



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

1 - DOSSIER PRESSE

Siège social : **À VÉLO MALO** - 40 ter Square des Caraïbes - 35400 SAINT- MALO - FRANCE

Courriel : contact@avelomalo.org ► Site : www.avelomalo.org ► Suivez-nous sur : 

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, déclarée à la Sous-préfecture de Saint-Malo (N° W354001156).

L'association A VELO MALO a adressé à tous les candidats un document intitulé AXES POUR UNE POLITIQUE VELO A SAINT-MALO (document 4). Les listes ont fourni leurs réponses au cours d'un entretien avec des représentants de l'association.

Chaque liste a reçu un document décrivant les règles mises en place par AVM pour ces entretiens, et l'exploitation que l'association allait en faire (document 5).

Chaque liste a reçu le compte-rendu de l'entretien et a eu la possibilité de compléter ou rectifier ses réponses après relecture.

Le résultat de ces rencontres est synthétisé ci-dessous (document 1).

IMPORTANT : La liste RN, relancée à plusieurs reprises et notamment par un appel téléphonique directement à Mr MIALHES, n'a pas donné suite aux demandes de AVM. Cette liste ne figure donc pas dans les tableaux comparatifs.

Contenu du dossier

- 1. Axes pour une politique vélo à Saint-Malo : DOSSIER PRESSE
 - o [Synthèse globale rédigée par AVM](#)
 - o [Synthèse des réponses aux questions par les listes](#)
- 2. Réponses par question de l'ensemble des listes
- 3. Document adressé aux listes en décembre
- 4. Explications fournies aux listes sur la procédure de traitement de l'enquête

Synthèse globale

L'enquête réalisée auprès des listes montre que toutes celles ayant répondu (6 listes sur 7) affichent un véritable intérêt au développement de la pratique quotidienne du vélo à Saint-Malo. Dans l'ensemble, les réponses apportées par les candidats sont satisfaisantes pour AVM.

Toutes les listes insistent pour inclure la politique de développement du vélo dans une politique plus large concernant les mobilités douces.

Toutes les listes sont favorables, à des degrés divers, à une plus grande concertation avec la population et les associations.

AVM ne peut que se réjouir de constater que les mentalités évoluent quant au partage de l'espace public entre véhicules et déplacements doux, et veillera à rappeler tout au long du mandat à la personne élue Maire de Saint-Malo les engagements pris dans le cadre de cette enquête.

Synthèse des réponses aux questions par les listes

Question 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.*

Toutes les listes affirment vouloir développer la concertation et en font un socle de leur programme. Alain Guillard va plus loin en proposant l'ouverture de toutes les commissions au public.

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

Toutes les listes valident sans réserve la proposition.

Question 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.*

Les listes approuvent globalement le principe de création d'une commission extra-municipale à condition que cette commission s'intéresse à l'ensemble des mobilités douces. Jean Coudray refuse cependant de s'engager sur un planning de réunions régulières.

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

Toutes les listes approuvent la proposition, faisant souvent remarquer que la présence des services municipaux doit se faire dans le respect du code du travail. Alain Guillard propose, de plus, de délocaliser sur le terrain les commissions municipales si nécessaire.

Question 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.*

Toutes les listes ont des nuances dans leurs réponses, reflet de la complexité qu'il y a à organiser l'espace public. Pour autant, tous souhaitent repenser et faire évoluer le partage de l'espace public. Alain Guillard avance l'objectif de 50% d'espace public dédié aux déplacements doux à l'échelle de la ville dans le cadre d'un plan global de déplacement (partage de voies, sens uniques).

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

Si les réponses sont globalement favorables, les listes insistent sur la difficulté d'identifier les investissements environnementaux lorsqu'ils sont noyés dans d'autres enveloppes. Seule Anne Le Gagne souhaite préalablement évaluer le niveau des enjeux environnementaux sur lesquels investir.

Question 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 sont réalisables, 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 listes sont globalement favorables à la proposition. Cependant Anne Le Gagne exprime une réserve sur le niveau des enjeux environnementaux et Christine Bourquard ne répond pas sur la qualité du revêtement des pistes cyclables au nom de la lutte contre l'artificialisation des sols.

Question 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.

Les listes approuvent cette demande. Cependant, Anne Le Gagne et Stéphane Perrin émettent des réticences au développement généralisé des zones limitées à 30km/h. Gilles Lurton intègre entre autres à cette réflexion les situations de handicap, et prévoit d'interdire les voitures le dimanche sur la chaussée du sillon.

Question 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 des 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).

Toutes les listes y sont favorables. Alain Guillard renforce cette proposition en y incluant la gratuité des transports en commun. Jean Coudray veut créer des parkings relais avec consignes vélo. Anne Le Gagne émet quelques réserves en se reportant au PLU.

Question 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.

Les listes sont favorables à cette proposition. En attendant le résultat des études en cours, Jean Coudray souhaite élargir les plages d'utilisation de la navette maritime à un tarif plus attractif.

Question 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.*

Toutes les listes approuvent la proposition. Jean Coudray et Stéphane Perrin envisagent un forfait mobilité durable de 200 euros/an pour les agents municipaux

Question 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.*

Toutes les listes sont d'accord, évidemment. Stéphane Perrin ajoute la nécessité de communiquer sur les temps de parcours en sus de la distance.

Question 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'année 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.*

Les avis sont partagés. Anne Le Gagne est attentive à l'efficacité de la mesure. Alain Guillard envisage d'autres types d'aide pour développer l'usage du vélo. Jean Coudray considère que toute mesure doit être évaluée selon de critère d'évolution de la part modale (abandon de l'automobile pour passer au vélo).