

Réponses de la liste « Nouveau Cap » au plaidoyer de l'association « A Vélo Malo » pour l'adaptation de la ville de Saint-Malo et de son agglomération aux modes actifs de déplacements

Réponses de la liste « Nouveau Cap » au plaidoyer de l'association « A Vélo Malo » pour l'adaptation de la ville de Saint-Malo et de son agglomération aux modes actifs de déplacements

INTRODUCTION

Les mobilités du quotidien constituent aujourd'hui un enjeu central pour la qualité de vie des habitants et l'équilibre du territoire. Étroitement liées aux choix d'aménagement et de développement économique, porteuses d'impacts environnementaux et d'enjeux sociaux, elles appellent une approche plus intégrée de l'action publique.

Les réponses qui suivent présentent en particulier les propositions opérationnelles attendues pour améliorer les conditions de déplacement à pied et à vélo à Saint-Malo, en réponse au plaidoyer reçu.

Au-delà de ces mesures, la mobilité constitue pour le mandat un chantier structurant au service d'un objectif clair : mieux organiser les déplacements du quotidien, réduire progressivement la dépendance aux trajets individuels motorisés et contribuer ainsi à la transition écologique du territoire.

Plus largement encore, la mobilité est l'outil central qui permettra à Saint-Malo, cette ville archipel très étendue, de refaire « Cité » de connecter ses quartiers et ses habitants. De permettre à toutes et tous de s'approprier la Cité (évidemment entendu comme composée de tous les quartiers de Saint-Malo).

Le développement du vélo y contribue en articulation étroite avec les transports collectifs, l'aménagement du port, l'urbanisme, la marche et les solutions de partage, qui viseront à faciliter des parcours réellement multimodaux.

Les actions détaillées dans ce document forment ainsi un premier ensemble de réponses concrètes, appelées à s'inscrire dans une démarche cohérente à l'échelle de la commune et du bassin de mobilités.

1) UN CADRE DE TRAVAIL

Questions 1-1) De la concertation : la mise en place d'un réseau permettant les déplacements en mode actif marche et vélo n'a de chances d'être efficace qu'en concertation avec les associations d'usagers : l'association A Vélo Malo y est prête, s'estimant désignée par son ancrage et son expertise.

Les associations de vélo, de marche à pied, ainsi que les entreprises de cyclologistique seront consultées pour les nouveaux aménagements urbains. A Vélo Malo est bien une association

reconnue localement.

Question 1-2) Il faut un interlocuteur identifié investi, élu au conseil municipal ayant un réel pouvoir de décision.

Un adjoint au maire aura délégation voirie, mobilités actives, maison du vélo, aménagements de la circulation. Il aura un réel pouvoir de décision. Il sera un usager des mobilités actives.

Question 1-3) Mise en place d'une commission extra-municipale sur les circulations douces, ou modes actifs, instance de concertation pour prendre en compte l'avis des usagers piétons et cyclistes sur les aménagements cyclables et itinéraires piétonniers de la commune (entretien de l'existant, projets immédiats, projets à long terme). Elle devra se réunir au moins trois fois par an, pour suivre la mise en place effective, avec les moyens financiers adéquats.

Une des quatre priorités de notre programme est « Redonner la parole et agir avec les habitants ». Dans ce cadre, des conseils de quartier seront créés ainsi qu'un observatoire de l'action municipale. Ces deux instances répondront en partie à cette demande tout à fait légitime. Cela n'empêchera pas la tenue de réunion de travail plus techniques entre élus, association et services sur ce point structurant des déplacements actifs. Une fois tous les quatre mois est une bonne fréquence. Cela permettra la planification et la concertation que vous sollicitez à juste titre.

Question 1-4) Effectuer au moins deux fois par an des « tours de ville à vélo » avec l'élu et les services techniques. Ainsi que des tours de ville à pied avec l'élu référent et les présidents des comités de quartier.

Oui, c'est ce que nous ferons avec un grand plaisir.

2) APAISER LA VILLE :

Question 2-1) Contraindre la voiture pour permettre les modes actifs : La part des déplacements à pied et à vélo est très faible, même sur de courtes distances - une part considérable des déplacements en voiture se fait sur de courtes distances, qui pourraient aisément être faits en mode actif. Si ceux qui font de courtes distances avec leur voiture ne le font pas, c'est souvent parce qu'ils considèrent que ce serait dangereux car « il y a trop de voitures ». Une part importante des déplacements en voiture n'est pas un choix, mais une contrainte ... à cause des autres voitures. Pour donner la liberté à ces personnes de se déplacer en mode actif, il faut commencer par dissuader le plus possible de l'usage de la voiture : Passer par une contrainte pour retrouver de la liberté.

Aujourd'hui une voiture pèse un peu moins de 2t et transporte en moyenne 1,2 personnes. Ce n'est ni efficace, ni économique, ni soutenable.

Une voiture occupe un espace de 10m² à son point de départ, à son point d'arrivée et en circulation. C'est considérable.

Lors d'un choc avec une voiture à 50 km/h, un piéton à une malchance sur deux de décéder, à 30 km/h, il a neuf chances sur dix de survivre.

Les conducteurs d'une partie non négligeable des véhicules en circulation cherchent une place de stationnement.

Saint-Malo est soumise à un fort déplacement pendulaire d'une part et à un flux saisonnier important et trop focalisé d'autre part. Se rajoute à cela des déplacements entre quartiers d'une ville très fractionnée. Pour ces déplacements, la voiture est très utilisée, jusqu'au cœur même de la cité où se

trouve de nombreux et importants parkings.

Nous prendrons des mesures pour augmenter le nombre de personnes transportées par véhicules, et pour abaisser le nombre de véhicules en circulation. Nous proposerons plus d'aire de covoiturage, plus de parking relais, plus de possibilité de report modal pour soulager la ville de cette pression.

Nous faciliterons le transport en commun pour les déplacements dans notre ville. Notre programme propose la mise en service de minibus électriques gratuits qui relieront et desserviront le cœur des quartiers, y compris l'intra-muros, les centres commerciaux, les services publics et les grands équipements.

La limitation des voies à 50 km/h sera l'exception, 30 km/h la règle.

Nous mettrons en place des rues aux écoles, limitant la circulation aux heures d'entrée et de sortie des classes.

L'arrêt dangereux sur les trottoirs et aménagement cyclables ne sera plus toléré, même « pour deux minutes ».

Nous devons contrer l'effet GPS qui indique aux automobilistes des itinéraires qui ne sont pas adaptés à une forte densité et vitesse. Pour cela, il faut remettre en place la perception de l'espace public par les usagers motorisés en zone 30 et en zone de rencontre. Mettre un panneau et de la peinture au sol ne suffit pas.

Cette réduction du nombre des voitures et la modération forcée de la vitesse des usagers motorisés dans notre ville améliorera la sécurité qui est le premier frein à l'usage des modes actifs

Question 2-2) Des investissements à la hauteur des enjeux environnementaux, climatiques et de santé publique Exemple pavés scies pour la réfection de l'axe Broussais/Dinan

L'impact des mobilités sur notre territoire, notre pays, notre planète est considérable. Il est de notre responsabilité de citoyens et d'élus de réduire son impact. Cela passe par la sobriété des moyens de déplacement, qui peuvent être collectif et/ou actif. Ces derniers permettent de lutter contre la sédentarité dont les effets ont également un coût très important.

La ville et l'agglomération auront un budget dédié aux mobilités actives, et nous exercerons une veille sur les possibilités de financement de ces aménagements et sur les subventions qui peuvent être accordées.

Saint Malo Agglomération adhèrera au « Club des Villes et Territoires Cyclables » et le maire adjoint en charge se rendra avec les directeurs de services et les associations dans les salons et congrès de la FUB, des Boites à Vélo, des Rues de l'Avenir pour se tenir informé des dernières innovations et de ce qui se pratique ailleurs.

Question 2-3) Des investissements cohérents et sécurisés Privilégier au maximum les continuités cyclables et marchables et gérer les traversées de voies par une surélévation de la piste et du trottoir : Trottoirs traversants pour piétons et vélos. Avec code couleur ; importance des itinéraires sécurisés reliant les quartiers entres eux. Le sentiment d'insécurité des cyclistes est le principal frein au développement de la pratique. Privilégier, partout où elles ont été réalisées, des pistes cyclables, pour en augmenter le kilométrage. Créer une uniformité à l'échelle de la ville (et de l'agglomération) dans le traitement des circulations douces : code couleur, privilégier un revêtement de sol, spécifier le type de voie par des pictogrammes.

Les aménagements seront réalisés conformément aux recommandations du CEREMA, incluant notamment les trottoirs traversants et les codes couleurs. Le régime de priorité de cycles sera uniformisé, en particulier aux traversées cyclables parallèles aux passages piétons. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Le maillage sera établi sur proposition des associations d'experts d'usage, comme cela s'est fait à Dinan, puis sera balisé.

Le nombre de vélos en circulation, l'avènement du vélo électrique, le développement de la cyclologistique nous impose la cohérence des aménagements. Une attention toute particulière sera portée aux sources de conflit d'usage entre les cycles et les piétons. Une voie verte ou un trottoir partagé ne peut pas se trouver devant l'entrée d'un lycée, une importante piste bidirectionnelle ne peut pas déboucher sur un trottoir étroit. On trouve pourtant cela avenue Louis Martin et devant le lycée Maupertuis. De même une CVCB (chaucidou) n'a pas lieu d'être si la vitesse constatée des véhicules et leur nombre sont trop importants.

Nous devons également connecter le bassin de mobilité, et actionner tous les leviers pour relier les communes proches, en priorité celles pour lesquelles l'apaisement d'un axe secondaire n'est pas possible : par exemple Dinard et Saint Meloir des Ondes.

Question 2-4) Rendre les déplacements à vélo plus sûrs Un des principaux freins au développement des déplacements à vélo est le sentiment d'insécurité ressenti par les cyclistes. Apaiser la ville : limitation de la vitesse en ville à 30 km/h, sécurisation des giratoires, Mise en place d'un observatoire de l'accidentologie. Sécuriser les accès des parkings et les parkings à vélos de tous les établissements scolaires.

Comme expliqué plus haut, la ville sera apaisée par réduction du trafic motorisé et de sa vitesse dans les centres villes et les quartiers résidentiels. Trop de rues indiquées en zone 30 ou zone de rencontre subissent un fort trafic de transit, et leur aménagement ne correspond pas aux préconisations du CEREMA. En effet, en zone de rencontre, il ne devrait plus y avoir de potelets, plus de feux tricolores, plus de passages piétons, le régime de priorité à droite devrait s'appliquer à chaque intersection. Un enfant devrait pouvoir cheminer tranquillement au milieu de la chaussée rue Ville Pepin puis Rue Clemenceau ou dans le centre de Paramé car ce sont des zones de rencontre. Aujourd'hui, ce ne serait absolument pas compris des usagers motorisés. Pourtant, au sens du code de la route, ce devrait être ainsi. Ces espaces seront réaménagés, et si besoin, la police municipale sera sollicitée pour faire de la pédagogie à ces endroits.

Les bandes vertes en extérieur des giratoires seront enlevées et des cheminements vélo au centre des giratoires matérialisés. Progressivement, lorsque ce sera possible, les giratoires seront réaménagés à la Hollandaise.

Une attention particulière sera portée aux endroits où une bande cyclable longe des parkings en épi, comme devant le collège Charcot ou boulevard de la République. Un réaménagement sera étudié.

L'adjoint aux mobilités sollicitera un rapport annuel de l'accidentologie aux services de police municipale. Cela permettra d'identifier les zones à aménager en urgence. Nous utiliserons également les signalements des utilisateurs d'application telle que Geovélo et examinerons les points noirs reportés par les personnes qui ont répondu au baromètre vélo de la FUB et au baromètre des villes marchables.

Aux intersections, et aux passages protégés, une attention particulière devra être portée à la visibilité des plus vulnérables. A trop d'endroits, la visibilité des cheminements piétons est cachée par du mobilier urbain ou de la végétation. Nous y remédierons. De la même façon, les places de stationnements à moins de cinq mètres d'un passage piéton seront neutralisées, y compris en zone

de rencontre où il peut exister une ambiguïté puisqu'il n'y a plus de trottoir...

Des parkings vélos sécurisés seront installés aux établissements scolaires, dans le cadre de leur rénovation.

Le dispositif rue aux écoles figure dans notre programme.

Concernant les vélos Libre-Service, nous augmenterons le nombre de stations. Nous enjoindrons la société Fifteen de faire cesser la possibilité offerte à nos jeunes de circuler à deux sur le vélo. Nous devons aussi augmenter le personnel chargé de la maintenance de ces vélos, afin qu'ils soient toujours en parfait état, avec une attention particulière portée au freinage et à l'éclairage. De façon régulière, l'adjoint mobilité contrôlera par lui-même et par sondage l'état de fonctionnement des organes de sécurité des vélos.

Les opérations type « Cyclistes Brillez » seront fortement encouragées. La ville commandera et distribuera des kits éclairage et des chasubles à l'association organisatrice pour distribution. Les chasubles pourront porter un message type « Partageons la rue » ou rappeler les distances de dépassement. Ces Kits seront également distribués dans les écoles, lors des opérations Savoir Rouler A Velo. Politiquement, madame la maire de Saint Malo usera de son influence pour qu'un vélo sans éclairage ne soit plus vendable. C'est inadmissible.

Une attention particulière sera portée à l'entretien des pistes cyclables et aux nids de poule en bordure de chaussée.

Question 2-5) Rendre les déplacements à vélo plus faciles et plus sécurisés Développer encore plus les DSC (double sens cyclable) : dans les rues à sens unique pour les voitures (cf. l'axe Ville-Pépin / Clemenceau), comme à intra-muros où il est maintenant rentré dans les mœurs. Installer des panneaux M12 là où cela est encore possible. Sécuriser les giratoires : effacer les pictogrammes obsolètes qui renvoient les vélos sur les extérieurs donnant un mauvais signal aux automobilistes et accidentogènes. Les remplacer par des pictogrammes de jalonnement au centre du giratoire. Transformer quand cela est possible tous les Giratoires en giratoires à la hollandaise : mouchoir vert et rond-point Marcel Planchet (pratiquement finalisés) devant gendarmerie. Continuer d'installer des stationnements pour les vélos, et les abriter. Instaurer l'obligation aux constructeurs de nouveaux immeubles de prévoir des arceaux vélos pour les visiteurs (l'obligation de garage pour les vélos existe déjà pour les habitants).

Sujet largement abordé plus haut. Nous ajoutons que Le code de la route stipule qu'en zone 30, le double sens cyclable s'applique. Les arrêtés municipaux l'interdisant seront levés. Les potelets en zone de rencontre seront déposés. Nous devons appliquer une tolérance 0 pour l'arrêt hors des zones définies.

Oui pour les panneaux M12 lorsque c'est possible, et ça l'est en de nombreux endroits.

Réponse plus haut pour les giratoires.

Les stationnements vélo continueront à être déployés.

Les itinéraires cyclables prendront en compte la topographie des lieux. Les rues très en pente et étroites, comme la rue Jean XXIII ou la rue du Bignon seront qualifiées en vélorue. Les voitures y auront interdiction de dépasser un cycliste, et le cheminement cyclable matérialisé au milieu de la chaussée légitimera la présence du vélo à cet endroit empêchant le dépassement rasant.

Les discontinuités cyclables et fracture urbaines seront traitées, certaines rapidement comme celle du pont SNCF.

Question 2-6) apaiser la ville. Généraliser la priorité pour les vélos aux intersections : Les indications actuelles sont ambiguës et variables. Généraliser les superblocs : dissuader le trafic automobile de transit dans des zones résidentielles et ou historiques. Lever les interdictions de traverser les parcs et jardins publics à vélo. Voie Verte en pieds de remparts. Suppression des parkings en épi ; création d'un itinéraire piétons vélos Assurant la liaison intra-muros / St Servan le long de la nouvelle gare maritime. Passage des écluses : étroit, dangereux pour les piétons et les vélos. Instauration d'un sens unique pour les voitures ; contournement du bassin Vauban par la chaussée des corsaires. DSC pour vélos

Le plan de circulation de la ville devra être revu, dans le cadre de son apaisement décrit plus haut.

Les parcs et les jardins sont des zones piétonnes, les cycles peuvent y circuler à la vitesse du pas. Les arrêtés municipaux l'interdisant seront levés.

La vitesse excessive de certains cycles en zone piétonne génère un sentiment d'insécurité pour les piétons. Nous serons vigilants et verbaliserons si nécessaire. Nous solliciterons la société Fifteen pour couper l'alimentation des moteurs des Vélos en Libre-Service en zone piétonne. C'est techniquement possible, ces vélos utilisent un GPS.

Concernant les digues, un itinéraire sécurisé pour les personnes souhaitant se déplacer rapidement à vélo doit être proposé. Le réaménagement de l'avenue Pasteur au trottoir partagé d'un autre temps et de l'extrêmement dangereuse rue des Hauts Sablons est une priorité.

Un cheminement piéton et cycles sera aménagé entre l'esplanade Saint Vincent et la mairie de Saint Servan.

Il faudra apporter plus de convivialité à l'espace public, des placettes, des bancs, des préaux.

Question 2-7) Mise en place d'un environnement propice au déplacements actifs, créer un écosystème vélo Dédier la chaussée du sillon aux modes doux tous les dimanches ; interdiction du trafic automobile sur la partie chaussée du sillon située en front de mer. Création d'une Maison du vélo à proximité de la gare qui permettrait d'héberger un atelier vélo associatif, les associations d'usagers, le service de location longue durée Création d'un service de location longue durée de vélos au niveau de l'agglomération vélos cargo, long-tailpour permettre à des personnes de tester ce type de vélo avant de passer à un achat. Lors de la Fête Du Vélo ou événement similaire mise en place d'un itinéraire neutralisé réservé aux cyclistes ; la Fête Du Vélo n'est pas une course cycliste mais cela doit être traité comme un événement sportif, marathon, défilé folklorique... Nous demandons la neutralisation d'un parcours qui doit être uniquement dédié aux passages des cyclistes. La fête du vélo se déroule une fois par an un dimanche matin et cela doit être vraiment la fête du vélo. Priorité doit être donnée ce matin-là aux vélos. Publier une carte des itinéraires cyclables dans la ville de St Malo, nécessaire aussi bien pour encourager et faciliter les déplacements du quotidien que pour les touristes. Une communication régulière dans le bulletin municipal MALO MAG pour s'assurer de la compréhension des dispositions du code de la route en communiquant dessus et sur leur raison d'être (sas vélo, double-sens cyclable, zone de rencontre, voie verte, trottoir traversant, etc.). Diffusion de la revue « Vélocité » éditée par la FUB, à la médiathèque.

Réserver la circulation aux mobilités actives la chaussée du Sillon le dimanche matin pourra effectivement être expérimenté, sous réserve qu'il n'y a pas d'événements au Quai Dugay Trouin.

La maison du vélo est un élément clef de notre programme.

Située à proximité de la gare.

Service de location longue durée de différents types de vélo. Il sera réservé aux seuls habitants de l'agglomération pour ne pas pénaliser les loueurs.

Bureau et salle de réunion pour l'association de promotion des déplacements actifs.

Atelier de réparation de vélos.

Mise à disposition et explication du plan des cheminements cyclable de la ville et de l'agglomération.

Les personnes souhaitant se remettre en selle ou apprendre à faire du vélo seront mises en relation avec un moniteur diplômé qui pourra également leur présenter les trajets qu'elles souhaitent effectuer au quotidien.

Lieu de convivialité propice aux rencontres entre usagers du vélo, ce qui pourrait aboutir à des projets communs. Velobus ou pedibus pour les enfants, entre autres.

Librairie avec les ouvrages de Frederic Héran, d'Olivier Razemon, le code du cycliste de Ludovic Duprey, et bien d'autres.

Des projections de film pourront être envisagées avec l'association Le Vauban dont les salles se trouveront à proximité immédiate.

Mise à disposition de l'excellente revue Vélocité.

Lieu de repos pour les cyclologistes et les voyageurs.

Etant donné le nombre très important de cyclistes recensé à la fête du vélo, pour d'évidentes raisons de sécurité, la circulation automobile sur son itinéraire sera coupée.

Un article de Malo Mag sera disponible sur le site internet de la ville et traitera des modifications du code de la route, introduites par l'Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.

Nous initierons avec la police municipale une campagne de sensibilisation aux empiètements sur les passages vélo, et nous appliquerons la tolérance zéro aux refus de priorités aux passages piétons, punie d'un retrait de 6 points.

3) CONNECTER ST MALO A SON AGGLOMÉRATION

Question 3-1) De la concertation : Comme au niveau de la ville centre St Malo, la mise en place d'un réseau permettant les déplacements en mode actif vélo n'a de chances d'être efficace qu'en concertation avec les associations d'usagers : l'association à Vélo Malo y est prête, s'estimant désignée par son ancrage et son expertise. Le schéma directeur cyclable de SMA a été adopté en 2019. À ce jour, 2,7 km ont été inaugurés. Nomination de l'association « A Vélo Malo » dans la commission des partenaires de mobilités prévue par la loi LOM au titre du vélo

Nous installerons le comité des partenaires de la mobilité en réponse à une obligation de loi LOM. Il sera un espace de dialogue sur les politiques publiques de mobilité et de déplacements. Il produira des avis, de l'expertise, des préconisations destinés à améliorer la politique publique des mobilités. Il sera composé de représentants d'usagers, de commerçants, d'employeurs, et de citoyens tirés au sort. A Vélo Malo y aura toute sa place.

Les aménagements intercommunaux sur l'ensemble du territoire de l'agglomération sont pour le moins sporadiques, pourtant, le plan global des déplacements de SMA réalisé par ITEM études et conseils il y a sept ans est bien fait.

Nous solliciterons département et région pour accélérer la mise en place de liaison sécurisées aux endroits où il n'y a aucune alternative. Parmi elles on trouve l'itinéraire entre Saint Malo et Saint Méloir des Ondes, La gare de la Gouesnière et le centre du Bourg, les Gastines et Saint Jouan de Guérets, sans oublier le franchissement de la Rance. Pour les autres liaisons, une requalification des itinéraires secondaires sera étudiée, avec une attention toute particulière portée à la sécurité des intersections. Ces itinéraires seront balisés et placés sur un plan disponible à la Maison du Vélo et aux mairies de l'agglomération.

Question3-2) Il faut un interlocuteur identifié, investi, élu au conseil communautaire ayant un réel pouvoir de décision.

L'élu qui sera conseiller communautaire délégué au plan vélo devra impérativement être reconnu pour son expertise d'usage du vélo comme façon de se déplacer au quotidien.

Question3-3) Mise en place d'une commission spécifique sur les circulations douces, ou modes actifs, instance de concertation pour prendre en compte l'avis des usagers cyclistes sur les aménagements cyclables de SMA en concertation avec le CD35 (entretien de l'existant, projets immédiats, projets à long terme). Elle devra se réunir au moins deux fois par an, pour suivre la mise en place effective, avec les moyens financiers adéquats.

En plus des obligations de la loi LOM, des réunions devront se tenir entre les élus, les services et des représentants de l'association A Vélo Malo. Leur expertise d'usage et leur connaissance du terrain seront un apport précieux pour flécher les priorités d'aménagements pérennes ou tactiques.

Question3-4) Effectuer au moins deux fois par an des « tours de l'agglomération à vélo » avec l'élu en charge du schéma directeur Cyclable et les services techniques. Ainsi qu'avec les maires des communes concernées.

Un grand oui, avec plaisir.

Questions 3-5) Connecter St Malo à son agglomération Connecter le réseau cyclable malouin avec celui de l'agglomération ; Veiller à la continuité et la cohérence des itinéraires vélo avec le schéma directeur cyclable de SMA. Adopté en 2019. À ce jour, 2,7 km ont été inaugurés en 2025 (et en 2024 nous avons salué les aménagements sur le pont reliant St-Jouan des Guérets à la zone Atalante). Connexion avec Dinard par un itinéraire sécurisé pour les cyclistes empruntant la route sur le barrage de la Rance. Favoriser l'emport des vélos dans les bus. Mettre en place un REV (réseau express vélo) qui devra, à terme, couvrir l'ensemble du territoire de SMA. Un bon itinéraire relie St-Jouan des Guérets ; Il faut rapidement relier, St Méloir des Ondes, St Coulomb à la ville centre pour répondre au besoin des personnes se rendant au travail à vélo à St Malo. Un réseau de transports en commun efficient permettant l'intermodalité. Réaffectation de routes prioritairement aux vélos pour les liaisons intercommunales entre les 18 communes constituant SMA (St Malo Agglomération) en commençant par la petite route rétro-littorale signalée par des hermines, actuel itinéraire provisoire de L'EV4 le grand itinéraire européen entre St Malo et Cancale. Priorité, aménagement d'une Voie Verte sur 1km le long de la D76 reliant le bourg de la Gouesnière à sa gare. Création en priorité (en accord avec le CD35) d'une Voie Verte le long de la D2 entre St Méloir et St Malo.

Une partie de la réponse à cette question se trouve plus haut. La connexion avec Dinard qu'elle soit terrestre, fluviale ou maritime est au cœur de notre programme. Nous savons qu'au moins un des

deux opérateurs souhaite mettre à disposition ses navires pour assurer une liaison à l'année entre la cale de Dinan et le Bec de la Vallée, moyennant accompagnement financier. Cela sera étudié et mis en œuvre. Nous insisterons auprès des services départementaux pour rendre praticables aux cycles le côté sud de la voie entre Saint Malo et le barrage. L'itinéraire imposé aujourd'hui qui passe par le GR et le nord de l'usine n'est pas acceptable. L'option de liaison fluviale entre la cale de la passagère et La Richardais un temps mise en projet est également très intéressante, étant donné la proximité entre la passagère et Atalante.

Comme dit plus haut, le schéma directeur cyclable de l'agglomération sera notre base de travail, et comme dit plus haut également, nous ne nous interdirons pas de requalifier notre réseau secondaire très dense. Cela pourrait être une alternative mise en place rapidement avant le développement du REV à l'échelle de l'Agglo qui prendra du temps. Priorité sera mise sur les itinéraires pour lesquels il n'y a pas de solutions.

Concernant l'emport des vélos dans les bus, les solutions techniques seront étudiées, et nous souhaitons aussi placer des abris vélos sécurisés aux arrêts de bus principaux afin de favoriser la multimodalité. Dans les pays du Nord, les habitants possèdent souvent deux vélos qu'ils laissent aux points de transport en commun utilisés pour leur trajets quotidien domicile-travail.

Nous avons déjà répondu plus haut concernant Saint Coulomb et Saint Meloir, nous y rajoutons les Gastines et étudierons avec le conseil départemental le franchissement du pont sur la D117 à Saint Suliac qui est dangereux.

Les stations de Vélo en Libre Service seront étendues à l'agglomération. Il est anormal qu'une ville comme Cancale ne dispose pas d'au moins trois stations, alors que c'est un service de l'agglomération.

Question 3-6) Connecter St Malo à la rive gauche de la Rance Le franchissement cyclable sécurisé Dinard - Saint-Malo par le barrage de l'usine marémotrice ne verra le jour au plus tôt qu'en 2032. D'ici-là, il est impératif d'offrir une alternative aux cyclistes qui franchissent la Rance à longueur d'année pour se rendre à leur travail ou pour toute autre raison. La mise à disposition d'une navette maritime pouvant embarquer des vélos est la solution privilégiée par les 3 associations d'usagers de la bicyclette « A Vélo Malo », « Liaisons douces en pays de Dinan » et « Dinard Emeraude à Vélo ». Un bus de mer entre Dinard et Saint-Malo fonctionnant à l'année, sur une large plage horaire et au tarif d'un trajet de bus sans supplément vélo permettrait aux nombreux cyclistes qui empruntent actuellement le barrage de relier en toute sécurité les 2 villes qui bordent l'estuaire de la Rance. A titre d'exemple, à Lorient, une navette maritime fonctionne quotidiennement sur ce principe pour relier Larmor-Plage, Port-Louis et Gâvres. Le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine est favorable à ce projet et se propose de participer à son financement dans la mesure où la Communauté de Communes Côte d'Emeraude (CCCE) et Saint-Malo Agglomération, compétents en la matière, mettent en œuvre ce projet.

Oui, comme écrit plus haut, cette liaison est une priorité absolue de notre projet. Saint Malo et Dinard sont sur le même bassin de mobilité, et il y a très peu d'alternative pratique et économiquement viable à la voiture pour traverser la Rance.

Nous étudierons un ticket unique Train Bus Bateau. Nous pensons que la cale de Dinan a vocation à être une plateforme de multimodalité. Elle sera desservie par les navettes électriques urbaine, il y aura une station Vélo en Libre Service et un parking vélo sécurisé.

Conclusion

La diversité des mesures proposées impose une mise en cohérence exigeante. L'enjeu du mandat sera de prioriser ce qui transforme réellement les mobilités et d'organiser la montée en puissance d'une politique de mobilité complète : en apportant rapidement des améliorations concrètes sur les situations les plus sensibles, en consolidant des alternatives crédibles à la voiture individuelle — infrastructures, dispositifs et services — et en accompagnant, dans la durée, l'évolution des comportements de déplacement, condition essentielle de leur acceptabilité et de leur efficacité.

Il s'agit surtout de dépasser une logique d'addition d'initiatives. Aux côtés du dialogue avec les associations d'usagers, la collectivité devra structurer un travail continu avec les principaux générateurs de trafic — entreprises, zones d'activités, établissements publics — tout en repensant la politique de stationnement en cohérence. L'objectif est d'inscrire ces démarches dans une vision territoriale partagée. Dans cet ensemble, les plans de mobilité employeurs (PDME) prendront toute leur portée s'ils sont accompagnés, coordonnés et alignés sur les objectifs communs du territoire.

Dans le même esprit, la montée en puissance du vélo devra s'inscrire dans la chaîne intermodale des déplacements, en articulation étroite avec les transports collectifs et les mobilités partagées, notamment comme solution de rabattement efficace. Elle devra également tenir compte de la diversité des usages — pendulaires, d'agrément ou touristiques — qui appellent des réponses différenciées.

C'est par cette ligne claire — prioriser, phaser, coordonner, agir sur l'offre comme sur la demande — que Saint-Malo pourra installer, dans la durée, une politique de mobilité réellement structurante.