



ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT
DES DÉPLACEMENTS À VÉLO
DANS L'AGGLOMERATION BRIOCHE.

MAHE Robert - 83 rue de la Corniche -22000 SAINT BRIEUC

Monsieur le Commissaire Enquêteur
Hôtel de Ville
Place du Général de Gaulle
22000 SAINT-BRIEUC

Saint-Brieuc, le 12 juillet 2012

Objet : Enquête publique – Transport Est Ouest : Armor-Cité

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous tenons en préambule à féliciter la réalisation de ce projet pour l'opportunité qu'il apporte aux usagers du réseau de transports en commun. Il répond ainsi à l'objectif d'inciter à une autre mobilité que celle de automobile. Nous espérons que l'ensemble de ce projet puisse se réaliser dans son entier dans un futur proche.

Par la présente, nous vous détaillons nos remarques sur le projet présenté en enquête publique listés ci-après :

1. Le déséquilibre de la concertation.
2. Le projet modifié de la Place de la Cité.
3. L'insécurité pour la circulation des cyclistes sur la Rue Balzac côté Nord à proximité de l'Ecole maternelle de la Vallée.
4. Le rond-point en sortie de la RN12
5. La sortie ouest centre commercial Balzac – Tourne à gauche
6. La discontinuité des aménagements cyclables

1) Le déséquilibre de la concertation :

Une première concertation a eu lieu et a permis d'impliquer toutes les parties prenantes. Des réunions et des ateliers complémentaires se sont ensuite tenus n'impliquant que les commerçants. Le résultat de ces échanges a été la modification du projet sans en avoir informé, ni associé les autres parties prenantes aux premiers échanges comme nous l'avions sollicité par notre courrier du 9 juin 2011 adressé à la ville de Saint Brieuc et à Saint Brieuc Agglomération (Pièce jointe).

Nous apprenons par cette enquête publique les modifications apportées au projet.

En conclusion, la concertation n'a donc été que partielle et biaisée.



2) Place de la Cité :

a) Remise en question d'une voie de bus en site propre au profit du stationnement

Le projet modifié remet en question une voie de bus en site propre au profit du stationnement. Une voie en site propre donnait tout son sens à ces aménagements et une vraie place aux transports en commun. L'annulation de cette voie est contraire à l'objectif du projet, c'est envoyer un mauvais signal et inciter à l'utilisation de la voiture en ville et une nécessité de prévoir encore des stationnements complémentaires.

Le stationnement occupe une place abusive dans l'espace public et représente une privatisation du domaine public. Afin de répondre à l'objectif de ce projet de bus en site propre, le stationnement est le levier principal pour répondre à l'objectif de modération de la circulation des véhicules motorisés.

La zone de stationnement élargit sur la partie Nord de la Place de la Cité est source d'insécurité notamment par la fréquence des entrées et sorties de véhicules des stationnements sur les deux côtés de la voie qui seront de très courte durée afin de satisfaire les demandes des commerçants. Ceux soumis à cette insécurité routière sont les plus vulnérables partageant la voie des véhicules légers à savoir les cyclistes.

De plus, en l'absence de voie bus en site propre, les bus partageront la voie des véhicules légers et contribueront à une concentration de la circulation ce qui renforcera l'insécurité des vélos. En effet, de nombreux angles-morts sur ces véhicules de gros gabarit et le différentiel de masse créent une cohabitation dangereuse.

Nous demandons :

1. la révision du projet avec retour à la proposition initiale à savoir deux voies de bus en site propre,
2. la suppression du stationnement en Epi,
3. de privilégier le stationnement en long d'un seul côté,
4. d'optimiser les espaces de stationnement déjà existants à proximité du projet.

b) L'absence de parkings à vélo aux endroits stratégiques

En complément de l'abri vélo prévu à proximité de la MJC que nous accueillons de manière très favorable, des stationnements vélo sont à prévoir à proximité des commerces afin d'en faciliter l'accès à ces usagers. Pour mémoire, sur une place de stationnement automobile, peuvent être installés 4 arceaux de stationnement vélo. Vous trouverez ci-joint une plaquette présentant les résultats d'une étude indiquant l'intérêt pour les commerces lorsque les modes de déplacement doux sont privilégiés (Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces).



3) Rue Balzac :

Le stationnement en Epi à proximité de l'Ecole maternelle de la Vallée présente la même insécurité pour la circulation des cyclistes notamment aux sorties des stationnements. Les automobilistes n'ont en effet aucune visibilité sur l'arrivée d'un cycliste lorsqu'ils quittent ces stationnements. Ce cas de figure a été maintes fois vérifié avenue Corneille par nos adhérents.

Nous demandons la suppression du stationnement en Epi pour du stationnement en long.

4) Rond-point sortie RN12

Nous demandons la création d'une piste cyclable en extérieur du rond-point pour une circulation sécurisée des plus vulnérables et moins aguerris (enfants, débutants, seniors...). Cet aménagement devra avoir un caractère non obligatoire pour la circulation des cyclistes qui selon leurs aptitudes peuvent décider d'emprunter ou non cet aménagement.

5) Sortie ouest du centre commercial Balzac :

Suppression du tourne à gauche pour les automobiles depuis la sortie du centre commercial en direction du centre ville. Les véhicules peuvent rejoindre facilement le rond-point à proximité et prendre la direction du centre-ville. L'aménagement présenté dans le dossier présente un risque d'arrêt des véhicules sur l'aménagement cyclable en attente de la traversée de la voie et également un risque de circulation à contre sens des automobiles dans la rue Balzac.

6) La discontinuité des aménagements cyclables :

Conformément à la réglementation, les aménagements cyclables doivent être continus. La Loi LAURE (Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie), article 20 qui introduit l'article L.228-2 dans le code de l'environnement et stipule la création d'aménagements cyclables lors de la réalisation ou du renouvellement de voies urbaines (integralité de l'article de la loi en annexe). Les jurisprudences qui complètent cette loi ont précisé que les zones limitées à 30 km/h doivent être pourvues d'aménagements cyclables (pièce jointe).

Ainsi, l'ensemble des zones 30 identifiées sur le parcours doit être aménagé de manière adaptée aux contraintes de la circulation.

Cette continuité cyclable s'applique également au carrefour de la rue Balzac et de la rue Massignon ainsi que sur le pont enjambant la RN12. Pour ce cas précis, la circulation des cyclistes pourra être sécurisée par la création d'un encorbellement, aménagement cyclable conforme à la réglementation et s'adaptant aux contraintes de la circulation.





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

Par ailleurs, nous demandons :

- D'étudier l'opportunité de la mise en place du tourne à droite pour les vélos aux carrefours à feu (Décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 et Arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967)
- La création de sas vélo aux carrefours à feu.
- La création d'aménagements facilitant l'insertion des vélos dans les ronds-points.
- La réalisation un aménagement à double sens cyclable en venant de l'avenue d'Armor pour rejoindre la rue Balzac (Côté Balzac). Cet itinéraire aujourd'hui naturel pour les cyclistes doit être conservé et donc sécurisé.
- Une différenciation de l'enrobé sur les bandes cyclables tout le long du parcours pour une meilleure visibilité et durabilité de l'aménagement et ainsi une sécurisation du déplacement cycle.

D'autre part, nous nous interrogeons :

- Sur la sécurisation de la traversée des cyclistes entre l'Avenue Corneille et le Pont d'Armor (carrefour à feu?).
- Sur la place importante laissée à l'automobile dans un contexte de volonté de modification des mobilités. Le projet doit les modes de déplacement doux et les transports collectifs.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques et propositions d'amélioration, et espérons que vous pourrez les prendre en compte dans votre rapport d'enquête publique. Celles ci ont pour seul objectif le développement d'une ville agréable à vivre, moderne et économiquement attractive.

Nous vous prions d'accepter, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de notre considération distinguée.

Vélocypèdement vôtre,

Robert MAHE
Président de Vélo uTiLe

Pièces jointes : - Courrier Vélo uTiLe du 9 juin 2011
- Plaquette : Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces
- Article L.228-2 du Code de l'Environnement et jurisprudences

