

PLU de Saint Gildas de Rhuys

Contribution de l'Association des Usagers du Vélo de Rhuys- BICYRHUYS à l'enquête publique.

L'association Bicyrhuis a pour objet de promouvoir par tous moyens l'usage du vélo comme moyen de transport, donc la pratique utilitaire du vélo, comme réponse adaptée à une part non négligeable des déplacements internes à la presqu'île de Rhuys.

La population a, dans ce domaine, de grandes attentes, bien définies, comme l'a montré l'étude préalable à l'élaboration du PGD de la CCPR et notre propre enquête sur les obstacles à la pratique utilitaire du vélo sur la presqu'île et les besoins en terme d'aménagement.

Nous partageons totalement le constat des problèmes liés aux déplacements sur la commune et l'analyse de leur causes présentés dans divers documents (Charte AEU, rapport de présentation), ainsi qu'avec les objectifs à atteindre et les moyens à mettre en oeuvre (PADD) et nous attendions donc un plan ambitieux traduisant concrètement la volonté politique d'un report modal de la voiture vers les modes actifs de déplacement pour les courts trajets.

Mais cette volonté ne transparait pas dans le règlement écrit, les documents graphiques et les annexes. Le travail reste à faire pour améliorer notablement le quotidien des actuels cyclistes et encourager les automobilistes (qui seront toujours plus nombreux, compte tenu des possibilités d'urbanisation ouvertes dans le projet de PLU) à modifier sensiblement leur comportement et à renoncer à la voiture au moins pour leurs déplacements intracommunaux.

En effet l'urbanisation conséquente de coeurs d'îlots relativement éloignés du centre-bourg et de terrains situés en périphérie de la zone agglomérée actuelle va aggraver la problématique des déplacements et de l'engorgement automobile saisonnier à Saint Gildas.

Pour mémoire on peut rappeler que la loi Grenelle 2 fixe à – 20% entre 2009 et 2020 la réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au transport. La commune de Saint Gildas de Rhuys n'a certes pas obligation à l'élaboration d'un Plan Climat Energie Territorial, cependant, se donner cet objectif chiffré de réduction de GES dans ce domaine aurait pu témoigner d'une volonté affirmée et être un stimulant pour l'action.

Les déplacements dans le PLU de Saint Gildas : un constat réaliste, un objectif bien défini, les moyens pour y parvenir correctement évalués, et une mise en application presque symbolique...

Partie 5 du PADD

« La commune souhaite... la sécurisation de déplacement, promouvoir les déplacements alternatifs (à la voiture) et répondre aux différents besoins en stationnement. »

Objectif 1

« sécuriser...»

Le meilleur moyen de sécuriser piétons et cyclistes est de leur offrir le maximum de voies réservées, en site propre donc, partout où cela est possible.

L'idéal est qu'ils soient aussi protégés de la pollution atmosphérique (micro et nano-particules, NOx...) générée par les voitures, par une haie végétale, l'éloignement, ou simplement en circulant sur des voies de très faible trafic.

► ***« Sécuriser l'ensemble des déplacements (donc piétons et cycles compris) sur les grands axes (RD) de plus en plus fréquentés ».***

Pour atteindre cet objectif compte tenu du différentiel de vitesse important entre voitures (à 90km/h) et cycles non motorisés (10 à 20 km/h) potentiellement très dangereux et source de stress, il n'y a qu'une solution, la piste cyclable en site propre.

Or aucun emplacement réservé ne figure sur le document graphique le long de la RD 198 !

La section qui relie Sarzeau et Saint Gildas est la plus empruntée par les cyclistes utilitaires, malgré sa grande dangerosité et les nuisances de bruit et pollution, pour d'évidentes raisons de complémentarité entre l'habitat, les services, les emplois et points d'intérêt offerts par les 2 communes et le fait que ce trajet utilitaire cycliste (fréquenté toute l'année) est incontournable car il représente le plus court chemin.

Cette piste tant attendue constitue la 1ère demande précise d'aménagement formulée par les usagers lorsqu'on les consulte.

Cette carence est totalement incompréhensible.

Objectif 2

« et promouvoir »

« favoriser les déplacements alternatifs à la voiture en réduisant sa place et en proposant d'autres solutions »

► *« Le réseau de cheminement piéton et cyclable est à compléter. »*

Dans la partie facultative du PADD aurait pu (et du) figurer la carte du maillage cyclable projeté, le schéma des liaisons douces. Son absence semble montrer que la réflexion n'a pas été menée, le travail non réalisé où pour le moins non abouti. Ce document fondamental, traduction visuelle concrète des objectifs du PADD en la matière aurait entre autre montré l'intérêt et la nécessité de la réalisation des chaînons manquants.

On regrettera aussi l'absence d'un projet de plan de circulation dont le schéma de liaison douce est une composante d'importance.

Leur élaboration aurait donné lieu à une évaluation préalable des caractéristiques des voies existantes, leur classement en fonction de leur configuration et de leur adaptation à différents flux de trafic. Ces outils alors disponibles auraient ainsi été le socle de l'aménagement à venir en aidant à déterminer quel type d'urbanisation à venir était possible (si elle l'était). Et une concertation menée dans la durée aurait sans doute permis de faire émerger des idées auxquelles ne pense pas forcément un urbaniste qui ne vit pas sur place.

On peut penser que la concertation peut aussi influencer sur l'acceptabilité, pour les citoyens directement concernés, par exemple d'un transfert de propriété à la collectivité, ou de la proximité d'une liaison douce nouvellement créée en limite de chez soi.

Mais c'est la démarche inverse, déclinant les possibilités d'urbanisation maximales pour ensuite envisager tant bien que mal la gestion des flux ainsi générés qui a été suivie.

► *« Il faut prévoir plus de liaisons piétonnes et cyclables dans les nouvelles opérations d'aménagement, se saisir d'opportunités foncières pour compléter les chaînons manquants et réaménager les axes principaux existants pour y faire des pistes cyclables. »*

Les zones à urbaniser.

L'objectif de limiter l'utilisation de la voiture individuelle et de favoriser le recours aux modes de déplacements alternatifs pour les courts trajets ne se fera en effet que si marche et vélo sont plus pratiques, simples à utiliser, performants, efficaces et compétitifs que la voiture.

On peut remarquer dès-à-présent qu'un petit « barreau » de trajet même très court peut être très utile en terme de sécurité s'il évite ainsi aux piétons et surtout aux cyclistes de se retrouver dans la circulation routière (rue ou route) quand bien même la distance de « confrontation » épargnée ne serait pas très longue.

L'effet en terme de sentiment de sécurité perçu par les cycliste peut être très important et n'est pas proportionnel à cette distance. Ce ressenti participe à la décision de choisir le vélo comme moyen de déplacement.

Les OAP concernant des zones urbaniser reliant une voie existante à une autre sont une opportunité irremplaçable pour réaliser des cheminements publics traversants piétons et cycles et les parcelles qui les composent devraient à cette fin être marquées d'une servitude, ou devrait y figurer un emplacement réservé dans l'hypothèse ou celui-ci est parfaitement déterminé.

=> Même s'il existe une rue proche offrant le même trajet et semblant faire « doublon », les cyclistes les plus vulnérables (enfants personnes âgées préfèreront toujours être le plus souvent possible totalement à l'écart des voitures.

=>Piétons et cyclistes recherchent pour leurs déplacements utilitaires des trajets directs et sans détour. Il est donc indispensable de leur permettre de rejoindre la voie de leur choix par le plus court chemin. Cette possibilité de traverser les zones à aménager concernées doit être réservée aux modes doux. En voiture on accède mais on ne traverse pas.

Il s'agit donc ici de pratiquer une « discrimination positive » en faveur des modes de déplacement actifs.

Ce rééquilibrage par l'aménagement est susceptible d'inciter à choisir la marche ou le vélo plutôt que la voiture ainsi « pénalisée », de manière toute relative bien sûr, car nombre de lotissements ont été ainsi aménagés en impasse (pour tout mode de déplacement) pour assurer la tranquillité de leurs habitants.

Si les zones concernées par les OAP sont aménagées de façon à être perméables aux cyclistes et piétons et n'offrent qu'un unique accès voiture (ou ne sont en aucun cas traversant pour les voitures dans le cas ou 2 accès seraient indispensables), donc éventuellement plus contraignantes pour ces dernières en terme de trajet à parcourir, cela peut représenter un élément supplémentaire susceptible de faire pencher la balance vers les modes doux pour les courts trajets.

Le rôle de la commune doit tout mettre en oeuvre pour favoriser une perméabilité des quartiers à la marche et au vélo, bien conçu et utile.

En ce qui concerne l'accès voiture des zones AU vers les voies publiques, il n'est plus justifié d'éviter les sorties vers la partie urbaine (rue de l' Ancienne Gare et avenue Raymond Marcellin) de la D198. Il n'y a pas d'objection de sécurité pour s'insérer dans le trafic d'une section de rue où la vitesse est limitée à 30 ou 50 km/h et déjà fortement soumise à ces entrées de véhicules.

Au contraire on tendra vers une sorte de séparation des trafics en rabattant au plus court les voitures vers cet axe plus spécialement dédié à la circulation routière et départ « normal » pour les trajets vers de plus lointaines destinations, qui eux ne seront pas effectués à vélo. On évitera ainsi qu'un trafic automobile inutile ne soit obligé d'emprunter, pour rejoindre finalement la D198, les petites rues calmes qu'apprécient piétons et cyclistes de tous âges et où ils se sentent en sécurité.

Et on rendra moins évident l'accès en voiture aux commerces et services du bourg proche.

Ce levier d'action que représentent les orientations d'aménagement et de programmation n'a pas été utilisé au mieux compte tenu des enjeux de déplacement et des objectifs fixés par le PADD. Des suggestions pour plus d'efficacité en annexe .

« Les chaînons manquants » existent aussi en dehors des zones urbaines. Certains itinéraires obligés empruntent des voies passantes dangereuses, sans aucune possibilité d'autre choix. Le danger peut être saisonnier, comme les pics de fréquentation. Il faut dans ce cas créer ou recréer une liaison, là où les chemins sont interrompus ou n'ont jamais existé, et les rendre cyclables.

Si l'urbanisation et l'augmentation de trafic qui en résulte se poursuit, il faudra rechercher de nouveaux itinéraires de substitution pour remplacer des trajets partagés où actuellement la cohabitation vélo-voiture est encore possible mais évoluera vers plus de dangerosité.

La préservation des chemins existants en tant que tels est nécessaire mais elle n'est pas toujours suffisante.

Un exemple en annexe 2.

Objectif 3

« Anticiper et répondre aux différents besoins de stationnement »

Le stationnement des cycles, dont l'offre, inexistante il n'y a pas si longtemps, a déjà fait de nets progrès, est cependant notoirement insuffisant en période touristique et les jours de marché.

Pouvoir se rendre à proximité de son lieu de destination est un élément de poids en faveur de la pratique utilitaire du vélo. Il faut cependant pouvoir le déposer quelque part et si possible en sécurité. Les utilisateurs de vélos à assistance électrique de plus en plus nombreux ont tout particulièrement besoin de stationnement sécurisé adapté.

Aucune carte qui présenterait les sites réservés pour le stationnement des vélos ne figurant dans la partie facultative du PADD, nous ne savons rien de la prise en compte de ce problème. Sachant que l'on peut garer 8 vélos à la place d'une voiture, on voit cependant tout l'intérêt d'offrir des conditions de stationnement correctes aux cyclistes afin de ne pas les décourager de venir au centre-bourg à vélo.

En ce qui concerne les emplacements destinés aux stationnements des vélos dans l'habitat collectif, obligatoires, nous rappelons à toutes fins utiles le texte de l'arrêté qui fixe le minimum des conditions exigées.

« L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

— pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;

— pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements. »

Il s'agit bien ici de caractéristiques minimales. Compte tenu de objectifs affichés dans le PLU et des souhaits exprimés par les habitants en matière de déplacement doux et tout spécialement du vélo, la commune aurait pu traduire sa volonté et sa confiance dans sa propre capacité à développer ce mode de transport en allant bien au-delà. On constate que ce n'est pas le cas puisque le mode de calcul retenu ne permettra pas de satisfaire aux minima exigés par la loi (sauf à ne construire que des immeubles collectifs constitués de studios ou 2 pièces...)

En conclusion de cette brève analyse du projet de PLU de Saint Gildas de Rhuys du point de vue de la « cyclabilité » de la commune, on pourra déplorer que le nécessaire travail de fond consacré à ce sujet n'ait pas été mené en concertation avec les usagers en amont de l'élaboration des documents du PLU. Cette demande souvent renouvelée de l'association n'a jamais été satisfaite.

En raison du déficit patent de réponses aux problèmes de déplacement, et plus spécialement des modes actifs, problèmes qui sont cependant parfaitement cernés et exposés dans le rapport de présentation et le PADD, nous sommes défavorables au projet de PLU dans son expression actuelle.