants. »*

En effet la « ville du quart d'heure » n'est pas seulement réservée aux transports en commun mais vise surtout les mobilités actives.

### La « rocade sud », un projet archaïque et obsolète

Nous devrions saluer toutes ces mesures en faveur de la **réduction de la dépendance à la voiture** mais nous constatons avec surprise que dans ce même axe IV, vient se glisser une disposition venant ruiner tous ces efforts pour essayer de changer de modèle ; en effet, la « rocade sud » **ressurgit du néant** (un projet vieux de plus de 30 ans, donc archaïque et obsolète) pour se rappeler à nos mauvais souvenirs :

*DOO / Axe IV / Offre de mobilités et infrastructures / IV.IV Projets d'infrastructures structurantes / 1 Finir l'axe de contournement Sud de Saint-Brieuc :  
« Prescription : L'axe de contournement Sud de Saint-Brieuc est un projet à finir en tenant compte des enjeux environnementaux et des mobilités douces (piétons, vélos), et en s'inscrivant dans une logique d'optimisation foncière exemplaire, en partenariat avec le Conseil Départemental des Côtes d'Armor et les communes traversées »*

**Nous demandons que la prescription « l'axe de contournement Sud de Saint-Brieuc est un projet à finir » soit supprimée** en rappelant simplement que l'ouverture de toute nouvelle infrastructure routière augmente automatiquement et de façon importante le trafic routier. En effet, face aux embouteillages et à la congestion routière (ce qui n'est absolument pas démontré, voir plus loin) la réaction usuelle préconise l'élargissement ou la construction de nouvelles infrastructures. Mais ce réflexe néglige le fait que **ces solutions onéreuses sont généralement temporaires, quand elles ne sont pas, tout simplement contre-productives**. Certes, en mécanique des fluides, le débit augmente avec la section mais **de nombreuses études ont démontré que l'insertion d'un tronçon rapide dans un réseau routier diminue les performances globales du système**, c'est ce qu'on appelle le **paradoxe de Braess** : à court terme, les conditions de circulation s'améliorent, comme le prévoient les modèles, mais **à moyen et long termes, le nouveau trafic devient souvent supérieur à ce que prévoyait le modèle, menant à la saturation de la nouvelle infrastructure** (source : ADEUPa / note d'analyse / octobre 2020 / ET SI NOUS REVENIONS SUR NOS IDÉES REÇUES ? ).

### Changer de modèle

Ainsi, non seulement cette mesure vient en contradiction, comme on l'a vu ci-dessus, avec les mesures en faveur des mobilités actives et avec la réduction de la place de la voiture mais elle est également désavouée à de nombreuses reprises par l'ensemble des dispositions présentées dans le rapport, extraits (non exhaustifs) :



Rapport de présentation – Diagnostic territorial / 4.1 Diagnostic socio-économique, habitat, économie, équipements, déplacements / 5 Les déplacements / 5.2 Les documents de référence / 5.2.2 Les politiques locales :  
« Le plan de Déplacements Urbains Saint-Brieuc Armor Agglomération  
**L'objectif est de faire en sorte que l'usage de la voiture ne soit ni exclusive, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui. Par la révision de son PDU, SBAA affirme ainsi la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les différents modes de transports. En témoigne l'objectif quantitatif de limiter l'automobile à 65% de part de marché en 2030 »**

En clair, l'objectif du SCoT est de changer de « système » mais ce n'est pas hélas avec la création de nouveaux axes routiers que l'on peut tendre vers ce modèle. Il y a en effet une réelle volonté de promouvoir les mobilités actives et en même temps, ce projet de Scot veut perpétuer et consacrer un système de déplacements et un modèle du passé qui rentre en confrontation directe avec les nécessaires évolutions pour continuer à rendre habitable notre planète.

Rapport de présentation – Diagnostic territorial / 4.1 Diagnostic socio-économique, habitat, économie, équipements, déplacements / 5 Les déplacements / 5.4 Les infrastructures routières / 5.4.2 L'intensité du trafic / B. Les conditions de circulation :  
« **Les relevés des conditions de trafic hivernal indiquent une fluidité généralisée sur le territoire, y compris aux heures de pointe**, à l'exception de certains secteurs briochins. Le matin, la pointe a lieu à 8h30, le soir, elle se produit autour de 17h30. Les axes majeurs de Saint-Brieuc sont alors sujets à ralentissements.  
Mais la RN12 demeure assez fluide. De plus, la RD786 sature le matin à l'approche de la RN12 et le soir à l'approche de Binic. En revanche, la RN12 sature en heure de pointe du vendredi soir, le samedi après-midi, ainsi qu'en début et fin de week-end en période estivale. »

Donc juste quelques ralentissements aux heures de pointe. **Nous demandons par conséquent qu'une étude soit engagée afin de déterminer quelles seraient les conséquences sur le trafic des axes routiers de Saint-Brieuc (sans création de nouvelle section routière) suite aux mesures envisagées par ce SCoT visant à la réduction de la dépendance à la voiture.**

C'est la solution que nous préconisons : **réduire le trafic automobile pour que les axes routiers soient fluides en permanence.**

Dans ce même diagnostic, il est indiqué que :

Rapport de présentation – Diagnostic territorial / 4.1 Diagnostic socio-économique, habitat, économie, équipements, déplacements / 5 Les déplacements / 5.4 Les infrastructures routières / 5.4.2 L'intensité du trafic / C. Les temps de déplacements :  
« (...) sur les distances d'accès des habitants aux échangeurs de la RN12. 59% des habitants de SBAA résident à moins de 5 km d'un échangeur de la RN12. **Ce bon niveau d'accessibilité rend également l'automobile plus attractive au détriment des modes alternatifs.** »

On ne peut être plus clair, **les mobilités actives ne font pas le poids face à la voiture individuelle tant que le réseau routier sera attractif.**

Il est indiqué également que :

Rapport de présentation – Diagnostic territorial / 4.1 Diagnostic socio-économique, habitat, économie, équipements, déplacements / 5 Les déplacements / 5.11 Synthèse des enjeux / 5.11.2 Synthèse des perspectives d'évolutions et des besoins  
« **Quelle est la juste place pour la voiture ? (...)** la voiture reste cependant un moyen de déplacement parfois indispensable pour les résidents. Néanmoins, **son usage peut être modéré, en essayant d'abord de « casser les routines » tant que faire se peut : inciter à l'usage du vélo, ouvrir les transports collectifs, éviter l'usage de la 2ème voiture ... en montrant que c'est possible, puis en faisant tester puis en emportant l'adoption. Il ne s'agit donc pas ici de diaboliser la voiture, mais de faire en sorte que son usage ne soit plus un réflexe.(...)**  
**Ainsi, la « recherche de performance » pour la RN12 ne saurait donc être un objectif.** »

La justification des choix retenus par le SCoT est également très catégorique sur la volonté de réduire la part modale de la voiture :





Rapport de présentation / 4.6 Justification des choix retenus / 4. La prise en compte des enjeux environnementaux au sein du projet  
4.1 Une réduction structurante de la consommation d'espace vers une trajectoire ZAN ;  
« **Réduire la dépendance aux véhicules motorisés et favoriser les centralités permet de prioriser le renouvellement urbain dans des secteurs desservis en transport et commun ou en service de proximité** »  
4.4.4 La transition énergétique et le changement climatique, base du projet de territoire / 4.4.4.1 La transition énergétique  
« **L'état initial de l'environnement a identifié plusieurs enjeux majeurs pour le territoire, à savoir :**  
- **Maîtriser et réduire la demande en énergie, les émissions de gaz à effet de serre d'origine énergétique et les pollutions atmosphériques en agissant sur les formes urbaines et les modes de déplacement (...)**  
Par ailleurs, bien que le SCOT ne dispose pas de moyens d'action directe pour réduire la consommation d'énergie, il **peut influencer sur la consommation énergétique par ses choix urbanistiques, affectant ainsi les déplacements et la consommation énergétique.** Dans cet objectif, le SCOT vise ambitieusement à **réaliser environ 60% de son développement résidentiel par le renouvellement urbain, limitant ainsi l'extension urbaine responsable de la consommation énergétique liée aux transports (...)** De plus, il **souligne l'importance de développer des espaces multifonctionnels et de renforcer les connexions via les transports en commun ou les modes de déplacement doux.** (...) L'autre dimension de la transition énergétique est la **réduction des consommations qui passe par une meilleure organisation territoriale, une réduction des distances entre logements, emplois et services (...)** Le principe de **proximité renforcé globalement limitant l'usage de la voiture et les flux automobiles.**  
Les dispositions enjoignant à la densification et à la réduction de l'étalement urbain doivent **engendrer une optimisation des déplacements, avec une amélioration de l'offre et réduire les consommations d'énergie et émissions de GES, issues des transports.** Il en est de même avec la définition de l'armature et le développement de la multifonctionnalité, qui permet de **favoriser la proximité et concentrer les habitants au plus près des services et donc réduisant leurs distances de déplacement (ville du ¼ d'heure et territoire de la ½ heure affirmée dans la stratégie d'aménagement du territoire, à travers le PADD).** L'ensemble des réductions de consommations d'énergies fossiles (actuellement majoritaires dans les transports) et les transitions vers des énergies renouvelables bas carbone permettront de **réduire les émissions de GES. »**

Le point d'orgue de cet argumentaire en faveur de la réduction du trafic automobile est l'estimation de la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) :

Rapport de présentation / 4.6 Justification des choix retenus / 4. La prise en compte des enjeux environnementaux au sein du projet  
4.1 Une réduction structurante de la consommation d'espace vers une trajectoire ZAN / 4.4.4 La transition énergétique et le changement climatique, base du projet de territoire / 4.4.4.2 La responsabilité du SCoT face aux facteurs influençant le climat :  
« - Analyse qualitative des incidences du SCoT sur les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)  
**Le projet de SCoT ambitionne un développement qui renforce les centralités de l'armature urbaine du territoire tout en continuant d'accueillir de nouveaux habitants. Il vise également à réduire fortement la consommation d'espace, à favoriser la proximité pour limiter la dépendance à la voiture et son usage et à favoriser les modes doux et actifs.**  
- Analyse quantitative des incidences du SCoT sur les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) : D'après cette analyse, **le SCOT permettrait une réduction de la consommation énergétique du territoire d'environ 202,5 GWh/an par rapport au scénario tendanciel (soit -54%) notamment du fait des objectifs de renouvellement urbain. Le SCOT permettrait également une réduction des émissions de GES d'environ 43,1 kteqCO2/an à l'horizon 2041 par rapport au scénario tendanciel, pour ordre de grandeur cela représente environ 3% des émissions du territoire en 2020. »**

La conclusion du rapport sur la justification des choix retenus, que nous partageons totalement, est sans appel :

Rapport de présentation / 4.6 Justification des choix retenus / 5. Conclusion :  
« **Une bonne prise en compte des enjeux prioritaires. Un projet structuré autour d'une mobilité durable : la mobilité est l'un des points essentiels pour asseoir le développement multipolaire et intégré du territoire du pays de Saint-Brieuc, pour les usages du quotidien. (...)** Les plus-values environnementales attendues, notamment sur les thématiques en lien avec les déplacements que sont l'énergie et les GES et la qualité de l'air sont notables. »

## « Relier la Bretagne au reste du monde »

Nous gardons le « meilleur » pour la fin car pour justifier la finalisation de la « rocade sud », outre le développement économique, argument répété sans cesse depuis plus de 50 ans :

Rapport de présentation / 4.6 Justification des choix retenus / 3.2 Développement économique :  
« Le SCOT identifie les projets d'**infrastructures structurantes nécessaires** à la desserte du territoire : l'axe de contournement sud de Saint-Brieuc, support d'une forte part de transit, depuis et vers l'ouest breton, irrigant le nord de la Bretagne, permettant un rééquilibrage des différents flux départementaux et d'agglomération sur des axes hiérarchisés et un apaisement des territoires urbains traversés par la RN12. »



Le SCoT ose se raccrocher au schéma régional de l'aménagement et du développement durable et de l'égalité des territoires (le SRADDET qui vise principalement à lutter contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique) en affirmant que cet axe routier permet de répondre à ses objectifs :

Rapport de présentation / 4.9 Articulation du SCOT avec les documents, plans et programmes de rang supérieur / 2. Analyse de la compatibilité avec le SRADDET Bretagne :  
« 2.1. Les objectifs du SRADDET : 3. Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde  
Sous objectifs : 3.1 Répondre aux besoins de mobilité en Bretagne, entre la Bretagne et le reste du monde, en développant les services de transport les plus adaptés  
Articulation avec le SCOT : Le SCOT contribue à la réalisation de cet objectif, notamment à travers l'axe IV. Offre de mobilités et infrastructures et en particulier les axes (...) IV.IV. Projets d'infrastructures structurantes. »

### Transition énergétique et changement climatique

Oubliées les nobles intentions visant à réduire les consommations d'énergie et les GES pourtant présentées comme des enjeux environnementaux stratégiques ayant guidé l'élaboration du SCoT :

Rapport de présentation / 4.6 Justification des choix retenus / 1. Approche environnementale itérative / 1.1 Enjeux environnementaux retenus  
« Énergies, émissions de GES, pollution de l'air : Maitriser et réduire la demande en énergie, les émissions de gaz à effet de serre d'origine énergétique et les pollutions atmosphériques en agissant sur les formes urbaines et les modes de déplacement »

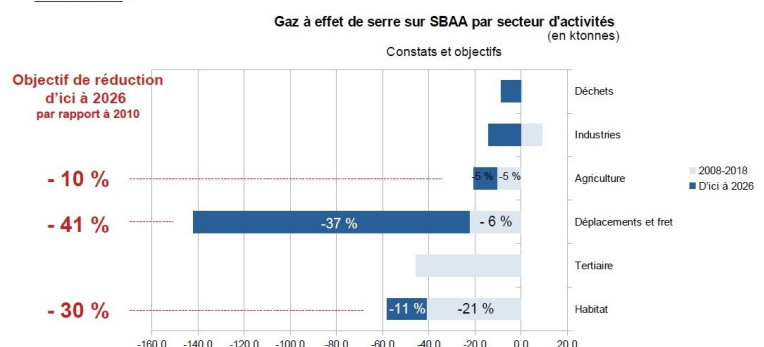
En outre, le rapport de présentation (Diagnostic territorial / 4.1 Diagnostic socio-économique, habitat, économie, équipements, déplacements / 5 Les déplacements / 5.2 Les documents de référence / 5.2.2 Les politiques locales) a curieusement oublié de se référer au Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET approuvé en 2019) qui prévoit des objectifs très ambitieux de réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES pour les déplacements sur le territoire de SBAA, notamment :

- consommations d'énergie par rapport à 2010 : - 24% en 2030, - 66% en 2050 ;
- GES par rapport à 2010 : - 45% en 2030, - 84% en 2050.

Pire, le bilan réalisé en 2018, démontre que c'est principalement le secteur des déplacements qui est largement à la traîne pour respecter les objectifs fixés par le PCAET : les émissions de GES n'ont baissé que de 6 % de 2010 à 2018 et donc doivent baisser de 37 % de 2018 à 2026, voir tableau ci-contre (source SBAA) :

### Gaz à effet de serre (GES) sur SBAA

Constats et objectifs de réduction des émissions de GES sur SBAA par secteur d'activités d'ici à 2026 :



Ainsi « La responsabilité du SCoT face aux facteurs influençant le climat » (voir ci-dessus : Rapport de présentation / 4.6 Justification des choix retenus / 4.4.4 La transition énergétique et le changement climatique, base du projet de territoire) risque d'être sérieusement interpellée si la prescription du DOO de « finir l'axe de contournement Sud de Saint-Brieuc » était maintenue.



Par ailleurs, ce projet routier n'est absolument pas de nature à réduire dans l'immédiat et à moyen terme les importantes nuisances supportées actuellement par tous les habitants du secteur de Trémuson. **Seules des actions concrètes à court et moyen terme sur une baisse drastique du trafic pourrait améliorer la situation des habitants de ce secteur.**

\*  
\* \*

Par conséquent, nous vous demandons de n'approuver ce projet de ScoT que sous réserve des modifications demandées, en espérant que cette enquête publique permette de modifier/adapter le projet initial aux avis émis, et ne soit pas seulement une procédure d'enregistrement pseudo démocratique.

### **Une enquête publique, pour quoi faire ?**

Car à chaque enquête publique à laquelle nous souhaitons participer, nous nous posons toujours la même question : **une enquête publique, pour quoi faire ?**

Nous constatons en effet une fois de plus qu'une enquête publique n'a pas pour but de remettre en cause même partiellement le projet.

C'est aussi l'avis de nombreux observateurs qui s'interrogent sur l'utilité de ce type d'enquête publique. Nous citons à nouveau Eric Hamelin et Olivier Razemon qui dénoncent dans « *La tentation du bitume* » (éditions Rue de l'Échiquier) : « *La farce de l'enquête publique : (...) les procédures imaginées par le législateur laissent souvent à désirer (...) cette procédure demeure une simple étape de validation, elle n'intervient que dans la dernière phase du projet (...) les commissaires enquêteurs (...) présentent devant des salles vides des projets qui semblent fixés une fois pour toutes (...) de nombreux maires soucieux de n'affoler personne limitent au maximum la publicité faite autour de l'enquête (...) la plupart des riverains ne croient pas un instant que leurs objections pourraient être prises en compte* ».

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos demandes, veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre parfaite considération.

Pour l'association Vélo-Utile,

Jean RICHARD