



AXES POUR UNE POLITIQUE VÉLO À SAINT-MALO : IL FAUT AVANT TOUT UNE VÉRITABLE VOLONTÉ POLITIQUE

1) CO-CONSTRUIRE

1-1) De la concertation : la mise en place d'un plan de circulations douces 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.

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

1-3) Mise en place d'une commission extra-municipale sur les circulations douces, instance de concertation pour prendre en compte l'avis des usagers cyclistes sur les aménagements cyclables de la commune (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, du Schéma directeur cyclable adopté en conseil municipal.**

1-4) Effectuer au moins deux fois par an des « **tours de ville à vélo** » avec l'élu et les services techniques.

2) CHANGER DE PARADIGME :

Envisager les déplacements comme une globalité. Ne plus penser uniquement voiture, et faciliter l'intermodalité (combinaison de plusieurs modes de transport pour un déplacement : train / vélo, à pied / bus) : **le vélo est un mode de déplacement à part entière.**

2-1) Contraindre la voiture pour permettre le vélo :

La part des déplacements 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 à vélo.



Si ceux qui font de courtes distances avec leur voiture ne le font pas à vélo, 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 prendre le vélo, il faut commencer par restreindre l'usage de la voiture.

⇒ Passer par une contrainte pour retrouver de la liberté.

2-2) Des investissements à la hauteur des enjeux environnementaux, climatiques et de santé publique

2-3) Des investissements cohérents et sécurisés

Privilégier au maximum **les continuités cyclables** et gérer les traversées de voies par une surélévation de la piste ; importance des itinéraires sécurisés reliant les quartiers entre 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.

3) SÉCURISER et ACCOMPAGNER

3-1) 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.

3-2) Rendre les déplacements à vélo plus faciles

Développer encore plus les DSC (double sens cyclable) : dans les rues à sens unique pour les voitures (cf. pétition pour l'axe Ville-Pépin / Clemenceau), comme à intra-muros où il vient d'être mis application.



Tenir compte les reliefs et courbes de niveau pour le tracé des itinéraires vélo (cf. rue de la Nation).

Installer des stationnements pour les vélos (arceaux près des commerces, salles de sports, près de l'entrée de l'espace d'exposition « quai Malo », casino, lieux de loisirs, plages), 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).

3-3) 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.

Connexion avec Dinard par un itinéraire sécurisé pour les vélos passant le barrage de la Rance.

Favoriser l'intermodalité train/vélo, et notamment la mise en place d'un parking à vélos abrité et sécurisé à la gare ferroviaire.

Favoriser l'emport des vélos dans les bus.

Mettre en place d'un REV (réseau express vélo) qui devra, à terme, couvrir l'ensemble du territoire de SMA. Très rapidement il doit relier St-Jouan des Guérets, 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.

3-4) Accompagner les citoyens qui sont prêts à adapter leurs comportements

Faire du vélo, c'est bon pour la planète. Non seulement il est écologique, mais il est aussi rapide et économique, sans oublier ses effets positifs sur la santé et le moral. Moyen de transport en plein essor, le vélo constitue un véritable engagement citoyen, l'une des solutions aux problèmes de pollutions et d'encombrements de l'agglomération.

3-5) Publier une carte des itinéraires cyclables dans la ville de St Malo, nécessaire aussi bien pour les encourager et faciliter les déplacements du quotidien que pour les touristes.



3-6) Abonder l'aide que l'Etat accorde pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique neuf n'utilisant pas de batterie au plomb.

L'article D251-2 du code de l'énergie modifié par le décret n° 2017-1851 du 29 décembre 2017, art 1 fixe les conditions d'attribution de l'aide de l'Etat :

« Une aide, dite bonus vélo à assistance électrique, est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France, dont la cotisation d'impôts sur le revenu de l'année précédant l'acquisition du cycle est nulle, qui acquiert un cycle à pédalage assisté, au sens de l'article R 311-1 du code de la route, neuf, qui n'utilise pas de batterie au plomb et n'est pas cédé par l'acquéreur dans l'années suivant son acquisition.

Cette aide ne peut être attribuée que si une aide ayant le même objet a été attribuée par une collectivité locale.

Une personne physique ne peut en bénéficier qu'une fois.