



Saint-Brevin, le 1 juillet 2023

Madame la Maire de Saint-Brevin-les-Pins
Hôtel de Ville
44250 SAINT-BREVIN-LES-PINS

A l'attention de Messieurs Coutret et Bourguignon

OBJET : Réflexions et propositions des ASB relatives à la voirie et aux mobilités douces

Madame la maire,

Régulièrement les sujets relatifs à la voirie font l'objet d'interventions de la part de nos adhérents. Leurs demandes sont souvent fortes et notre association se doit de les relayer. On peut classer les interventions en plusieurs catégories :

- Une demande d'aménagements cyclables à Saint Brevin qui possède un profil favorable à l'usage du vélo.
- St Brevin est au carrefour d'axes vélos importants et connus : la Loire à Vélo et Vélocéan. la commune se doit d'être ambitieuse sur ce sujet;
- Un apaisement de la circulation est aussi souhaité avec un renforcement de la sécurité routière. Le sujet de la vitesse 30 vs 50 est maintenant régulièrement abordé ;

A ces remontées notre association ajoutera :

- L'absence d'un PAVE communal.
- des circulations piétonnes souvent difficiles (accotements et-trottoirs en herbe majoritaires).

Le sujet est donc extrêmement vaste et les réalisations seront forcément étalées sur plusieurs années.

Cependant le contexte général est actuellement très favorable pour de telles évolutions. Un point important doit être souligné, il n'y aura pas de conflit d'usage notable de la voirie : « *il y a de la place pour tout le monde* ». Tout milite pour un plan d'action pluriannuel qui devra être basé sur des principes intangibles .

1. Apaiser la circulation dans toute la commune .

L'élaboration d'un plan ou schéma directeur Vélo ambitieux ne peut se concevoir sans une réflexion sur un plan de circulation général.

« Les principales raisons de l'insécurité ressentie par les cyclistes en villes sont le différentiel de vitesse entre le trafic motorisé et les cyclistes ainsi que le volume de ce trafic. En réduisant les vitesses, les zones à circulation apaisée offrent aux cyclistes un confort et une sécurité accrues. Dans ces conditions, la cohabitation, sur le même espace, des cyclistes et du trafic motorisé peut être préconisée sans avoir recours aux aménagements cyclables traditionnels. Cependant, dans certains cas, la mixité entre cyclistes et usagers motorisés n'est pas satisfaisante. Dans l'hypothèse

d'une modération de la vitesse dans les villes, c'est en moyenne 85% du réseau de voiries urbaines qui pourrait être classé en zone de circulation apaisée (zones 30, chaudières, zones de rencontre, double sens cyclables et aires piétonnes). Il est donc primordial de bien concevoir ces zones pour les déplacements de tous (et donc des cyclistes), puisqu'elles pourraient représenter une part importante du réseau de la ville de demain ».

La taille de saint Brevin justifie a priori un classement des voies entre un réseau de transit avec vitesse limitée à 50 km/h et un réseau de desserte limité à 30 km/h. Cette distinction fait apparaître des « zones 30 » entre les axes de transit.

Le sujet de la mise en sens unique d'une grande partie des voies limitées à 30km/h aurait un effet bénéfique collatéral non négligeable sur le linéaire de collecte des ordures ménagères qui pourrait être fortement réduit. En effet, dans une voie à double sens la collecte ne peut de faire que sur le seul côté de circulation de la benne et nécessite donc un passage dans les deux sens.

2. Faciliter tous les déplacements doux (vélos et piétons) .

« Il ne faut pas oublier les piétons ». La circulation des piétons nécessite une attention conjointe à celle des vélos. Elle présente des difficultés notables liées parfois à l'étroitesse mais aussi aux accotements herbe ainsi que des trottoirs lorsqu'ils existent. Ceux-ci sont souvent encombrés de poteaux de signalisation, électriques et de communication. Ils ne permettent pas toujours une circulation « PMR » ou même avec une poussette.

De nombreux abaissements de trottoirs sont manquants. Un recensement des « points noirs » des circulations piétonnes devrait être réalisé. Une évolution positive des conditions de circulations des vélos sans remise à niveau des circulations piétonnes serait incompréhensible pas de nombreux Brevinois.

A cet égard, le partage du sentier côtier reste un problème majeur: il convient de définir clairement le statut de cette zone "suivant les règles du code de la route" ou "par arrêté municipal" (limitation de la vitesse des vélos « au pas » soit 5 km/h, limitation de circulation des vélos selon l'affluence des piétons...), avec un affichage pertinent à destination des cyclistes.

3. Définir des solutions techniques reconnues au niveau national .

Beaucoup de solutions sont maintenant documentées pour traiter les linéaires et les intersections. La question de la sécurité est centrale dans les choix d'aménagements qui seront retenus. Il est essentiel de retenir des solutions cohérentes et similaires sur tout le territoire pour faciliter la cohabitation avec les automobilistes. La lisibilité des règles de priorité doit être partout recherchée et une communication soutenue de la collectivité doit être élaborée lors de la mise en service de nouveaux aménagements. La sécurité en dépend.

Parmi les solutions de base on peut rappeler les domaines d'application de chaque solution pour les linéaires et les intersections. Le CEREMA¹ propose un grand nombre de « fiches » qu'il convient d'adopter dans un souci de cohérence avec l'ensemble des collectivités françaises. C'est particulièrement important pour une Ville comme Saint Brevin qui reçoit chaque été un grand nombre de touristes (automobilistes et/ou cyclistes) qui doivent retrouver des typologies d'aménagement familiers. Il en va de la sécurité.

De même le stationnement des vélos doit être étudié en dehors des projets d'aménagement pour offrir des points d'attaches suffisants.

¹ CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

4. Traiter les cas particuliers que sont la zone de la Guerche et la coupure urbaine de la route bleue.

- L'effet de coupure de la route bleue (RD 213) est une caractéristique lourde de l'urbanisme de Saint Brevin mais aussi tous les déplacements. Pour les déplacements doux la route bleue est très pénalisante, les quelques passages nécessitent des détours par des ouvrages qui concentrent de fait le trafic automobile dans des conditions pas toujours adaptées. En outre, l'examen des plans de la ville indique que des itinéraires antérieurs à la construction de cette voie restent coupés. Seule la moitié des liaisons entre l'est et l'ouest de la commune ont été rétablis.
- Cas de la zone de la Guerche est un sujet du quotidien. Cette zone très fréquentée est caractéristique de l'urbanisme commercial des années 70 basé sur l'usage quasi exclusif de la voiture. Des réalisations visant à introduire des aménagements favorisant les déplacements des vélos et des piétons y ont été introduites. Si elles étaient nécessaires elles sont largement insuffisantes. Le secteur nécessite à lui seul une étude spécifique.

5. Mettre en place des actions pédagogiques et de communication.

Ce besoin est fort compte tenu de l'augmentation du nombre de cyclistes, de l'évolution des infrastructures routières (fléchage de voie cycles sur la chaussée, chaudiou....), et des nouvelles mobilités (vélos et trottinettes électriques...).

Les supports de communication pourraient notamment répondre aux questions :

- comment doit rouler un cycliste sur un rond-point, sur un passage piéton, sur des zones de partage (piétons/cyclistes)?
- comment doit se comporter un automobiliste sur chaudiou et rond-point en présence de cyclistes?
- quelles sont les règles de priorité entre vélo et voiture sur les points de rencontre critiques?
- quels sont les nouveaux panneaux (zone de rencontre, chaudiou...)?
- etc.

Ces éléments de communication pourraient faire l'objet de dépliants accessibles en mairie et offices de tourisme. Le brev'info pourrait ajouter une rubrique "sécurité routière" pour relater, de façon périodique et par thématique, ces différentes règles.

Notre association se tient à disposition de la municipalité pour soutenir une telle démarche et vous présenter des solutions concrètes expérimentées dans d'autres communes

J'ajoute enfin que des actions prioritaires devaient être engagées, à savoir :

- aménagement de la place de la Victoire pour sécuriser les piétons,
- mise en couleur des pistes cyclables autour des ronds-points pour les rendre plus visibles,
- matérialisation de circuits piétons et vélos sur toute voie dont les trottoirs-accotements sont herbés et inutilisables par les PMR et vélos,
- mise en œuvre d'actions de sensibilisation à destination de tous.

Je vous prie, madame la maire de croire en l'expression de mes sentiments les meilleurs .

Le président des
Amis de Saint Brevin

Serge Pucelle