



ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT

DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

DANS L'AGGLOMÉRATION BRIOCHINE

## Compte rendu de la BRAC du samedi 12 octobre à Trégueux

Nous avons convenu d'une BRAC (Balade de Reconnaissance des Aménagements Cyclables) à Trégueux le samedi 12 octobre. Nous remercions la commune de Trégueux d'entrer dans une démarche de concertation pour recueillir les retours d'expérience des usagers. Cette première reconnaissance sur le terrain est une première étape pour un dialogue constructif avec la ville dans le cadre de sa réflexion pour lancer un plan vélo.



Deux élus de Trégueux, Jean Yves Thomas, adjoint au développement durable et cadre de vie, et Patrick Allan, conseiller municipal délégué au plan climat et énergie étaient présents.

Le rendez-vous était fixé devant la mairie, ce qui nous a permis dans un premier temps de constater l'omniprésence de la voiture dans le centre ville et la grande place qui lui est consacrée.

Notre propos visera donc à rééquilibrer les espaces afin d'encourager les mobilités actives, marche et vélo, dont les bénéfices économiques, sanitaires et environnementaux pour la population sont immédiats et correspondent aux objectifs des documents d'orientation et de cadrage de l'agglomération briochine ci dessous :

**Le PCAET** : « -24% de consommations d'énergie entre 2010 et 2030 dans le secteur des déplacements, et -45% d'émissions de gaz à effet de serre sur la même période, ainsi qu'à la réduction des polluants atmosphériques »<sup>1</sup>,

**L'axe IV du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT** : « 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 cœur 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 »<sup>2</sup>

1 [https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/fileadmin/medias/COMPRENDRE\\_L\\_AGGLOMERATION/ Les\\_grands\\_projets/Le\\_PCAET/PROGRAMME\\_D\\_ACTIONS\\_PACET\\_2023 - ACTUALISE suite bilan %C3%A0 mi-parcours.pdf](https://www.saintbrieuc-armor-agglo.bzh/fileadmin/medias/COMPRENDRE_L_AGGLOMERATION/ Les_grands_projets/Le_PCAET/PROGRAMME_D_ACTIONS_PACET_2023 - ACTUALISE suite bilan %C3%A0 mi-parcours.pdf)

2 [http://www.pays-de-saintbrieuc.org/documents/FTP/214/000/009/113/9113536\\_3258\\_3.-Document-dOrientation-et-dObjectifs-DOO-SCOT-du-pays-de-Saint-Brieuc--projet-arrete-16022024.pdf](http://www.pays-de-saintbrieuc.org/documents/FTP/214/000/009/113/9113536_3258_3.-Document-dOrientation-et-dObjectifs-DOO-SCOT-du-pays-de-Saint-Brieuc--projet-arrete-16022024.pdf)

## La rue de la République

La rue de la République illustre l'occupation de l'espace public par les voitures (figure 1 et 2). La ville est aménagée autour de la circulation automobile. De chaque côté de la chaussée sur sa totalité sont réservées des places de stationnement. A l'heure actuelle dans cette rue, à pied ou à vélo l'expérience n'est pas très agréable. On ne se sent pas en sécurité, à fortiori quand on est cycliste débutant, un enfant, ou une personne âgée. **Un rééquilibrage de l'espace public au profit des mobilités actives** nécessitera donc de réfléchir à la place accordée aux véhicules motorisés.



Figure 1: Rue de République, la voiture occupe la majeure partie de l'espace



Figure 2: Rue de la République, les parkings sont vastes

## Giratoire de la Grande porte

Le giratoire de la Grande Porte (fig. 3 et 4), **carrefour stratégique de la ville, est à ce jour un obstacle difficile à franchir à vélo**. La tentation pour se sentir plus en sécurité est d'emprunter les passages piétons, au risque de créer de la gêne pour ceux-ci. Si un plan vélo a pour objet de favoriser les mobilités actives pour les déplacements domicile travail, domicile école, et d'encourager les collégiens et enfants de Tréguieux à se rendre à pied ou à vélo à leur établissement, le franchissement de cet obstacle devra être repensé.



Figure 3: Le giratoire de la Grande Port, depuis la rue de Verdun



Figure 4: Le giratoire de la Grande Porte en venant de la Mairie

## Avenue du Général De Gaulle

Avenue du Général de Gaulle nous constatons l'absence de piste cyclable malgré une bonne largeur de rue au bénéfice de nombreux stationnements. Les riverains ne disposent-ils pas pour la plupart d'un garage pour stationner leurs véhicules ? Les stationnements servent beaucoup pour les routiers et artisans qui viennent le midi manger, ce qui implique un important trafic de camions en plein centre ville, peu compatible avec la sécurisation des piétons et des personnes circulant à vélo. Il serait intéressant de connaître leurs destinations et leurs points de départ car cette présence interroge.



Figure 5: L'avenue du Gal De Gaulle dispose de larges bandes de stationnement de chaque côté

Un parking de 92 places est également disponible (fig. 6) à proximité immédiate. Dès lors, **ces places de stationnement le long de la voie sont elles indispensables?**



Figure 6: le parking F. Mitterrand et ses 92 places

## Sentier espace vert derrière la Mairie et l'EHPAD

Le sentier de l'espace vert situé en parallèle de l'avenue pourrait servir de passage aux vélos en plus des piétons, cependant la largeur est insuffisante pour une cohabitation harmonieuse. **Une adaptation et un changement de statut de ce sentier piétonniers en voie verte serait pertinent** afin de permettre de relier différents points de la ville avec un moindre coût pour la collectivité. Cette remarque pouvant également se poser pour **l'ensemble des sentiers** existants dans les espaces verts de la commune.



Figure 7: sentier derrière l'Ehpad

## Chaussidoux sur l'avenue du Général Leclerc

A l'intersection des avenues du Maréchal Juin et du Général Leclerc nous nous interrogeons sur la pertinence des chaussidoux (ou CVCB : Chaussée à Voie Centrale Banalisée) puisque l'avenue est particulièrement large et bordée de places de stationnement.

Selon le CEREMA « *La CVCB n'est à considérer que si l'ensemble de la boîte à outils pour prendre en compte les cyclistes dans l'espace public a été examiné : bandes et*



Figure 8: avenue du Gal Leclerc, CVCB, stationnement et circulation automobile

*pistes cyclables, voies vertes, zones 30 et zones de rencontre. En particulier, la mise en place d'une CVCB sur une voirie est **difficilement compatible avec la création ou le maintien d'emplacements de stationnement pour véhicules motorisés.** »<sup>3</sup>*

A noter que les chaussidoux ne sont pas des aménagements cyclables reconnus comme tels dans l'article L228-2 du code de l'environnement : « *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de **pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre** ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation...* »<sup>4</sup>

Pour cette raison **nous demandons le remplacement des chaussidoux actuels par de vrais aménagements cyclables**. La largeur de la rue, la présence de stationnement et l'état du trafic n'offrent pas une sécurité suffisante pour des enfants à vélo sur cet axe qui débouche sur le giratoire de la rue de la Fontenelle.

<sup>3</sup>[https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2019/01/JOUANNOT-2018-06-Chaussee\\_voie\\_centrale\\_banalise.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2019/01/JOUANNOT-2018-06-Chaussee_voie_centrale_banalise.pdf)

<sup>4</sup>[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000039784686](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039784686)

## La rue de la Fontenelle

La circulation à vélo sur cette rue cruciale pour rejoindre la zone commerciale est une expérience désagréable car la circulation est importante et il n'y a pas d'aménagement cyclable. Le sas vélo au feu est inutilisable puisque les cyclistes n'ont pas d'autres possibilités que de rester derrière les voitures en l'absence de voie cyclable (fig. 9)

Dans l'autre sens la piste cyclable tracée sur le trottoir est inadaptée et inconfortable. Elle s'interrompt à chaque carrefour, obligeant les cyclistes à mettre pied à terre (fig. 10)



Figure 9: Le sas vélo au feu tricolore de la rue de la Fontenelle est inaccessible aux vélos



Figure 10: rue de la Fontenelle, les cyclistes doivent rouler sur le trottoir et mettre pied à terre en l'absence d'aménagement des carrefours

En remontant du pont vers Trégueux nous avons aussi noté la présence de poteaux à l'entrée du sentier en direction de la ville Oger, dispositif pour empêcher les 2RM d'emprunter ce chemin. Selon le CEREMA « *la contrainte que le dispositif inflige aux usagers motorisés est aussi subie par les cyclistes. Souvent les passages sont étroits, ne sont pas dans la trajectoire naturelle et imposent des manœuvres au cycliste, notamment dans le cas de chicanes. Mais surtout, la plupart des dispositifs ne sont pas compatibles avec le passage de cyclistes utilisant des vélos chargés de sacoches ou tractant une remorque, ni avec le passage des vélos à grand gabarit (tandems, vélos couchés, tricycles)* »<sup>5</sup>. Nous demandons donc la **suppression de ce dispositif anti motorisé.**

<sup>5</sup><https://doc.cerema.fr/doc/SYRACUSE/17985/velo-amenagements-recommandations-et-retours-d-experiences-serie-de-fiches-fiche-36-damm-dispositifs>

## Rond point de la rue de Verdun et du Maréchal Juin

La rue de Verdun, en sens unique, a bénéficié d'une piste cyclable en double sens. L'aménagement est sécurisant. Il mériterait une réfection de la signalisation car l'arrivée à l'intersection de l'avenue du Maréchal Juin et de l'avenue Louis Guilloux est **peu lisible** pour les usagers à vélo (fig.11)



Figure 11: la signalisation au sol sur ce giratoire est peu compréhensible

Ce giratoire illustre les difficultés rencontrées sur les autres carrefours de la commune : ils favorisent le flux automobile sans essayer de le ralentir. Ils ne permettent pas une traversée aisée pour les personnes à vélo et provoquent au contraire un sentiment d'insécurité, nourrissant le sentiment que « le vélo c'est dangereux »

Il y aurait nécessité de prévoir un traitement plus sécurisant avec, dans la mesure du possible, **une piste protégée et des îlots en amande** (Giratoire dit « hollandais » tel que recommandé par le CEREMA<sup>6</sup> ). Le constat est identique pour le giratoire qui mène en direction de la zone commerciale de la Hazaie et d'Yffiniac.

*« En l'absence de possibilité de modifier l'emprise, il convient soit d'envisager un autre aménagement moins gourmand en espace (carrefour protégé avec ou sans feux), soit, comme pour les rues ne permettant pas d'aménagement séparé, de **réduire le volume du trafic motorisé par le plan de circulation...***

*Réduire le trafic sur les petits giratoires dépourvus de piste protégée est le seul moyen d'assurer un usage serein de l'anneau motorisé par les vélos. Toutes les solutions visant à un meilleur partage de l'espace sans diminuer le volume du trafic ne peuvent améliorer les choses qu'à la marge, sans agir significativement sur le sentiment d'insécurité. Ajouter des pictogrammes vélo au centre de l'anneau pour favoriser un meilleur positionnement des vélos ne change ainsi pas grand-chose à la cyclabilité d'un giratoire qui accueille un trafic important »* (extrait du Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle<sup>7</sup>)

6 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

7 <https://parisenselle.fr/guides/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

## Le pont au dessus de la voie ferrée à l'entrée de la Hazaie



Figure 12: Au dessus de la voie ferrée, aucune place pour les vélos ni les pour les piétons

Au niveau de la traversée du pont enjambant la voie ferrée pour aller à Langueux et sur la zone commerciale de la Hazaie nous avons repéré une autre difficulté. C'est en effet un endroit où le sentiment d'insécurité à pied ou à vélo est important tant le trafic est dense et la vitesse élevée. Les cyclistes ne se sentent pas les bienvenus (fig 12) car les dépassements ne peuvent se faire en respectant les distances de sécurité.

Nous avons continué notre circuit en empruntant la **nouvelle piste cyclable** en cours d'achèvement sur la zone commerciale de la Hazaie.

Le **carrefour** (fig. 13) puis **l'entrée sur cette piste cyclable** obligent à franchir deux fois le flux automobile important et sont très insécurisants : les cyclistes doivent s'arrêter sur la voie de droite avec les automobilistes derrière eux, qui peuvent être surpris, jusqu'à pouvoir traverser la voie de gauche à condition



Figure 13: A vélo, comment tourner à gauche sans se sentir en danger ?

que les automobilistes venant en face les laissent passer. La présence des pictogrammes vélo sur la route pour favoriser la traversée des vélos ne change ainsi pas grand-chose à la cyclabilité sur cette route qui accueille un trafic important. Seuls les cyclistes les plus aguerris ou intrépides peuvent s'accommoder d'une telle insécurité. Mais il sera hors de question pour une famille avec de jeunes enfants de s'aventurer dans un tel piège (fig. 14)



Figure 14: L'entrée de la piste de la Hazaie

En effet **une piste cyclable perd l'essentiel de son utilité si les croisements avec le trafic motorisé sont accidentogènes ou pénibles à effectuer.**

Pour y remédier et être sécurisante une intersection doit respecter **5 grands principes** :

