



Saint-Brieuc, le 30 octobre 2024

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête  
Saint-Brieuc Armor Agglomération  
Direction Urbanisme et foncier  
5 rue du 71<sup>e</sup> RI  
22044 Saint-Brieuc Cedex 2

Objet : Enquête publique du PLUi

Monsieur le Président,

En ce qui concerne les mobilités actives, le constat est clair (extraits du rapport de Présentation - Livret n°1 : Diagnostic territorial et État Initial de l'Environnement) : « *Les transports en commun et le vélo restant des modes peu utilisés* », « *La voiture principalement utilisée pour les trajets domicile-travail, une utilisation de ce mode de déplacement en hausse* » ou bien « *Hors agglomération de Saint-Brieuc, un territoire dépendant à la voiture individuelle et la voiture thermique* ».

Mais, malgré que l'un des objectifs du PLUi est d' : « *Accentuer le dynamisme des centralités par la promotion d'un territoire des courtes distances, conforter les déplacements doux pour limiter les émissions de GES et les consommations énergétiques, développer des infrastructures de modes actifs en site propre* » (Page 156 du 1.2\_Livret\_2\_Justification des choix), la Mission Régionale d'Autorité Environnementale de Bretagne observe, dans son avis du 7 juin 2024, que **les actions envisagées pour le développement du vélo sont très insuffisantes**. Nous partageons totalement cet avis, extraits (3.5. Changement climatique, énergie et mobilité - 3.5.1. Mobilité) :

« *Un des leviers d'actions du PLUi pour limiter l'utilisation des véhicules motorisés est de développer les commerces, activités et services à proximité des zones d'habitat, en les priorisant dans les centralités, et ceci afin de diminuer les distances parcourues. Toutefois, pour que ce levier fonctionne, le territoire doit proposer des modalités de déplacement alternatives, dont des cheminements de mobilité active sécurisés et confortables. Au stade du PLUi, en dehors du plan de déplacement urbain de l'agglomération de Saint-Brieuc de 2018, la collectivité n'a pas mené une véritable réflexion à l'échelle du territoire. Les mesures prises par SBAA se présentent plus comme des opérations isolées sans connexion entre elles.* »



S'agissant des OAP sectorielles et de ses nouvelles infrastructures réservées aux mobilités actives, nous partageons également l'avis du MRAE : « *Les OAP contenant la mise en place de cheminements de mobilités actives ne font pas apparaître les connexions avec le réseau existant.*

*Pour bien appréhender les cheminements existants et leur connexion, SBAA devrait présenter un schéma d'aménagement spécifique aux mobilités actives, inventoriant précisément l'existant et recensant les projets de développement, en indiquant leur typologie (piétons, cycles, etc.). »*

Nous regrettons en outre que sur les plans de zonage, il n'y a aucune distinction entre les infrastructures existantes et la création de nouvelles infrastructures liées aux mobilités actives.

Par conséquent, comme le MRAE, **nous demandons** que soit « *menée une véritable réflexion territorialisée sur les modes de déplacement alternatifs pour pouvoir proposer et planifier des mesures adaptées au territoire et en cohérence avec le développement de l'urbanisation de chaque commune, voire de conditionner l'ouverture des différentes phases d'urbanisation à la réalisation effective et sécurisée de certains cheminements* ».

**Nous demandons également :**

- **Pour limiter les déplacements motorisés** et favoriser l'animation des centralités, **les zones d'habitat doivent être desservies par des itinéraires sécurisés pour les mobilités actives vers les principaux pôles d'équipements à proximité** (écoles, commerces, emplois...) et arrêts de transports en commun ;
- **La desserte des zones économiques par les mobilités actives doit être améliorée**, notamment par :
  - **La création d'itinéraires cyclables sécurisés depuis les agglomérations des pôles et les gares TER, dans un rayon de 10 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 2 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) ;**
- **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** notamment en tenant compte des itinéraires alternatifs aux routes départementales ;



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

- 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 en particulier dans l'agglomération briochine.

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

Pour l'association Vélo-Utile,

Jean RICHARD