



Saint-Brieuc, le 10 mars 2025

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

Objet : aménagements cyclables de la section TEO 3 : demande d'un entrevue sur site

Monsieur le Président,

Par délibération en date du 10 novembre 2022, votre conseil d'agglomération a approuvé « *le bilan de la concertation portant sur le projet TEO 3 tranches B et C* ». A ce titre, nous tenons à souligner la qualité de cette concertation de ce projet à laquelle nous avons participé activement tout au long de la phase d'étude afin d'améliorer la qualité des aménagements cyclables. Ainsi, lors d'une réunion avec vos services le 26 avril 2022, au cours de laquelle de réelles avancées en faveur de la sécurité des cyclistes ont été présentées, il a notamment été accepté que (extrait du compte-rendu) : « **le principe des trottoirs traversants comme proposé à l'AVP convient à tout le monde** ».

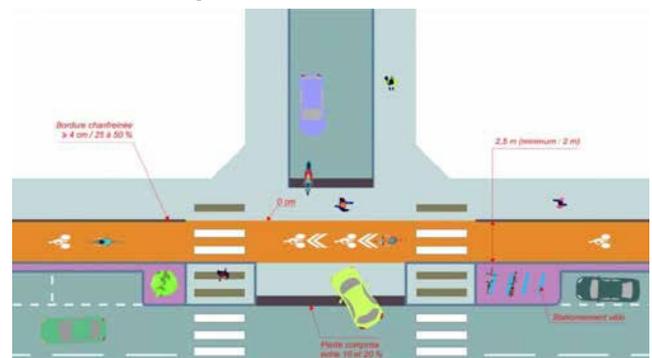
En effet, le trottoir traversant permet d'**obtenir une sécurité optimale des piétons et des cyclistes** sachant qu'une piste cyclable de qualité perd l'essentiel de son utilité si les croisements avec le trafic motorisé sont accidentogènes ou pénibles à effectuer. **La meilleure façon d'affirmer la priorité de la piste dans une intersection est donc de ne pas l'interrompre, en associant cette continuité à un trottoir traversant.**

Cette amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes figure ainsi au bilan de la concertation susvisé : « **les traversées piétonnes sur les rues perpendiculaires seront traitées selon le principe du trottoir traversant** » (page 4 de la délibération), cet aménagement est également retenu pour les cyclistes qui « **bénéficieront des avantages du trottoir traversant** » (page 5).

Le rapport en annexe de cette délibération précise les avantages de cet aménagement, extraits (pages 16 et 19) :

« *C'est le véhicule motorisé qui monte une rampe d'accès pour arriver au niveau du trottoir et de la piste cyclable. Il ralentit les véhicules par sa contrainte géométrique et par son aspect visuel d'espace piétonnier distinct d'une chaussée (cf. CEREMA). Double bénéfice pour les modes actifs (marche, vélo...) : continuité de cheminement et confort de déplacement* ».

Un schéma du trottoir traversant (extrait du guide des aménagements cyclables du Cerema) est même intégré à ce bilan de la concertation pour une meilleure compréhension de tous les intervenants (voir ci-contre) :



Or, aucun trottoir traversant n'a été réalisé à ce jour.



Par conséquent, **considérant la décision du conseil d'agglomération du 10 novembre 2022**, nous vous demandons **quel délai avez vous convenu pour l'exécution des trottoirs traversants** afin de répondre aux **enjeux de sécurité des piétons et des cyclistes** qualifiés de majeurs dans cette délibération.

Cependant, en attendant que ces trottoirs traversants soient aménagés, nous demandons que soit amélioré temporairement ce qui a été réalisé à ce jour car **les pistes cyclables sont dangereuses compte tenu du traitement non sécurisant (ou peu sécurisant) des intersections**. Nous avons pu le constater à de nombreuses reprises depuis plusieurs semaines.

En effet, en l'**absence de signalisation horizontale**, les automobilistes ne s'arrêtent pas pour laisser la priorité aux cyclistes et **la sécurité des cyclistes traversants des voies adjacentes n'est pas garantie**. De simples pictogrammes vélo ne suffisent pas non plus pour signaler cette priorité. En outre, la ligne de « stop » qui a été apposée au droit de la traversée de la piste cyclable, incite les automobilistes à s'arrêter sur celle-ci, voir exemples ci-dessous :



Sachant que, selon le code de la route, **une piste cyclable** qui longe une route prioritaire **est toujours prioritaire sur les rues adjacentes***, l'aménagement devrait rendre évidente la priorité du vélo de l'axe principal sur les flux transversaux, et contraindre ces derniers à ralentir et à céder le passage.

Ainsi nous demandons à minima **que soient matérialisées les signalisations au sol** comme indiqué sur le schéma ci-contre (extrait du « Guide des aménagements cyclables » de Paris en Selle) :

L'apposition de bandes de cédez-le-passage en amont de la piste cyclable obligera les voitures à céder la priorité aux cyclistes qu'ils viennent du boulevard de l'Atlantique ou de la rue adjacente.





A noter également que, comme sur les exemples ci-dessus, toutes les illustrations des supports de communication de TEO 3 présente une **couleur de l'enrobé de la piste cyclable identique pour les traversées de voirie** (voir ci-contre). Ce **régime de continuité de la couleur de l'enrobé aux intersecetions** n'a pas non plus été **réalisé à ce jour**.

Or, ce type d'aménagement permet de **rendre beaucoup plus visible la présence d'une piste cyclable prioritaire** au lieu de simples pictogrammes vélo.



Nous vous rappelons enfin que par courriel du 15 janvier, concernant le changement de priorité favorable aux cyclistes qui sera mis en place au giratoire Pablo Neruda, nous vous avons demandé de **renforcer la lisibilité de la priorité aux vélos** à destination des automobilistes notamment par l'installation de **panonceaux « PRIORITÉ VÉLO »** sous les panneaux « cédez-le-passage » aux entrées et sorties du giratoire.

Par ailleurs, nous vous informons que nous avons, il y a quelques jours, demandé au médiateur de **modifier le tracé de la piste cyclable au droit du Toit de Chaume pour limiter les conflits d'usage avec la clientèle du bar**.



Nous sommes à votre disposition pour une visite sur site avec vos services.

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

* articles R 415-3, R415-4, R415-13 et R415-14 du code de la route :
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074228/LEGISCTA000006159602/#LEGISCTA000006159602