



Plan de Global Déplacements



Plan Global des Déplacements de SMA

*Document final soumis à validation du
Conseil Communautaire du 16 mai 2019*



ITEM Etudes & Conseil
27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr



PREAMBULE

Contexte et législation autour du Plan Global de Déplacements



La démarche d'élaboration du PGD

La Communauté d'Agglomération de Saint-Malo Agglomération (SMA) a décidé d'élaborer à l'échelle du territoire un Plan Global de Déplacements, pour mieux connaître les conditions de mobilité des habitants, et dresser un plan d'actions hiérarchisées afin d'améliorer les déplacements quotidiens et touristiques. Il s'agit d'une démarche volontaire, puisque l'agglomération, du fait de sa taille (moins de 100 000 hab. au sens d'une agglomération INSEE) n'est pas concernée par l'obligation de réaliser un tel document.

La nécessité d'une telle démarche

La **question de la mobilité** devient **primordiale** dans le développement de nos territoires. Le **modèle du tout-automobile** a **montré ses limites** économiques, écologiques ou sociales, pour la **population comme pour les collectivités**. L'enjeu se situe dorénavant dans le développement des **déplacements alternatifs à l'autosolisme et d'une mobilité plus durable, pour les déplacements quotidiens comme touristiques**.

Si des actions ambitieuses ont été engagées dans ce sens, **il convient de ne pas penser cette thématique comme une somme de mesures, et cela de manière unilatérale**, mais bien comme un **système**, où toute décision prise, **engendrera des externalités positives ou négatives**, qu'il convient d'anticiper et de concerter.

Quelles ambitions dans l'organisation des déplacements ?

D'un point de vue général, il s'agira de passer d'un **système actuel privilégiant le « tout automobile »** engendrant notamment des nuisances et favorisant l'étalement urbain à un **système plus durable**.

In fine, **l'amélioration des modes alternatifs** (transports collectifs routiers ou ferroviaires, la marche ou le vélo...) **doit être priorisée**. Néanmoins, il ne **s'agira pas pour autant de bannir l'automobile**, qui reste et restera un **outil privilégié** pour des déplacements de moyenne distance, notamment entre Saint-Malo et ses communes périurbaines. Si **l'automobile a toute sa place dans un Plan Global de Déplacements, elle n'a pas pour autant toute la place**.

Un meilleur partage de l'espace et une meilleure qualité de vie

La diminution de la place de la voiture, notamment dans l'espace urbain, au profit des autres modes devra permettre :

- ✓ Une **diminution des embouteillages et phénomènes de congestion**, sans pour autant diminuer le nombre d'individus qui se déplacent. Au contraire, les études démontrent même une **augmentation des volumes de flux** ;
- ✓ Des **requalifications de voiries** pour tendre vers des **espaces publics de qualité et des centres pacifiés**, favorisant les échanges et le lien social, **deux fonctions historiques de l'urbain**.

Le phasage du projet

L'élaboration du PGD, d'une durée d'une dizaine de mois, se fera en **deux phases distinctes** :

- ✓ La **réalisation du diagnostic**, afin de recenser et d'évaluer les conditions et pratiques de déplacements des habitants du territoire. Cet état des lieux se fera via une **analyse des travaux réalisés** antérieurement par SMA, et ses partenaires. De ce travail de diagnostic découlera une définition des enjeux et de la stratégie globale en matière de mobilité ;
- ✓ L'élaboration d'un **schéma traduisant cette stratégie**, et duquel découlera des actions opérationnelles ;
- ✓ Une **phase transversale de concertation**, avec les partenaires de SMA, qu'ils soient institutionnels ou associatifs, accompagnera les deux étapes de l'étude. Dans le même temps, une communication doit également être engagée afin d'informer la population.



Esplanade Saint-Vincent

Qu'est-ce qu'un PGD ?

Le Plan Global de Déplacements (PGD), moins encadré qu'un PDU, est issu d'une **démarche volontaire et objectivera une meilleure maîtrise du trafic automobile**, en abordant via des **thématiques libres, les mêmes enjeux et démarches en matière de déplacements**.

Le lancement de cette démarche a pour objectif :

- ✓ De **disposer d'un document de prospective** indispensable pour préparer la mobilité de demain ;
- ✓ De **déterminer une politique de mobilité et de déplacements globale et cohérente** sur l'ensemble du territoire ;
- ✓ **D'améliorer le fonctionnement** du territoire en termes de transport et déplacements ;
- ✓ De **disposer d'une feuille de route** avec un plan d'actions opérationnelles et hiérarchisées pour cadrer la politique de transport.

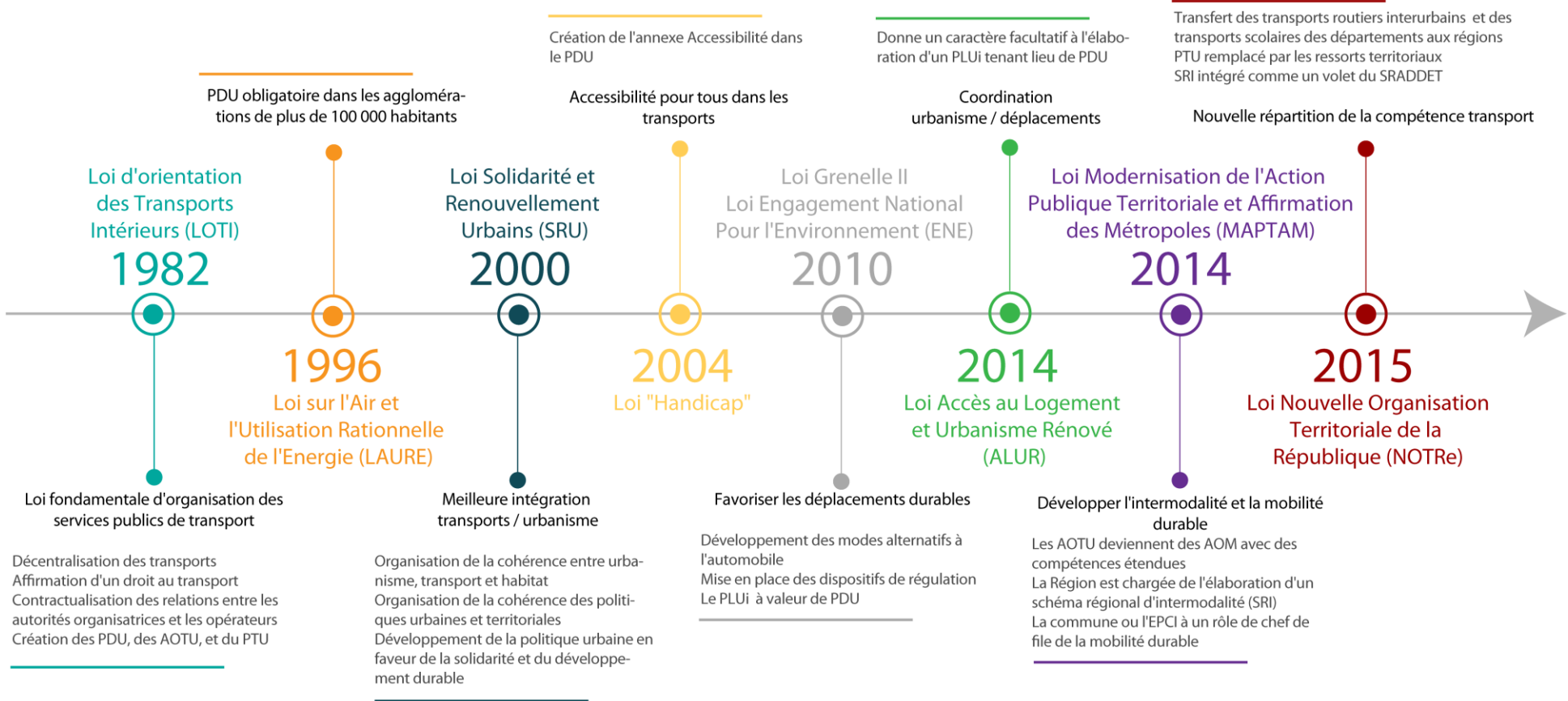
Il y a environ **115 démarches de planification de la mobilité** recensées en France dans des Agglomérations, parmi lesquelles :

- ✓ **63% sont obligatoires** et relèvent donc de PDU ;
- ✓ **37% sont volontaires appelées** « PDU volontaire » ou « PGD ».

La volonté de SMA est donc d'avoir un document « **proche d'un PDU** » sur le contenu, mais dont la **démarche de réalisation** sera allégée :

Plan Global de Déplacements	Plan de Déplacements Urbains
Maîtrise d'ouvrage : pas fixé mais obligation d'associer l'AOM	Maîtrise d'ouvrage : AOM
Objectif : maitrise du trafic automobile	Objectif : diminution du trafic automobile
Un contenu non cadré	Un contenu cadré
Des thèmes incontournables	Des thèmes obligatoires
Pas d'évaluation environnementale	Une évaluation environnementale obligatoire
Pas de formalisation (mais une démarche souhaitée)	Une démarche formalisée avec porter à connaissance
Pas d'obligation de concertation minimum (mais souhaitée)	Concertation avancée, suivi et évaluation, révision
Pas d'enquête publique	Une enquête publique obligatoire
Pas de portée juridique	Une portée juridique

Les évolutions législatives en matière de déplacements



La loi d’Orientation des transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la loi fondamentale d’organisation des services publics de transport. Elle affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « *dans des conditions raisonnables d’accès, de qualité et de prix ainsi que du coût pour les collectivités* ». Elle a également clarifiée les relations entre autorités organisatrices de transports (AOT) et opérateurs (contractualisation). **Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par cette loi**, portant sur le territoire de compétence des AOT urbaines, soit sur le **Périmètre de Transport Urbain (PTU)**.

La loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire l’instauration d’un PDU dans les villes de plus de 100 000 habitants.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable. La recherche d’une cohérence passe inévitablement par un renforcement des liens entre le PDU et les documents d’urbanisme puisque politiques urbaines et de transport sont intimement liées. La loi SRU donne ainsi de **nouveaux outils pour la planification urbaine** et repositionne les PDU dans l’ensemble des démarches de planification.

- ✓ **Le SCoT** (Schéma de cohérence territoriale), qui remplace le schéma directeur, définit la cohérence de l’aménagement du territoire pour les différentes politiques sectorielles, en incluant la problématique des déplacements dans une approche à long terme ;
- ✓ **Le Plan local d’urbanisme (PLU)** a également une portée dans le domaine des déplacements, à travers son Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD).

La loi Grenelle II ou loi relative à l’Engagement National pour l’Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a pour objectif de **faciliter les déplacements durables**. Les Directives Territoriales d’Aménagement et de Développement Durables (DTADD) remplacent désormais les Directives Territoriales d’Aménagement (DTA). En matière de transport, la loi met l’accent sur la **promotion des véhicules électriques**. Elle précise également les contours d’un PLU à maîtrise d’ouvrage intercommunale, le PLUi. Elle en fait un outil central de la planification intercommunale en organisant, en son sein, une réflexion plus approfondie sur l’intégration et la cohérence des politiques relatives à l’urbanisme, à l’habitat et aux déplacements. À ce titre, **les PLU intercommunaux comportent désormais «des orientations d’aménagement et de programmation (OAP) qui tiennent lieu de PDU**.

La loi Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 donne un **caractère facultatif à l’élaboration d’un PLUi tenant lieu de PDU**. Il rétablit les clauses de seuil abandonnées par la loi ENE. Ainsi, un EPCI élaborera un PLUi tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure. En dehors de ces deux possibilités, le PLUi n’a pas valeur de PDU :

- ✓ S’il est dans l’obligation d’élaborer un PDU de par le dépassement de seuil de population de 100 000 habitants défini dans le code des Transports (art. L1214-3) ;
- ✓ S’il est « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) dans un périmètre de moins de 100 000 habitants, il peut s’engager dans une démarche volontaire de PLUi-D qui aura tout le contenu, les effets et la valeur juridique d’un PDU.

La loi relative à la Modernisation de l’Action Publique Territoriale et l’Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de janvier 2014 permet plusieurs avancées pour les acteurs du transport :

- ✓ L’avènement des **Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** qui remplacent les AOTU. Leurs compétences sont élargies dans les domaines des usages partagés de l’automobile (autopartage, covoiturage), des modes actifs et de la logistique urbaine, tandis-que les bouleversements engendrés par la dépénalisation du stationnement permettent un plus large champ d’actions ;
- ✓ La Région devient un chef de file de l’intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports et à ce titre est chargée de **l’élaboration du Schéma Régional d’Intermodalité (SRI)** ;
- ✓ Les métropoles obtiennent un nouveau statut avec des compétences confirmées en matière de transport.

Cette loi constitue un bouleversement pour les AOM, puisqu’elle leur confère un plus large panel d’outils en matière de politique de mobilité. En additionnant par exemple le Versement Transport, à la dépénalisation du stationnement, le champ des possibles est élargi.

La loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 marque un tournant dans la **répartition des compétences transport / mobilités** entre les collectivités territoriales :

- ✓ Transfert de la compétence **des services de transports routiers interurbains** (réguliers et à la demande), mais également **des transports scolaires** des départements aux régions à compter du 1^{er} septembre 2017 pour les scolaires ;
- ✓ La voirie départementale demeure la compétence des départements ;
- ✓ La notion de PTU permettant de distinguer les services urbains des services interurbains disparaît au profit du « **ressort territorial** » de l'AOM ;
- ✓ Responsabilité de la région renforcée avec l'élaboration du **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**. Le SRI et le SRIT sont intégrés à ce document.

Une prise en compte nécessaire des documents de planification

L'élaboration du PGD devra prendre en compte des documents de planification, transversaux ou spécifiques aux questions de mobilité, réalisés à l'échelle des communes ou supra-territoriaux. En l'occurrence :

- ✓ Le **Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Malo**, en cours de finalisation, qui à son stade d'élaboration, permet d'identifier les orientations en matière d'articulation urbaine et de déplacements ;
- ✓ Le **Plan Local de l'Habitat de Saint-Malo Agglomération**, sur la période 2014/2019, définissant une politique communautaire de production de logements, répondant aux besoins d'habitat ;
- ✓ Le **Projet Urbain Stratégique Saint-Malo 2030**, qui en définissant la philosophie urbaine de la ville-centre à long terme, complète le Plan Local de l'Urbanisme traduisant concrètement les projets urbains à court / moyen terme.

Une analyse des constats et orientations identifiées dans ces documents est proposée dans le cadre du diagnostic.

En plus de ces documents, d'autres programmes et études s'intègrent dans les réflexions :

- ✓ Le **Plan Climat Énergie Territoriale de Saint-Malo Agglomération** : La proposition de PCAET est bâtie sur 3 axes, 10 orientations et 32 fiches actions. Le plan d'actions du PGD a été mis en cohérence avec les d'actions mobilité du PCAET et plus globalement avec ces orientations. Avec ce PCAET, le territoire de Saint-Malo Agglomération s'inscrit dans la démarche de transition énergétique et climatique et cristallise son engagement par des objectifs ambitieux. **A ce titre, le territoire vise une réduction de 15 à 25% des émissions de GES à l'horizon 2025 par rapport à 2010.**
- ✓ Le **Plan Vélo 2010 de la Ville de Saint-Malo**, planifiant la politique cyclable tant pour les déplacements quotidiens que touristiques.
- ✓ Le **Projet de Coopération entre le Pays de Saint-Malo et le Pays de Vannes**, datant de 2015, dans une optique de développement de l'intermodalité, en valorisant les bonnes pratiques en la matière ;
- ✓ Le **Schéma Départemental des Transports 2011/2019**, planifiant l'offre de transports collectifs interurbains routiers ;
- ✓ La **Charte du Covoiturage de Proximité en Ille-et-Vilaine**, proposée par la DDTM 35, qui objective une prise de conscience collective quant à l'importance stratégique du covoiturage pour la mobilité quotidienne et de courte distance ;
- ✓ Le **Pacte d'accessibilité pour la Bretagne (2019)**
- ✓ Le **Contrat de Plan Etat Région 2015/2020**, qui définit les grands projets et notamment d'infrastructures cofinancés par l'Etat et la Région ;



PARTIE 1

LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC



Cadrage et contexte territorial :



Elaboration
du Plan
Global de
Déplacements

L'inscription du territoire dans une dynamique supra-territoriale

Intégré dans le périmètre du SCOT du Pays de Saint-Malo (74 communes et + de 160 000 hab., dans la destination touristique « Saint-Malo – Baie du Mont St-Michel...), SMA est un pôle structurant majeur de la côte nord de la Région Bretagne. Ce caractère est justifié par son rôle de **porte d'entrée de la Région** (terminal ferry de Saint-Malo, aéroport Dinard /Pleurtuit à proximité immédiate), **bien connecté avec l'extérieur par un réseau de voiries express en 2x2 voies** (Rennes à 50 min en voiture, Caen à 1h45...). SMA constitue également un **pôle touristique / balnéaire** important avec des vocations touristiques variées traduisant une demande tout au long de l'année, accru avec l'arrivée de la LGV à l'été 2017 a renforcé cette position et fait de Saint-Malo « la plage la plus proche de Paris ».

L'armature fonctionnelle du territoire

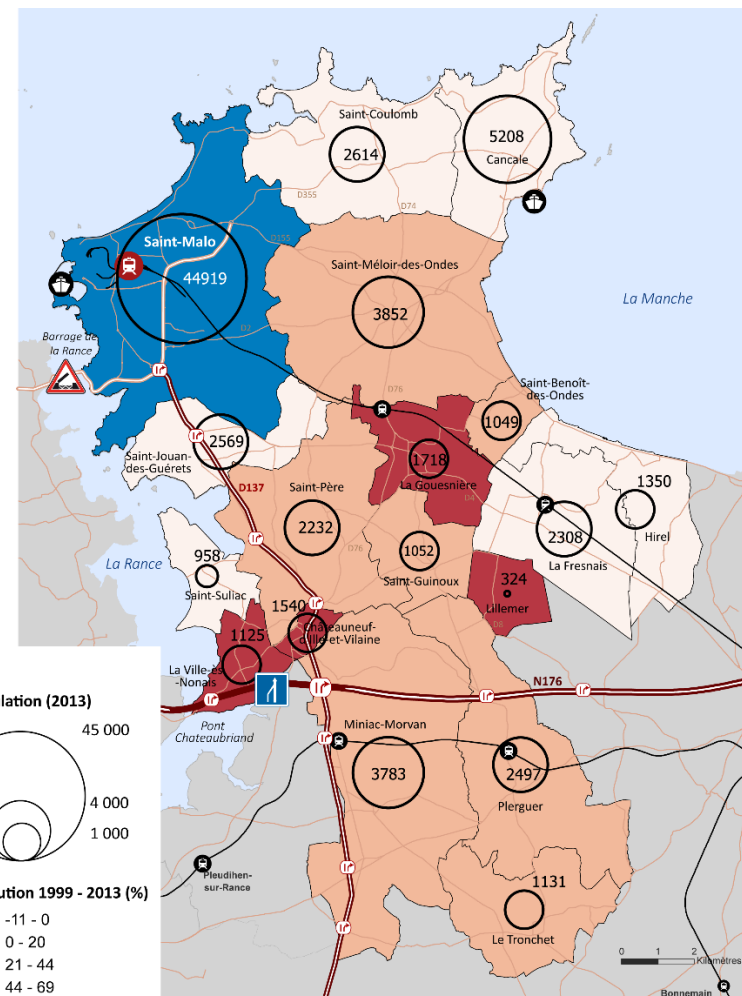
La composition et l'organisation communale distingue trois types de pôles

- ✓ **Un pôle majeur** : l'ensemble urbain composé de Saint-Malo et de Saint-Jouan-des-Guérets, qui comporte l'ensemble des équipements, services, commerces ... dont le niveau d'offre proposé **attire les populations externes et limite les besoins de déplacements quotidiens vers l'extérieur** ;
- ✓ **Un pôle intermédiaire** : Cancale ;
- ✓ **5 pôles de proximité** : Saint-Méloir-des-Ondes, Miniac-Morvan, Plerguer, la Gouesnière et Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine, qui présentent des emplois et regroupent un panel de commerces, d'équipements et services, permettant de **répondre à certains besoins**.

Territoire	Population 2013	Evolution depuis 1999	Densité (hab./km²)
SMA	80 229	+ 1,4 %	327
Saint-Malo	44 919	- 11 %	1 228
Cancale	5 208	0 %	413
Autres communes	30 102	+ 30 %	153
Vannes Agglomération	163 178	+ 21 %	202
Saint-Brieuc Agglomération	151 246	+ 9 %	251
Ille-et-Vilaine	1 019 923	+ 18 %	150
Bretagne	3 258 707	+ 12 %	119

Un territoire connaissant une légère croissance de la population depuis 1999

56 % de la population du territoire habite Saint-Malo qui a perdu plus de 4 500 hab. depuis 1999. Pour autant, le territoire connaît un phénomène classique de périurbanisation. Sur le reste du territoire (pôles de proximité et communes rurales) la **population a augmenté de 30 %**, ce qui peut avoir un impact négatif sur la mobilité. A noter que 10 000 habitants supplémentaires sont envisagés dans le cadre du PLH sur la période 2014-2019 (4 500 logements dont 55 % sur la ville centre : une volonté d'inverser la tendance, signe d'une mobilité plus durable).



Les flux et pratiques de déplacements



Elaboration
du Plan
Global de
Déplacements

Un territoire attractif avec 30 410 actifs occupés pour 34 059 emplois :

SMA constitue un bassin de vie à part entière : 79 % des actifs (24 100) travaillent sur le territoire, dont 15 500 dans leur propre commune de résidence, laissant envisager des déplacements courts. Les bases de données de l'INSEE permettent d'affiner les destinations domicile-travail.

Ainsi, il est constaté :

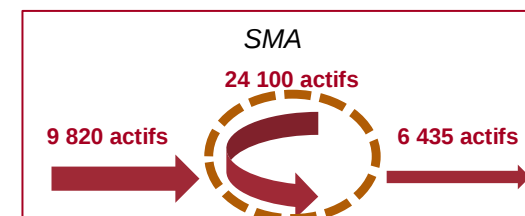
- ✓ Pour les déplacements internes, une concentration des flux vers Saint-Malo : qui rassemble 25 950 emplois ;
- ✓ Concernant les flux vers l'extérieur, 21 % des actions (6 435 actifs) quittent le territoire pour aller travailler : Rennes (800 actifs), Dinard (690) et Dol-de-Bretagne (510) sont les trois principaux pôles d'attraction ;
- ✓ Concernant les flux depuis l'extérieur, 9 820 actifs entrent sur le territoire pour travailler (29% des emplois occupés) : Pleurtuit (690 actifs), Dinard (580) et Dol-de-Bretagne (530) étant les trois principaux pôles d'émission.

69 % des déplacements sont réalisés en voiture

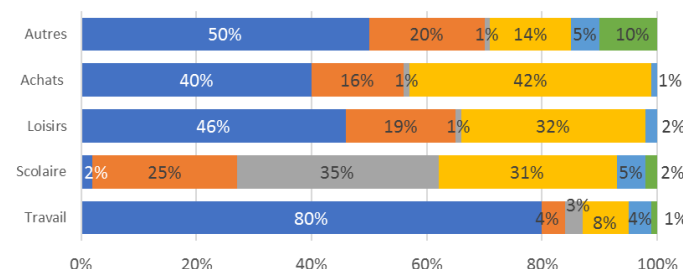
Les données du PCAET conjuguées à celles de l'INSEE confirment la prédominance de l'automobile dans les déplacements (tous motifs confondus). Ainsi :

- ✓ 65 % des déplacements sont effectués en voiture (69 % en moyenne en Bretagne) ;
- ✓ Contre 27 % pour les modes doux (23 % en Bretagne) ;
- ✓ Seulement 4 % pour les transports en commun.

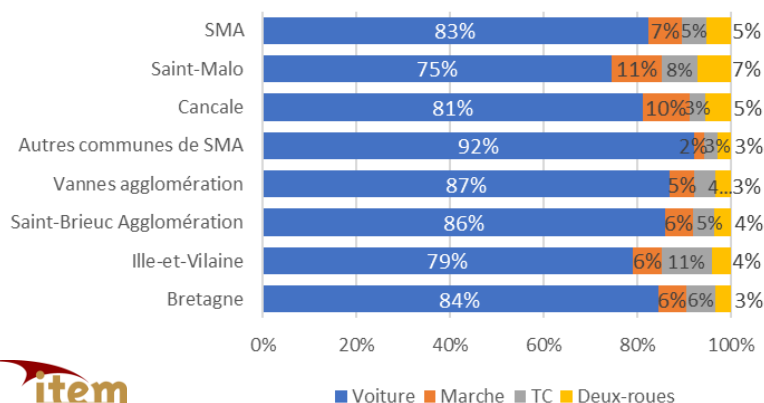
Il faut également souligner le peu de différence dans le recours à l'automobile même pour les trajets courts !



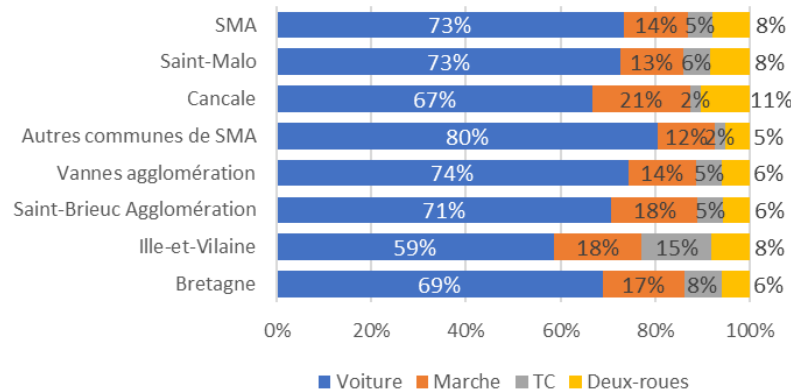
Part modale des déplacements par motif sur le territoire
(source : données du PCAET, 2015)



Répartition modale des déplacements domicile-travail
(Insee, 2013)



Répartition modale des déplacements domicile-travail
internes aux communes (Insee, 2013)



L'offre et la politique de stationnement sur le territoire



Elaboration
du Plan
Global de
Déplacements

Peu de difficultés quotidiennes de stationnement dans les communes périphériques et rurales

Les difficultés ponctuelles sont plus liées aux comportements (volonté de stationner « au plus près »...) qu'à un manque d'offre. Différentes réglementations sont néanmoins présentes dans les communes :

- ✓ Présence d'un stationnement payant, avec une adaptation en fonction de la saison (basse, moyenne, haute) à Cancale pour favoriser la rotation dans les secteurs les plus concurrentiels et encadrer le stationnement touristique ;
- ✓ Des zones bleues et places « minutes » disposées devant certains commerces des bourgs sur d'autres communes.

Des enjeux de stationnement concentrés sur Saint-Malo et notamment sur le secteur intra-Muros jusqu'à la Gare

Malgré 5 000 places « publiques » en voirie ou en parc : ce chiffre pléthorique cache en réalité des conflits d'usage et des problématiques sectorisées. Le diagnostic 2012 des conditions de stationnement a montré que :

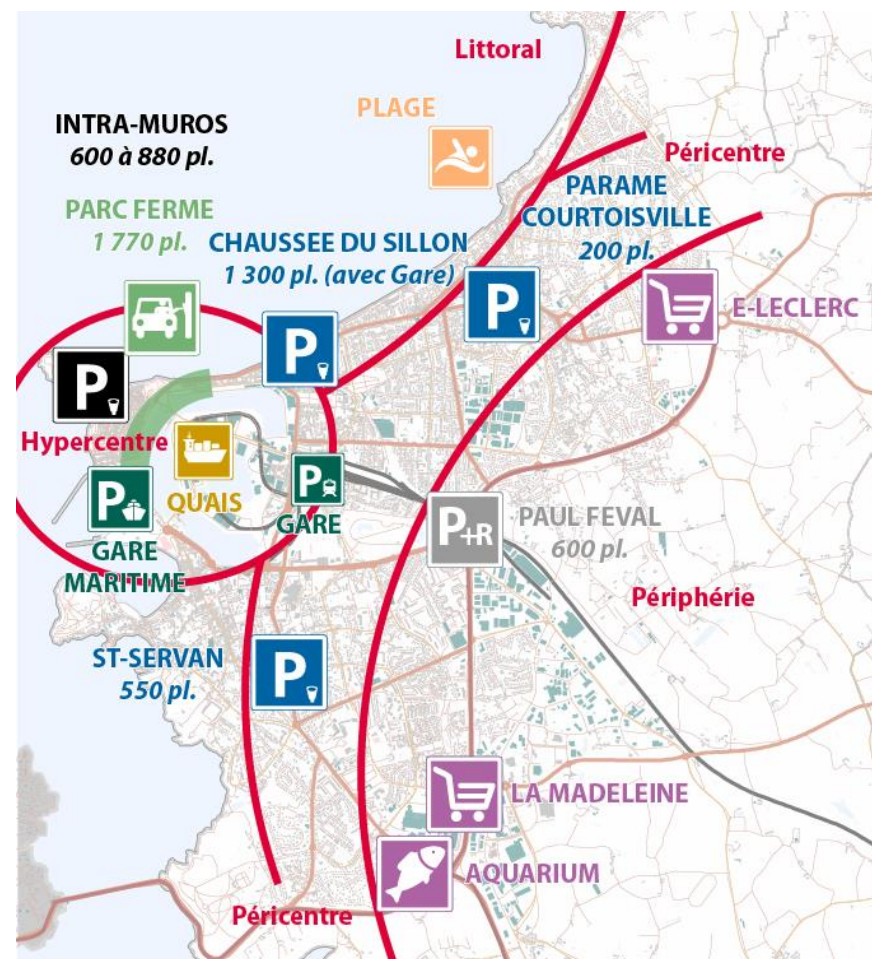
- ✓ Sur le secteur intra-Muros, l'offre ne pouvait répondre qu'à la moitié des besoins (résidents, actifs, visiteurs et touristes) ;
- ✓ Des problèmes de rotations étaient présents sur les autres secteurs commerçants (Paramé, Saint-Servan...).

L'évolution récente de la réglementation sur Saint-Malo (dans le cadre de la nouvelle DSP 2017) a engendré une extension importante de la zone payante (+ 61 % d'offre réglementée passant de 2 800 à 4 500 places payantes réparties sur trois grands secteurs payant (Intra-muros / Gare / Sillon, Paramé/Courtoisville, Saint-Servan...).

Cette évolution de la réglementation vise le report des véhicules en stationnement longue durée vers les secteurs plus éloignés et l'augmentation de la rotation sur les secteurs commerçants.

Pour autant, certaines problématiques demeurent ainsi le stationnement de longue durée assez peu onéreux reste possible sur intra-muros par rapport à d'autres secteurs touristiques ; De plus indépendamment de la réglementation, la problématique du stationnement aux abords des plages reste présente :

- ✓ Certains secteurs sont en cours de traitement à l'instar de la Plage du Verger, ou des Chevrets (parcs déportés, accès modes doux sécurisés et mobilier anti stationnement...) ;
- ✓ Néanmoins toutes les plages ne sont pas encore équipées, laissant pérenniser les conflits (Anse Duguesclin...).



L'offre de TC sur le territoire gérée par différentes AOT / AOM

Plusieurs offres sont présentes sur le territoire gérées par différents intervenants :

- ✓ La **Région Bretagne** (offre ferroviaire régionale TER / offre interurbaine routière Tibus sur le Département des Côtes d'Armor Illeloo sur le Département d'Ille-et-Vilaine). **La fusion des réseaux dans le cadre de la loi Notre induit une nouvelle dénomination régionale : Breizhgo ;**
- ✓ La **Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Malo** pour l'offre urbaine **MAT** (Malo Agglo Transport) ;
- ✓ La **SNCF** pour l'offre **TGV** s'arrêtant en gare de Saint-Malo ;
- ✓ La **Région Bretagne et la SEARD** (CCI Rennes, CCI Saint-Malo et Vinci Airports), pour l'**aéroport de Dinard-Pleurtuit-St Malo**, situé à 8 km de Saint-Malo.

L'addition de ces réseaux permet une desserte de l'ensemble des communes, avec une concentration évidente sur Saint-Malo.

Des carences constatées en matière de desserte : pistes de réflexions pour l'avenir

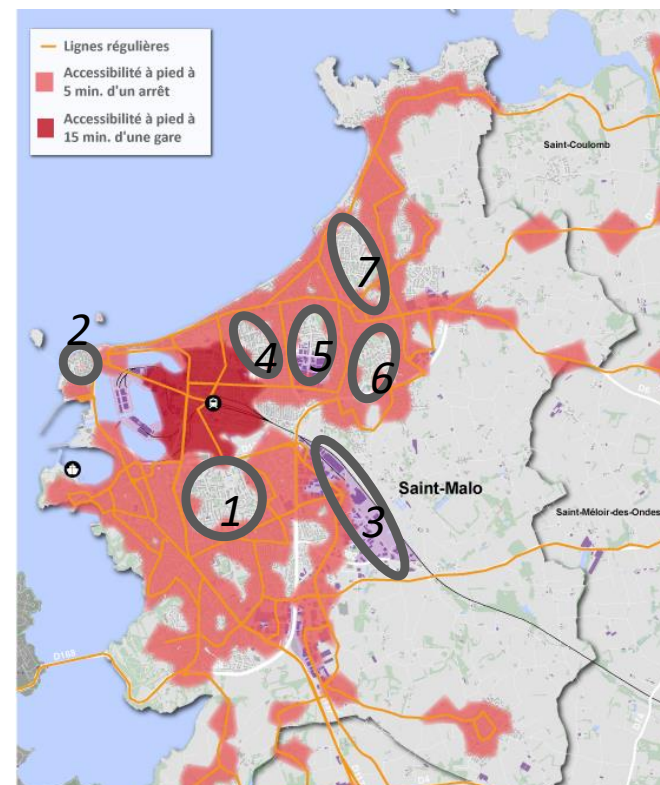
A l'échelle de Saint-Malo, **75 % de la population est desservie par un arrêt**, mais plusieurs « dents creuses » subsistent. Les autres communes du territoire présentent une moins bonne couverture : en moyenne **29% de la population réside à moins de 5 minutes d'un arrêt TC**. D'une manière générale :

- ✓ Le réseau TC est jugé comme assez peu compétitif en temps de parcours face à la voiture ;
- ✓ La distribution des services (heures de soirées, dimanche...) ne permet pas de répondre à la demande.

Des lieux d'intermodalité à parfaire : en priorité le PEM de la gare de Saint-Malo, avant d'optimiser l'intermodalité sur les PEM secondaires comme la Gouesnière

Dans le cadre d'une étude spécifique, il a été constaté sur la Gare de Saint-Malo :

- ✓ Des points à améliorer sur la signalétique, le jalonnement modes doux, et le stationnement des cycles qui est peu qualitatif ;
- ✓ De nombreux conflits d'usages et dysfonctionnements observés à traiter sur le site en tant que véritable interface de toutes les offres et réseaux :
 1. Des **conflits liés à la dépose/reprise** des usages gares et/ou des scolaires du Lycée général et technologique « Les Romains », engendrant un **stationnement illégal important sur l'ensemble du secteur** ;
 2. Des **conflits liés à la configuration de la Gare Routière** (multiplicité des usages sur un site ouvert dont l'accès non autorisé est aisé / configuration délicate des quais de la gare routière / sortie difficile des véhicules TC / configuration de l'espace réservé aux Taxis...) ;
 3. Des conflits liés à la non prise en compte de certains usagers comme les taxis périurbains.



La qualité de l'offre en matière de desserte sur le pôle urbain

La marche et le vélo

Les développements des zones apaisées

En matière de pacification et d'apaisement des vitesses (zone 30, de rencontre ...) : de **nombreux aménagements existent et sont à poursuivre** ; mais ils sont parfois à **rendre plus qualitatif car un simple panneau zone 30 n'a pas d'effet**.

La pratique de la marche

Concernant les cheminements piétons, les **aménagements sont fonction de l'urbanité des communes et le mitage urbain nuit à la pratique**. A noter la prise en compte des enjeux en matière d'accessibilité, mais qui n'est pas encore effective partout.

Les potentialités liées aux cycles

Il faut souligner de **fortes potentialités de développement de la pratique cyclable** (relief peu contraint, distances intercommunales relativement faibles...). Pour autant, il est indéniable que le **retard à rattraper en matière de politique cyclable**, du fait :

- ✓ D'un maillage cyclable à poursuivre dans la ville-centre qui dispose d'aménagements clairsemés ;
- ✓ ... Et qui est à prolonger sur l'ensemble du territoire où les aménagements sont sporadiques ;
- ✓ D'une offre de stationnement à développer et à diversifier ;
- ✓ D'un jalonnement, d'une communication, et de services à développer car ceux-ci sont jugés comme peu qualitatifs en lien avec le potentiel.

Malgré les volumes de flux piétons attendus sur la Digue, les cheminements sont totalement inadaptés aux circulations des PMR (revêtement, abaissé de trottoirs...)



Sécurisation des traversées sur la D301



Valorisation de venelles à Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine ou Paramé



Covoiturage et autres initiatives pour élargir le panel des solutions de mobilités

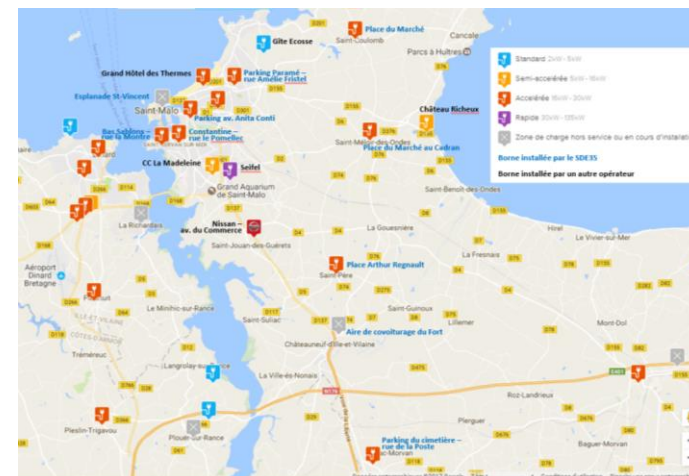


Elaboration
du Plan
Global de
Déplacements

Un maillage d'aires de covoiturage en cours de développement

Trois aires de covoiturage officielles sont présentes sur le territoire (l'aire de Saint-Père, à la Gare de Miniac-Morvan et au cimetière d'Hirel. Tandis qu'une aire est en cours de finalisation à l'échangeur de la N176 sur la commune de Plerguer. A noter que des aires informelles sont constatées avec notamment un recours à des parking privés (Aquarium...).

En accompagnement des ces espaces, des services et outils sont développés pour favoriser la mise en relation des covoitureurs : « Ehop » à destination des salariés, et « Ehop – Solidaires », pour venir en aide aux personnes en situation de retour vers l'emploi ou la formation, développés par le service Covoiturage+.



Les autres initiatives

Malgré quelques solutions proposées, le panel d'initiatives en matière d'éco-mobilité reste plutôt limité :

- ✓ Le développement de l'électromobilité est en cours avec **16 Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques existantes ou projetées** ;
- ✓ Concernant le développement des **Vélos à Assistance Electrique**, cela consiste uniquement à de la **communication** (ex : essai de vélo lors de la semaine de la mobilité...), mais il n'y pas réellement d'actions fortes mises en place ou soutenues par la collectivité (location, vélopartage...) ;
- ✓ Des **tentatives de Plans de Déplacements Entreprises ont été un temps envisagées** sur le territoire mais elles n'ont pas été concrétisées. Malgré tout, le tissu économique laisse envisager des potentialités (ex : Beaumamoir : + de 800 salariés).
- ✓ **Plusieurs communes ont tenté la mise en place de « Pédibus » sans réellement de succès**. A noter que sur Paramé, une initiative est actuellement proposée en lien avec l'Ecole Jacques Cartier.
- ✓ **Des supports d'information existent mais ils ne valorisent pas l'offre multimodale** (pas de lien entre offre TC et cyclable...).





Partie 2

LA CONSTRUCTION DE LA STRATEGIE GLOBALE EN MATIERE DE MOBILITE DANS LE PGD



La définition de la stratégie du PGD

Un premier travail d'identification et de classification des enjeux

Lors d'un atelier de travail réalisé le 3 mai 2017, l'objectif a été de définir de manière partenariale les enjeux devant guider la stratégie de mobilité du PGD. Pour cela, plusieurs enjeux thématiques ont été soumis aux participants qui ont eu à se prononcer sur leur niveau de priorité (majeur, plutôt prioritaire, plutôt secondaire...).

Ce travail a permis de traduire un certain degré d'ambition sur les différentes thématiques :

- ✓ 11 enjeux ont été jugés comme majeurs
- ✓ 11 enjeux plutôt prioritaires
- ✓ 10 enjeux plutôt secondaires
- ✓ 1 enjeu n'a pas été retenu pour le PGD



Suite à ce travail, 14 enjeux synthétiques ont été établis (cf. page suivante) et soumis à validation.

3 - Transports Collectifs et intermodalité	Enjeu majeur	Enjeu plutôt prioritaire	Enjeu plutôt secondaire	Ce n'est pas un enjeu
1) Accroître l'attractivité ferroviaire pour des déplacements internes vers Saint-Malo				
2) Améliorer les déplacements en Transports Collectifs vers les pôles externes du Pays de Saint-Malo (en priorité Dinard/Pleurtuit et Combourg)				
3) Proposer une offre à travers le réseau KSMA capable de conquérir de nouveaux usagers (amplitude horaire étendue, ...)				
4) Développer des solutions de rabattement vers les TC pour favoriser les trajets multimodaux				
5) Développer l'intermodalité tant en termes d'aménagements (PEM, connexions tous modes) que de services (Korrigo...)				
.....				

UN second travail d'identification des pistes d'actions envisageables pour répondre aux enjeux

Lors d'un second atelier réalisé le 17 mai 2017, l'objectif a été de travailler autour des mesures à entreprendre pour répondre aux enjeux. De la même manière que lors de l'atelier précédent plusieurs mesures ont été soumises aux participants. Ces derniers devant se prononcer sur l'intérêt ou non de les poursuivre.

Il faut souligner que les pistes d'actions ont concerné, tous les modes de transports et volets de la mobilité, car on ne peut améliorer la mobilité sans agir sur tous ses aspects qui sont liés les uns aux autres.

Les 14 enjeux retenus pour la définition du plan d'actions



Elaboration
du Plan
Global de
Déplacements

Aménagement
du territoire



- ✓ **Le territoire est (et doit rester) un territoire multipolaire** où chaque commune doit pouvoir tirer parti de ses spécificités et atouts ;
- ✓ **Le PGD doit proposer des solutions de mobilités permettant de s'appuyer sur la structuration territoriale existante** (avec des solutions de mobilités différentes selon la typologie des communes) ;

Réseau viaire et
Circulation
routière



- ✓ **Une voirie mieux hiérarchisée pour une circulation mieux organisée et plus favorable aux modes alternatifs** sera la résultante des objectifs que veut se fixer l'agglomération, d'agir sur le partage de la voirie actuelle trop largement favorable à l'automobile ;
- ✓ **Mais l'objectif ne sera pas de bannir la voiture : c'est en contrepartie de solutions alternatives performantes incitant au report modal** que l'on pourra limiter les facilités proposées par l'automobile ;
- ✓ **Il n'est pas envisageable de faire peser des contraintes d'accessibilité, de stationnement, ... sans proposer d'alternative crédible** afin de ne pas mettre en péril l'attractivité de certaines parties du territoire, de faire fuir les touristes... ;

Stationnement



- ✓ **Cette diminution de la place accordée à la voiture au profit des autres modes pourra s'opérer sur la trame viaire (partage) mais aussi sur l'espace public à travers le stationnement (offre, réglementation)** qui permettront d'être un levier pour développer la part des modes alternatifs (surtout sur la ville centre) ;

Transports
Collectifs et
intermodalité



- ✓ **En matière de transport collectif c'est sur l'offre routière que les priorités seront mises ;**
- ✓ **L'usage des TC devra être accentuée grâce à une amélioration des liaisons vers les pôles extérieurs** (notamment rive gauche de la Rance...) et surtout grâce au réseau urbain KMSA qui devra proposer à travers sa future DSP une alternative crédible à l'automobile pour des déplacements malouins ou intercommunaux ;
- ✓ **Cela passera par une évolution de la qualité de l'offre, de la rapidité des transports et par une optimisation des solutions de rabattement pour des trajets qui se voudront résolument multimodaux** selon les échelles de déplacements (notamment entre les communes de seconde couronne et la zone dense) ;
- ✓ **Toutefois l'utilisation de l'offre ferroviaire sera à développer mais les actions seront surtout vues dans une optique d'amélioration des conditions d'intermodalité avec les autres modes sur les PEM ;**
- ✓ **L'intermodalité sera aussi à développer à travers la mise en valeur et l'interconnexion des principaux hubs de mobilité présents sur le territoire** que sont la Gare LGV, la Gare Maritime et l'Aéroport Dinard Bretagne de Pleurtuit, **véritables portes d'entrées et de diffusions de flux importants ;**

Modes doux



- ✓ **La marche et le vélo doivent trouver une place importante dans les déplacements quotidiens, mais aussi touristiques et de loisirs ;**

Services à la
mobilité
innovants



- ✓ **Sur un territoire où la pratique automobile est bien ancrée, il apparaît clairement que les solutions limitant l'autosolisme** (covoiturage, solutions dissociant l'usage et la possession d'automobile, ...) **sont des axes de développement prioritaires ;**
- ✓ **Enfin, le territoire pourra expérimenter certaines innovations en matière de mobilité**, mais ne constituera pas une priorité dans la politique de mobilité immédiate qui devra déjà répondre à travers des solutions ayant fait leurs preuves et qui touchent le plus grand nombre. Ces expérimentations pourront cibler la population touristique.

Finalisation du plan d'actions



Elaboration du
Plan Global de
Déplacements

⇒ Ces enjeux ont ensuite été déclinées en plan d'actions, qui a fait l'objet d'adaptations successives pour obtenir :

- Une mise en cohérence avec le programme et les objectifs du **PCAET** (32 actions pour viser une réduction de 15 à 25% des émissions de GES à l'horizon 2025 par rapport à 2010) ;
- Une articulation avec le **Scot** du Pays de Saint-Malo
- Une cohérence globale avec le **Projet Urbain Saint-Malo 2030**, le **PLH** de Saint-Malo Agglomération, le **Pacte d'accessibilité** pour la Bretagne (2019) ...

⇒ Cette démarche globale de concertation (ateliers, concertations interne...) a permis de faire émerger 29 actions réparties en 3 axes de travail :

- **Axe 1** : Organiser le territoire afin que chacun puisse s'y déplacer, de manière sûre et durable avec une place plus équilibrée entre les différents modes de transport ;
- **Axe 2** : Mettre en œuvre à travers l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité les moyens de développer le report modal et d'inciter aux changements de comportements ;
- **Axe 3** : Affirmer le rôle des modes actifs (vélo, marche...) comme modes de déplacement à part entière, lutter contre l'autosolisme et élargir le panel des services de mobilité.

⇒ La mise en œuvre de ces actions nécessitant désormais un travail de définition opérationnelle du contours d'intervention des différents acteurs : Répartition des maitrises d'ouvrage, rôle en matière de foncier, d'investissement initial et d'entretien, détail des coûts, planning : contours de l'intérêt communautaire et des compétences.

En termes d'impacts, ce 1^{er} PGD se veut donc pragmatique et ne peut pas viser des améliorations marquées sur l'ensemble des problématiques et modes.

Des priorisations ont ainsi été fixées, selon les modes et les publics ciblés.

Mais ce PGD amorce une diminution des déplacements motorisés et des incidences engendrées.

Rappel de la démarche du PGD :



Elaboration du
Plan Global de
Déplacements

Comité de suivi

Diagnostic du PGD (début 2017)



Définition des enjeux (mi 2017)

qui traduisent la stratégie de mobilité pour le futur : quelle mobilité demain sur SMA ?



Propositions de pistes d'actions opérationnelles (fin 2017)

pouvant répondre aux enjeux et constats du diagnostic



Ajustement des pistes d'action à retenir (2018)

Mise en cohérence avec le plan du PCAET



Finalisation et validation du PGD (printemps 2019)



Formalisation opérationnelle (2^{ième} semestre 2019):

Répartition des maitrisés d'ouvrage, rôle en matière de foncier, d'investissement initial et d'entretien, détail des coûts, planning : contours de l'intérêt communautaire et des compétences



Mise en œuvre des actions (A partir de 2019)

Groupes de travail

Groupes de travail

Approfondissement
interne SMA

Services, DGS,
commissions
Bureau et conseil

Et ensuite...

Les impacts de la stratégie selon les axes d'intervention



Elaboration du
Plan Global de
Déplacements

L'impact du PGD sur les déplacements		Poursuite sans PGD	Avec la stratégie du PGD
Evolution globale des déplacements	Internes à Saint-Malo	-	++
	Internes ou entre les communes périphériques	- +	+
	Entre les communes périphériques et Saint-Malo	- +	++
	SMA vers/depuis l'extérieur	- +	+
Amélioration des déplacements des actifs	En train	- +	+
	En voiture	-	- +
	En Bus / trajet multimodal	-	++
	En mode actifs (marche – vélos)	- +	++
Amélioration des déplacements des captifs	En train	- +	- +
	En Bus	+	+
	A pied	- +	++
	En vélo	- +	++
Amélioration globale des déplacements des touristes	En train	- +	+
	En voiture	-	- +
	En Bus / trajet multimodal	+	++
	En mode actifs (marche – vélos)	- +	++

Dégradation de la situation	-
Stabilisation de la situation	- +
Amélioration légère de la situation	+
Amélioration marquée de la situation	++



PARTIE 3

LE PLAN D' ACTIONS DU PGD POUR LES 10 ANS A VENIR



Les 29 actions définissant la stratégie de mobilité du PGD



Elaboration du
Plan Global de
Déplacements

Axe 1 : Organiser le territoire afin que chacun puisse s'y déplacer, de manière sûre et durable, avec une place plus équilibrée entre les différents modes de transport

- 1.1 Poursuivre la hiérarchisation du réseau viaire
- 1.2 Accompagner les communes pour développer la pratique de la marche pour des déplacements de courte distance
- 1.3 Intégrer les deux-roues motorisés dans le partage de l'espace public
- 1.4 Mieux lier urbanisme et mobilité durable en amont des projets d'aménagement
- 1.5 Accompagner les communes dans leur politique de stationnement
- 1.6 Développer des parkings en périphérie des zones urbaines
- 1.7 Envisager la création de parcs en silos
- 1.8 Ouvrir un nouvel échangeur réservé aux Poids lourds
- 1.9 Aménager en périphérie, des espaces de stationnement PL, de moyenne à longue durée en lien avec le transit maritime
- 1.10 Adopter une politique de livraisons de marchandises plus ambitieuse et exemplaire

Axe 2 : Mettre en œuvre, à travers l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité, les moyens de développer le report modal et d'inciter aux changements de comportements

- 2.1 Dynamiser et développer le réseau MAT
- 2.2 Développer les aménagements favorisant la circulation des bus sur les lignes structurantes
- 2.3 Revoir l'organisation des mobilités sur le pôle Gare, véritable hub des mobilités
- 2.4 Développer le Pôle d'Echanges Multimodal principal en entrée sud de la Ville centre
- 2.5 Développer un Pôle d'Echanges Multimodal secondaire en entrée nord de la Ville-centre
- 2.6 Développer des Pôles d'Echanges Multimodaux autour des haltes ferroviaires
- 2.7 Rééquilibrer l'offre ferroviaire sur les gares du territoire
- 2.8 Améliorer les conditions d'intermodalité entre les différents réseaux TC (MAT, BreizhGo...)
- 2.9 Etudier les alternatives envisageables à l'automobile pour la traversée de la Rance
- 2.10 Engager un travail partenarial (Région, Pays de Saint-Malo, Dinan Agglomération...) pour améliorer les liaisons TC touristiques
- 2.11 Etudier l'évolution énergétique du parc de véhicules du réseau MAT

Axe 3 : Affirmer le rôle des modes actifs comme modes de déplacement à part entière, lutter contre l'autosolisme et élargir le panel des services de mobilité

- 3.1 Faire émerger un territoire cyclable
- 3.2 Proposer un maillage fin d'aires de covoiturage favorisant le rabattement multimodal
- 3.3 Soutenir le développement d'une offre de location de véhicules innovants et d'autopartage sur les principaux PEM
- 3.4 Soutenir la diffusion des infrastructures de recharge des véhicules électriques
- 3.5 Soutenir la création de pass touristiques valorisant les solutions alternatives à l'automobile
- 3.6 Avoir une action globale de communication et de sensibilisation sur l'ensemble des offres de mobilité
- 3.7 Soutenir les projets, services et solutions de transports innovants
- 3.8 Assurer du conseil en mobilité auprès des entreprises et administrations



AXE 1 :

*Organiser le territoire afin que chacun puisse s'y déplacer,
de manière sûre et durable,
avec une place plus équilibrée entre les différents modes de transport*



Poursuivre la hiérarchisation du réseau viaire

Distinguer les principaux types de flux selon les voiries et permettre des aménagements cohérents avec leur fonction.

1/ Apporter une meilleure lisibilité du réseau

- ✓ Protéger les centralités urbaines du trafic de transit
- ✓ Préserver les quartiers d'habitat, lorsque les aménagements existants le permettent

2/ Rédiger une charte de hiérarchisation et d'aménagement de la voirie

- ✓ Définir les niveaux hiérarchiques de la voirie en lien avec ses fonctions et préconiser des principes d'aménagement (des axes structurants communautaires aux voiries communales de desserte résidentielle avec des aménagements types selon les profils disponibles plus ou moins contraints)
- ✓ Intégrer la prise en compte des modes alternatifs selon l'usage attendu de chaque axe via différents outils (partage de voirie, pacification...)

COUTS

- ✓ Charte de hiérarchisation et d'aménagement de la voirie (+/- 25 K€)
- ✓ Coûts d'aménagement de voirie fonction des travaux retenus

Acteurs	Rôle
SMA, CD 35, Communes	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Hiérarchie globale communautaire, identifiée dans le diagnostic à décliner à l'échelle des communes

- Axes structurants de desserte du territoire
- Boulevard urbain
- Axe secondaire de liaison
- Axes de rabattement
- Axes routiers à vocation touristique
- Axe tangential



Harmoniser et développer qualitativement les aménagements piétons au sein des différentes communes pour inciter au report vers les modes doux

1/ Définir des liaisons piétonnes à valoriser ou mettre en œuvre des Plans Piétons à l'échelle des communes

Sensibiliser, accompagner les communes dans la définition de liaisons piétonnes confortables et sécurisées à réaliser, en fonction des secteurs urbains traversés et des objectifs de liaisons entre polarités (centre-ville, gare, équipements...).

2/ Conseiller les communes dans la définition/réalisation des aménagements

S'appuyer sur les éléments techniques d'aménagement de la voirie définis dans le « code la rue » pour identifier les bons aménagements à réaliser et apporter une cohérence globale à l'échelle du territoire.

- ✓ Partager les expériences réussies au sein des communes de SMA ;
- ✓ S'accorder sur les aménagements à retenir en établissant un « guide des bonnes pratiques ».

Quels secteurs peuvent être particulièrement concernés par les Plans Piétons ?

- ✓ Saint-Malo (en lien avec ses trois centralités)
- ✓ Cancale depuis le port vers l'hypercentre
- ✓ La halte de la Gouesnière – Cancale – Saint-Méloir-des-On des
- ✓ Saint-Coulomb vers le secteur littoral...

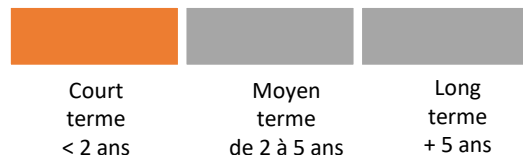


Les aménagements piétons récents pourront être utilisés comme exemple

COUTS

- ✓ Accompagnement technique : Moyens humains

Planning



Acteurs	Rôle
SMA, CD 35, Communes	A définir en fonction des compétences de chacun

Organiser le stationnement des deux-roues motorisés (quantitativement et qualitativement) pour libérer l'espace public destiné à d'autres usages (vélos, piétons...)

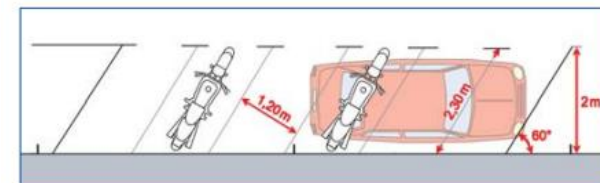
1/ Aménager des espaces de stationnement réservés aux deux-roues motorisés (2RM)

- ✓ **Identifier les secteurs à enjeux** : secteur touristiques (Intra-Muros, plages, Cancale...), pôles d'échanges multimodaux, pôles générateurs de déplacements quotidiens...
- ✓ **Identifier des emplacements réservés aux 2RM distincts des stationnement vélo** (possibilité d'aménager ces emplacements sur des places allouées au stationnement voiture, en voirie ou dans les parcs en ouvrage)



2/ Inciter à l'usage de ces emplacements

- ✓ **Aménager des emplacements confortables** (espaces couverts, gratuits, ...)
- ✓ **Jalonner les espaces de stationnement des 2RM** (jalonnement routier / piétons)
- ✓ **Interdire le stationnement « anarchique »** sur les secteurs à préserver (ex : au pied des remparts d'intra-muros)

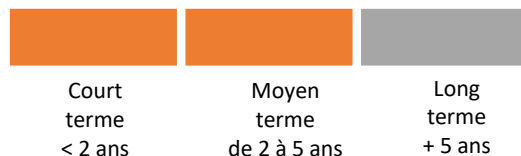


Exemples de signalisations et prescriptions techniques issues du CEREMA

COUTS

De 100 € (marquage au sol + jalonnement) à 1 000 € par place (espace couvert)

Planning



Acteurs	Rôle
SMA, CD 35, Communes	A définir en fonction des compétences de chacun

Utiliser le levier des règles d'urbanisme pour favoriser le développement des modes alternatifs, mixer davantage les fonctions urbaines et limiter les besoins de déplacements.

1/ Vérifier les conditions d'accessibilité multimodale en lien avec les projets

- ✓ L'accès en transports en commun des futures zones urbanisées
- ✓ Le calibrage de la voirie et l'intégration des modes doux, en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire, le schéma directeur cyclable...

2/ Densifier autour des gares et PEM, et le long des lignes structurantes de transport

- ✓ Identifier des secteurs où la densité doit être plus importante, au regard de la desserte TC (gares et PEM, le long des lignes structurantes MAT
- ✓ Cette densité pourra se traduire soit par plus d'habitants, soit par plus d'équipements ou de commerces...

3/ Intégrer de nouvelles normes en matière de stationnement voiture et vélo dans le règlement des nouveaux PLU pour les nouvelles constructions :

- ✓ Favorisant le recours aux modes alternatifs et limitant la multimotorisation dans les zones bien desservies par les transports collectifs (des normes avec maxima...)
- ✓ Permettant une rationalisation du foncier utilisé pour le stationnement en introduisant la mutualisation ...
- ✓ Faisant bien la différence entre chaque projet : secteurs de l'agglomération, immeubles résidentiels, de bureaux ou mixte, type d'habitat (individuel ou collectif),

Exemples de normes de stationnement vélo qui pourraient être appliquées

Habitat collectif	0,75 m ² / logement jusqu'à 2 pièces 1,5 m ² / logement à partir de 3 pièces, minimum 3 m ²
Bureaux	1,5 m ² pour 100 m ² SHON

COUTS

Préconisations et suivi de SMA en amont des projets urbains et dans la rédaction des PLU

Planning

Court
terme
< 2 ans

Moyen
terme
de 2 à 5 ans

Long
terme
+ 5 ans

Acteurs

SMA, Communes,
promoteurs et aménageurs

Rôle

A définir en fonction des compétences de chacun

Intégrer les réflexions sur les politiques de stationnement dans la logique des choix de mobilités

1/ Etendre les zones réglementées dans les centralités secondaires de Saint-Malo

- ✓ A envisager sur trois centralités (Rochebonne, Rothéneuf et St-Servan / Solidor)
- ✓ Favoriser la rotation des véhicules pour accroître l'accessibilité aux pôles, en particulier en période estivale

2/ Coordonner les abonnements de stationnement et de transports pour inciter au report modal

A l'heure actuelle, un actif a tout intérêt à privilégier la voiture pour se rendre dans le centre-ville de Saint-Malo

- ✓ Mieux coordonner les deux abonnements afin que l'offre TC soit incitative

3/ Favoriser la rotation des véhicules dans les communes pour conserver le commerce local et les services

- ✓ Zones bleues à poursuivre à Saint-Jouan-des-Guérets et Cancale, pour faciliter l'accès aux services et commerces des communes;
- ✓ Développer du stationnement minute à Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine (D637)

Cette mesure devra être accompagnée :

- ✓ D'une information accrue sur le respect des règles en matière de stationnement ;
- ✓ D'un contrôle du respect de la réglementation, via les agents de la Police Municipale.

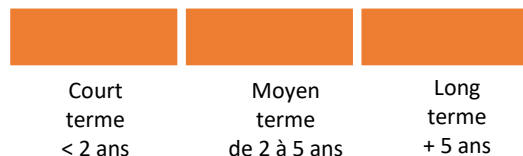
4/ Améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement et diminuer son empreinte écologique

- ✓ Poursuivre les efforts de jalonnement, en particulier dynamique, pour inciter les automobilistes à se stationner dans les parcs
- ✓ Favoriser la perméabilisation des espaces publics de stationnement qui sont créés ou réaménagés

COUTS

Coûts de concertation et de suivi auprès des communes

Planning



Acteurs	Rôle
SMA, Communes, commerçants	A définir en fonction des compétences de chacun

Développer des parkings en périphérie des zones urbaines

Valoriser de nouveaux parkings en amont des zones urbaines, doit permettre de proposer aux automobilistes des solutions efficaces pour capter les flux routiers, de touristes, voire d'actifs, en amont des zones urbaines

1/ Valoriser de nouveaux P+R connectés aux transports collectifs :

- ✓ **Le secteur sud** de Saint-Malo pour capter les flux depuis Rennes et Dinard
- ✓ **Le secteur de Croix Désilles** pour capter les flux venant de Cancale/ st-Coulomb et de la Baie du Mont St-Michel

Le Parking Paul Féval pourrait être progressivement supplanté par les P+R proposés sur les secteurs sud de Saint-Malo et Croix Désilles.

2/ Soutenir des parkings de délestage touristique pour fluidifier les centres villes touristiques :

- ✓ **Etendre le parking de délestage du port à Cancale**
 - ✓ de 200 à 600 places
 - ✓ Foncier en discussion avec le Département
- ✓ **Optimiser l'usage du Parking Féval à Saint-Malo**
 - ✓ Diversifier les usages du parking
 - ✓ Améliorer l'accessibilité multimodale
 - ✓ Proposer des tarifications adaptées aux usages divers

COUTS

- ✓ Hors aménagement spécifique d'intermodalité, **le coût moyen est estimé à environ 2 K€ par place réalisée soit par exemple pour 1 P+R de 150 places, un coût global de 300 K€**
- ✓ +/- 10 K€ pour revoir le marquage au sol et intégrer des nouveaux véhicules (cars, camions...)
- ✓ +/- 5 K€ pour le jalonnement – signalétique spécifique



Acteurs	Rôle
<i>Communes, SMA, exploitants réseaux TC et parkings</i>	<i>A définir en fonction des compétences de chacun</i>

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

L'objectif est de libérer de l'espace public consacré au stationnement sur certains secteurs et de compenser le nombre de places supprimées au sein de parc en silos et non pas d'accroître la capacité de stationnement globale ce qui irait à l'encontre du recours aux modes alternatifs et création de P+R.

1/ Identifier les secteurs de stationnement à enjeux et à libérer :

- ✓ Le secteur Intra-Muros/Rocabey
- ✓ Le secteur du Port autour du futur Musée maritime
- ✓ Le secteur gare de Saint-Malo
- ✓ A Cancale, Rue de la Roulette

2/ Etudier l'opportunité et la faisabilité quant à la création de parcs en silos :

Dans un premier temps, des études en amont devront déterminer :

- ✓ Les marges de manœuvre concernant la suppression potentielle de places en voiries
- ✓ L'évolution attendue de la demande sur certains secteurs (futur Musée Maritime...)
- ✓ Les secteurs capables d'accueillir le report des places supprimées dans des parcs silos et leurs dimensionnements



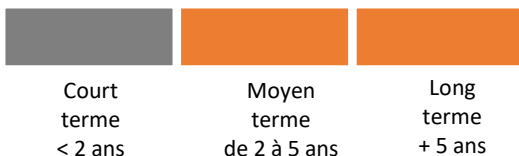
3/ S'appuyer sur un parking en silo amovible pour s'adapter à l'évolution des mentalités et éviter un investissement lourd

COUTS

- ✓ Env. 15 000 € / places de stationnement en parc
- ✓ Etudes d'opportunité et de faisabilité pour un parc : env. 30 K€
- ✓ Installation/ démontage parc silo amovible 200 pl : 180K

Acteurs	Rôle
Communes, SMA, gestionnaires parkings	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning



Dévier le transit Poids Lourds hors des boulevards urbains

1/ Accompagner la mise en œuvre du nouvel échangeur à 2 branches sur la D137

Secteur identifié derrière les stations Total

Opportunité de créer axe de transit PL depuis la D137 vers :

- ✓ La ZI Sud
- ✓ L'axe D126 puis le secteur portuaire

2/ Valoriser un axe PL pour se connecter au Port de Saint-Malo depuis la D137 et l'échangeur

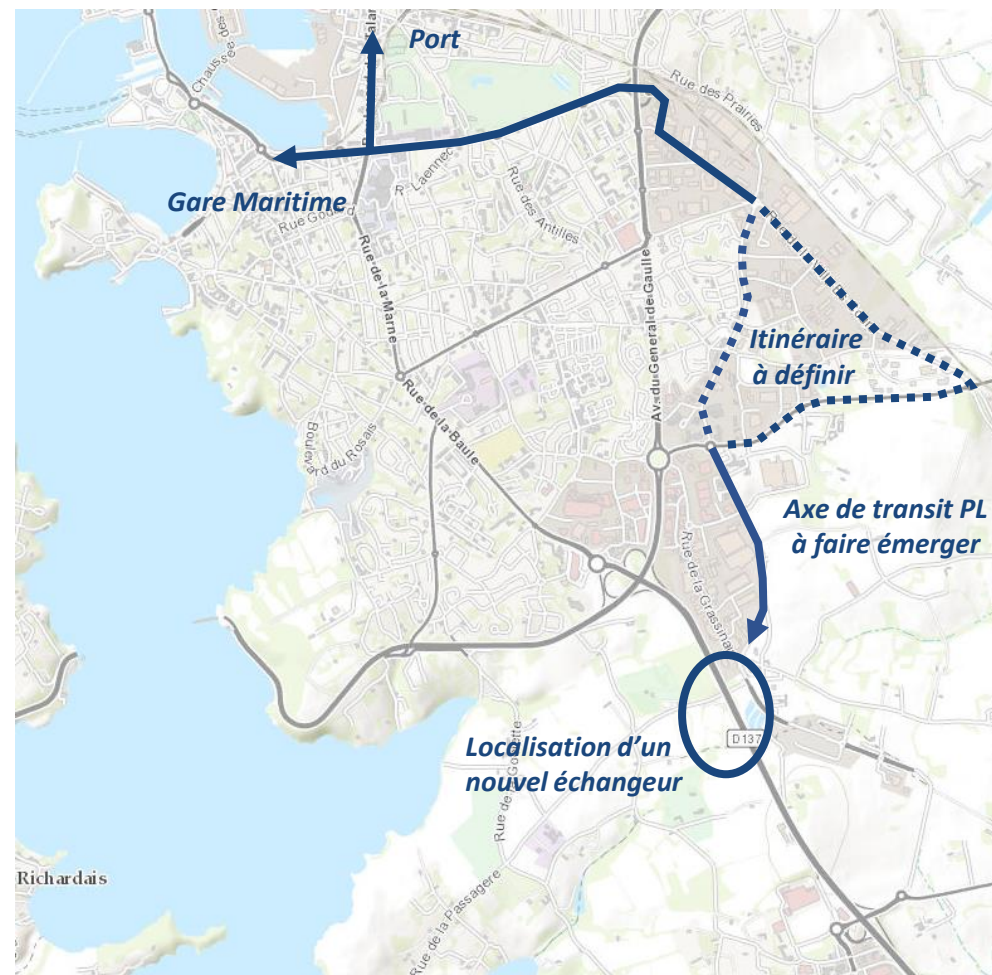
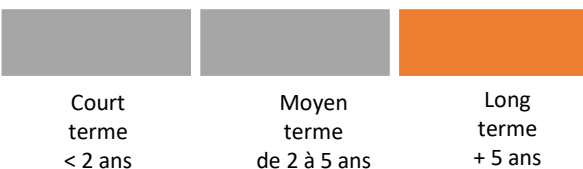
Emergence d'un axe de transit PL sur lequel il pourra être positionné un espace de stationnement PL de longue durée (cf. action 1.10)

Permet de diminuer les flux PL sur l'avenue du Général de Gaulle et de reconfigurer l'axe en boulevard urbain

COUTS

Coût d'un échangeur à deux branches estimé à 5 M€

Planning



Acteurs	Rôle
Région Bretagne, Ville de Saint-Malo, SMA, CD 35, Etat (pacte d'accessibilité)	A définir en fonction des compétences de chacun

Accueillir les poids lourds en transit sur des espaces réservés, pour désengorger la Ville et le Port en particulier.

1/ Identifier un ou des secteurs potentiels pour l'aménagement de ces espaces de stationnement

Plusieurs exigences :

- ✓ Être à **proximité immédiate de l'axe transit PL** (cf. action 1.9)
- ✓ Proposer **une surface et une offre suffisante pour répondre aux besoins de stationnement** (besoins évolutifs en lien avec le Brexit et les douanières)

Plusieurs sites sont envisageables :

- ✓ La **ZI Sud**, à dominante industrielle, desservie par l'axe de transit PL
- ✓ **Actipôle** (nœud des RD137/RD176) sur la commune de Miniac-Morvan
- ✓ Le **secteur de la Clinique**, aux abords de la base logistique C-LOG
- ✓ A **Saint-Jouan-des-Guérets**, à proximité de l'échangeur et de la zone commerciale

A court-terme le Parking Paul Féval peut remplir ce rôle.

2/ Proposer une offre de service complémentaire

- ✓ Une **sécurisation du site** ;
- ✓ Des **conditions d'attente agréables** (sanitaires...)
- ✓ Une **offre de service TC en direction de pôles de restauration ou de loisirs**, voire vers le Centre-ville de Saint-Malo
- ✓ **Anticiper sur les nouvelles motorisations** (IRVE, borne GNV, hydrogène)



COUTS

Estimation du coût : de **100 K€ pour un aménagement simple sur parking existant** à env. **1,7 M€ pour un vrai centre routier**

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Ville de Saint-Malo, Région Bretagne, opérateurs portuaires, entreprises de transports	A définir en fonction des compétences de chacun

Faire que les livraisons de marchandises, indispensables au dynamisme des centralités ne soient plus perçues comme une source permanente de désagréments par les autres usagers

1/ Etudier l'opportunité de la création d'un Espace Logistique Urbain (ELU) pour desservir Saint-Malo :

Vérifier l'opportunité et la faisabilité d'un ELU :

- ✓ **Centralisant les flux et livraisons** de marchandises vers le centre-ville en un lieu de regroupement pour limiter l'accès de certains véhicules jusqu'aux commerces ou particuliers (e-commerces)
- ✓ **Positionné sur le secteur portuaire**, à proximité des centralités urbaines
- ✓ **Accompagné d'une flotte de véhicules propres et de faible gabarit** pour assurer le « dernier kilomètre » et réduire ainsi le nombre de véhicules
- ✓ **Proposant un service de livraison entre boutiques de centre-ville et P+R d'entrée de ville** : satisfaction des clients et commerçants et incitation à l'utilisation des P+R (*objectif déclinable pour le marché aux huîtres de Cancale afin de limiter le stationnement minute*)



2/ Mettre en place un maillage cohérent d'aires de livraison à l'aménagement standardisé

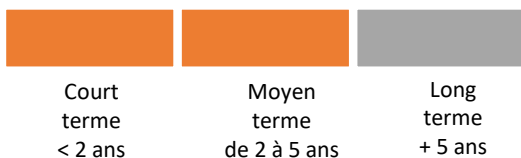
Intra-Muros disposant d'enjeux spécifiques, les secteurs concernés sont les autres centralités malouines ainsi que Cancale :

- ✓ Travail de **recensement et de définition des besoins**
- ✓ **Possibilité d'instituer une mutualisation des aires** (réservé aux véhicules de livraisons sur une période définie – ex : de 6h à 10h)

COUTS

- ✓ Pour la création de 15 aires : 6 K€
- ✓ Etude d'opportunité pour la mise en place d'un ELU : 25 K€

Planning



Acteurs

Communes, SMA, CCI, commerçants

Rôle

A définir en fonction des compétences de chacun



AXE 2 :

Mettre en œuvre, à travers l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité, les moyens de développer le report modal et d'inciter aux changements de comportements



Améliorer les temps de parcours des TC pour les rendre concurrentiels à l'automobile

1/ Intégrer la création d'axes de transport en site propre

Deux axes à privilégier pour accroître l'efficacité des lignes et supports des aménagements de priorisation des bus (en cohérence avec les fuseaux identifiés dans le Projet Urbain Stratégique Saint-Malo 2030) :

- ✓ Un axe sud depuis l'Aquarium vers la Gare de Saint-Malo
- ✓ Un axe est depuis l'avenue De Gaulle vers la Gare

2/ Améliorer la circulation des véhicules TC aux intersections les plus congestionnées

- ✓ Limiter les pertes de temps de parcours aux carrefours à feux et aux giratoires

3/ Poursuivre la mise en ligne des arrêts desservis par les lignes structurantes

- ✓ Limiter le temps de réinsertion des véhicules dans la circulation
- ✓ Limiter le stationnement sauvage aux arrêts
- ✓ Favoriser l'accès des PMR dans les véhicules ...

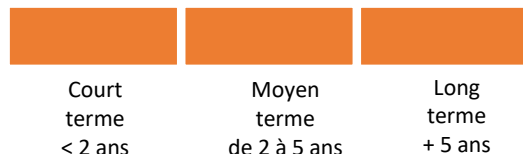


4/ Repenser le plan de circulation sur certains secteurs pour favoriser la circulation des véhicules

COUTS

- ✓ Coût d'un arrêt en ligne : env. 10 K€
- ✓ Coût d'1 km en site propre : env. 500 K€

Planning



Acteurs	Rôle
SMA, Communes, futur exploitant réseau MAT	A définir en fonction des compétences de chacun

Supprimer les conflits d'usages ponctuels, sécuriser les modes actifs et faire place aux nouvelles mobilités, afin de redonner à ce PEM sa place centrale dans la chaîne des déplacements

Les réaménagements (proposés par l'étude en cours) devront permettre de suivre les enjeux du PGD à savoir :

1/ Revoir l'organisation des flux

- ✓ Améliorer la circulation des véhicules motorisés et en particulier des transports collectifs ;
- ✓ Sécuriser les déplacements modes doux

2/ Mieux encadrer le stationnement

- ✓ Faciliter le stationnement autorisé de courte durée et améliorer la lisibilité des espaces de stationnement (marquage / signalisation)
- ✓ Faciliter le stationnement des cyclistes

3/ Améliorer la lisibilité multimodale du site

- ✓ La valorisation des offres TC
- ✓ Les possibilités de déplacements doux

4/ Reconnecter le PEM avec les équipements du quartier

- ✓ médiathèque, parking Effia, nouveaux logements...

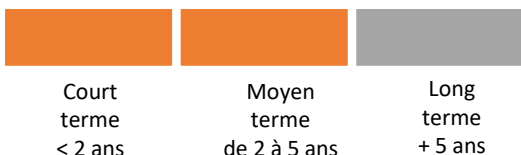
Exemple de proposition d'aménagement



Coûts

- ✓ En fonction du niveau de réaménagement nécessaire

Planning



Acteurs	Rôle
SMA, Ville de Saint-Malo, Région Bretagne, exploitants réseaux TC	A définir en fonction des compétences de chacun

Offrir des solutions de mobilité diverses et complémentaires aux flux automobiles venant du sud (Rennes, Dinard, Dinan...) afin de limiter les entrées de véhicules dans Saint-Malo.

1/ Affiner la localisation du PEM : Définir une localisation optimisée :

- ✓ **En cohérence avec les perspectives de développement d'un axe de transport en site propre et / ou une ligne forte TC** (cf. action 2.2) ; un axe TC prioritaire est une condition sine qua none au PEM.
- ✓ **Aisément accessible depuis la D137 et la D168**

2/ Proposer un aménagement et une gamme de services combinant :

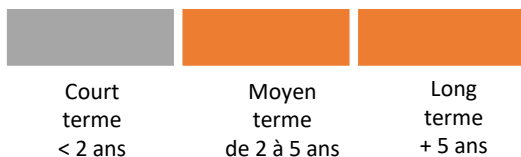
- ✓ **Stationnement VP** en lien avec le maillage de P+R (cf. action 1.7) **et espace de covoiturage**
- ✓ **Quais TC** (ligne urbaine et périurbaine du réseau MAT, lignes Breizhgo, cars Macron...)
- ✓ **Vente de titres de transports** (via des distributeurs automatiques)
- ✓ **Connexion au maillage cyclable communautaire, stationnement vélo** (arceaux et / ou box sécurisés) **et point de location**
- ✓ **Information** multimodale, locale et touristique

COUTS

- ✓ Variables selon les aménagements proposés
- ✓ Par exemple **environ 280 K€**, en admettant la création de :
 - 100 places de stationnement (200 K€)
 - 5 arrêts TC (50 K€)
 - 10 box vélos sécurisés (25 K€)
 - 1 distributeur automatique (5 K€)

Acteurs	Rôle
SMA, Ville de Saint-Malo, Région Bretagne, exploitants réseaux TC	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning



Offrir des solutions de mobilité diverses et complémentaires aux flux automobiles venant du nord (St-Coulomb, Cancale, Dol et baie du Mont-St-Michel) permettant de renforcer l'attractivité et le rôle du nouveau secteur Campus/ Croix Desilles tout en limitant les entrées de véhicules dans Saint-Malo.

1/ Affiner la localisation du PEM

Définir une localisation optimisée :

- ✓ **En cohérence avec les perspectives de développement d'une ligne forte TC** (cf. action 2.2)
- ✓ **Aisément accessible depuis la D155** (Saint-Méloir-des-Ondes et Baie du Mont-St-Michel), **la D355** (Saint-Coulomb et Cancale) et le boulevard urbain
- ✓ En adéquation avec les **pôles à proximité** (campus, futur cinéma...)



2/ Proposer un aménagement et une gamme de services combinant :

- ✓ **Stationnement VP** en lien avec le maillage de P+R (cf. action 1.7) **et espace de covoiturage**
- ✓ **Quais TC** (ligne urbaine et périurbaine du réseau MAT...)
- ✓ **Vente de titres de transports** (via des distributeurs automatiques)
- ✓ **Connexion au maillage cyclable communautaire, stationnement vélo** (arceaux et / ou box sécurisés) **et point de location**
- ✓ **Information** multimodale, locale et touristique

COUTS

- ✓ Variables selon les aménagements proposés
- ✓ Par exemple **environ 240 K€**, en admettant la création de :
 - 100 places de stationnement (200 K€)
 - 2 arrêts TC (20 K€)
 - 5 box vélos sécurisés (13 K€)
 - 1 distributeur automatique (5 K€)

Acteurs	Rôle
SMA / Ville de Saint-Malo / Exploitants réseaux TC	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Profiter de l'opportunité des 2 haltes ferroviaires structurantes (La Fresnais & La Gouesnière/ Saint-Méloir/ Cancale) pour rééquilibrer les offres de mobilité sur le territoire.

1/ Améliorer les conditions de rabattement tous modes

- ✓ Une amélioration de la desserte TC (connexion au réseau MAT)
- ✓ Une offre de stationnement suffisante (une enquête spécifique devra identifier et affiner les besoins)
- ✓ La réalisation de quais TC
- ✓ Des conditions d'accessibilité modes doux sécurisées – Une desserte cyclable de la halte sera à réaliser ainsi que des box sécurisés pour un stationnement vélo de longue durée
- ✓ Des éléments informatifs (plans du secteur, fiches horaires, jalonnement)...

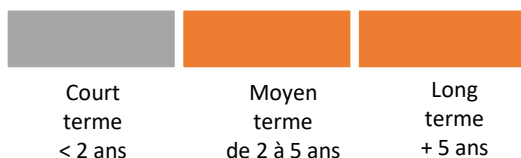
2/ Densifier autour de ces PEM pour renforcer l'équilibre territorial et augmenter leurs enjeux (action 1.4)

COUTS

- ✓ Variables selon les aménagements proposés
- ✓ Par exemple **environ 80 K€**, en admettant la création de :
 - 25 places de stationnement (50 K€)
 - 2 arrêts TC (20 K€)
 - 5 box vélos sécurisés (12 K€)

Acteurs	Rôle
SMA, communes, Région Bretagne	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning



Rééquilibrer l'offre ferroviaire sur les gares du territoire

Limitier les déplacements (pendulaires ou touristiques) jusqu'en gare de Saint-Malo afin de désengorger le PEM de Saint-Malo et renforcer l'attrait des gares périurbaines

1/ Arrêter une stratégie communautaire quant aux gares périurbaines de La Gouesnière – Cancale - Saint-Méloir-des-On des et de la Fresnais

2/ Appuyer la mise en place de nouveaux services ferroviaires :

✓ Le matin :

- Vers Rennes (avec des arrêts à la halte de la Fresnais, un service supplémentaire vers 06h40 ...)
- Pour améliorer l'accès des actifs, une desserte avoisinant la demi-heure serait un plus, avec à minima une arrivée en gare de Saint-Malo vers 08h00 ;

✓ Le soir :

- Un départ supplémentaire depuis Saint-Malo vers 19h00 pour une arrivée vers 20h00 à Rennes ;
- Et plusieurs retours de Rennes possibles le soir avec arrêt à La Gouesnière et la Fresnais ;

COUTS

- ✓ Coût de concertation pour le soutien du développement de l'offre ferroviaire

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

LUNDI À VENDREDI (SAUF FÊTES)														
Numéro de circulation	854300	8080	8080	8080	854300	854304	854324	854330	854394	854220	854222	854226	854228	854232
Jours de circulation	Lun. à Ven.	Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.
		1		15										
		TGV	TGV	TGV										
ST-MALO	05.28	05.58	06.08	06.10		06.21		06.56			07.25		07.56	08.35
La Gouesnière-Cancale	05.35					06.28		07.03			07.32		08.03	
La Fresnais								07.08					08.08	
DOLE DE BRETAGNE	05.44	06.14	06.24	06.26		06.37		07.15	07.28		07.41		08.15	08.49
Bonnemain								07.21					08.21	
Combourg	05.54					06.47		07.27			07.51		08.27	08.59
Dingé						06.53					07.57			
MONTREUIL/ILLE	06.03				06.44	06.58	07.17			07.46	08.02	08.17		08.48
St-Médard/Ille					06.48		07.22			07.50		08.22		08.52
St-Germain/Ille					06.55		07.28			07.57		08.29		08.59
Chevaigné					06.59		07.33			08.01		08.34		09.04
Betton					07.03		07.37			08.05		08.38		09.08
Rennes (Pontchailou)	06.19				07.10	07.14	07.45	07.50	07.59	08.12	08.18	08.45	08.50	09.14
RENNES	06.25	06.46	06.57	06.57	07.16	07.21	07.51	07.56	08.05	08.18	08.25	08.51	08.56	09.20

Proposition de nouveaux arrêts, services

LUNDI À VENDREDI (SAUF FÊTES)							
Numéro de circulation	854408	854266	854434	854420	854272	854432	854438
Jours de circulation	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.	Lun. à Ven.
ST-MALO	17.28		18.03	18.28		19.28	20.28
La Gouesnière-Cancale	17.35			18.35		19.35	20.35
La Fresnais			18.12				
DOLE DE BRETAGNE	17.44		18.19	18.44		19.44	20.44
Bonnemain							
Combourg	17.54		18.29	18.54		19.54	20.54
Dingé							
MONTREUIL/ILLE	18.03	18.19		19.03	19.21	20.03	21.03
St-Médard/Ille		18.24			19.26		
St-Germain/Ille		18.30			19.32		
Chevaigné		18.35			19.37		
Betton		18.39			19.41		
Rennes (Pontchailou)	18.19	18.47	18.51	19.19	19.49	20.19	21.19
RENNES	18.25	18.53	18.58	19.25	19.55	20.25	21.25

Acteurs	Rôle
Région Bretagne, opérateur ferroviaire, SMA	A définir en fonction des compétences de chacun

Profiter des réflexions régionales sur le nouveau réseau BreizhGo pour accélérer et faciliter l’intermodalité.

1/ Réfléchir à une adéquation/ complémentarité des lignes régionales et du réseau MAT pour limiter les doublons d’offres sur certaines portions (en particulier sur la D137) et à certaines heures (redistributions temporels et spatiales)

2/ Valoriser des points d’arrêts TC routiers

Mettre en valeur des arrêts TC desservis par plusieurs lignes de différents réseaux, en particulier sur l’axe sud (Gare – Aquarium)

3/ Veiller à un temps de correspondance limité

4/ Poursuivre les efforts en matière d’interopérabilité

Poursuivre les efforts avec la Région Bretagne pour tendre vers une tarification combinée

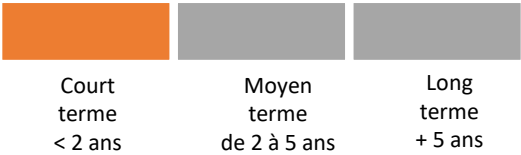
5/ Améliorer la lisibilité des correspondances

COUTS

✓Travailler à coûts constants, en limitant les doublons et en redéployant les moyens économisés d’une part, et d’autre part en optimisant certains services

Acteurs	Rôle
SMA, Région Bretagne, exploitants réseaux TC	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning



Etudier les alternatives envisageables à l'automobile pour la traversée de la Rance

Limiter la barrière persistante que représente la Rance en matière de déplacement afin d'offrir des solutions de mobilité cohérentes à l'échelle du bassin de vie.

Etudier les solutions possibles pour la traversée de la Rance

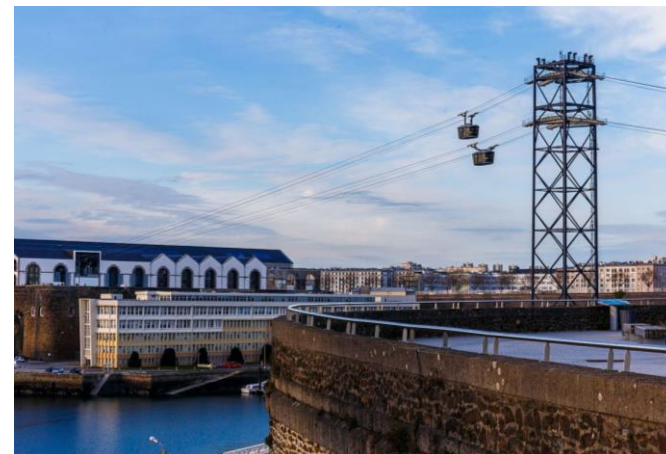
Identifier à travers une étude les coûts/avantages et inconvénients des différentes solutions techniques capables de proposer une offre de transport adaptée pour relier les deux centralités de part et d'autre de la Rance avec :

- ✓ Des **temps de parcours limités**
- ✓ Une **capacité adaptée aux besoins**
- ✓ Une **fréquence élevée (ex : à la demi-heure)**, ajustable en fonction des horaires de levée de pont du barrage de la Rance

Différentes solutions et scénarios pourront être étudiés en s'appuyant sur :

- ✓ Les **modes classiques** (TC routiers ou maritimes)
- ✓ Les **modes doux** (liaisons douces via le barrage)
- ✓ Les **modes innovants** (covoiturage dynamique, navettes autonomes, téléphériques...)

Une offre qui sera à développer et à construire en **partenariat avec la Région Bretagne, le Département et la CC Côte d'Emeraude**

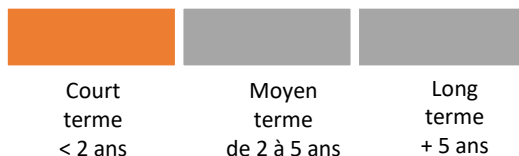


COUTS

- ✓ **Etude technico/économique des différentes solutions : +/- 50 K€**
- ✓ En fonction du type de ligne et du niveau de service déployé, de l'intégration ou non d'une offre TC dans une DSP, de la tarification proposée...

Acteurs	Rôle
Département 35, Région Bretagne, opérateur réseaux TC, SMA, CCCE	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning

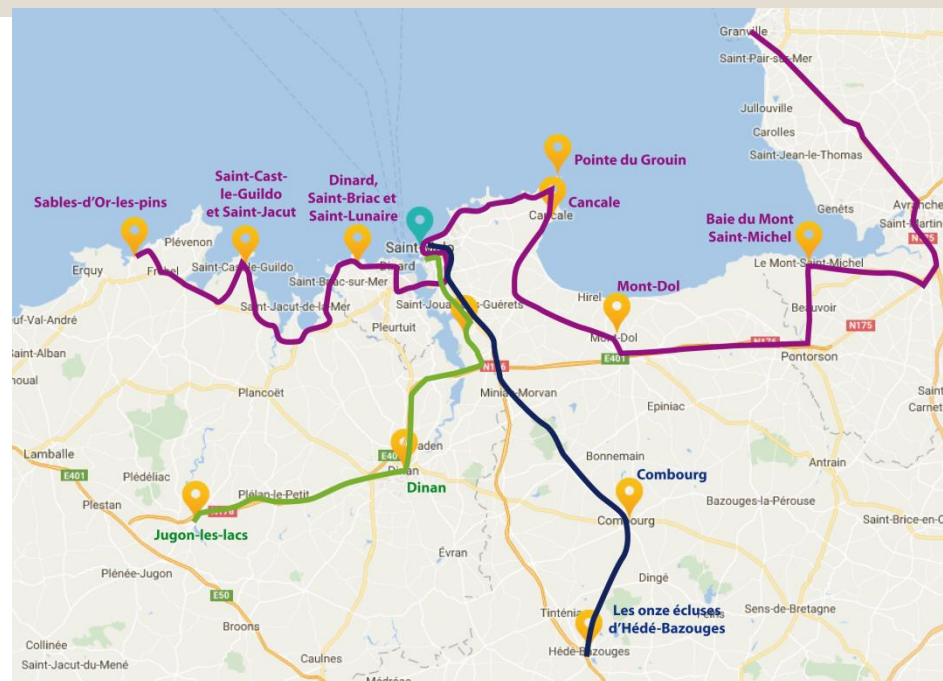


Développer la mobilité touristique sans voiture pour améliorer l'accueil en limitant les flux automobiles

1/ Appuyer la création de lignes TC régionales construites autour de la « Destination Touristique Cap Fréhel - Saint-Malo – Baie du Mont Saint-Michel »

3 exemples de lignes proposés :

- ✓ **Ligne 1 : Granville – Sables-d'Or-les-Pins**
- ✓ **Ligne 2 : Saint-Malo – Hédé-Bazouges**
- ✓ **Ligne 3 : Saint-Malo – Jugon-les-Lacs**



2/ Développer les liaisons et l'interconnexion entre les hubs de mobilité : lien Gare maritime/ Gare TGV / Aéroport

Des liaisons cadencées entre les hubs, par exemple :

- ✓ Un Aller-retour en TC routier depuis la Gare de St-Malo vers l'aéroport pour une arrivée-départ aérien ;
- ✓ Un Aller-retour en TC routier pour un mouvement maritime entre la Gare SNCF et la Gare Maritime du Naye.

COUTS

- ✓ En fonction du type de ligne et du niveau de service déployé (ex : la création de 3 lignes touristiques cadencées à l'heure sur la période estivale est estimée à + ou – 900 K€ / an)

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Dinan Agglomération, Pays de Saint-Malo, SMA, CCI, SPL tourisme, Comité Régional du Tourisme	A définir en fonction des compétences de chacun

Participer à l'exemplarité énergétique du territoire (acquisition de 50 % de véhicules propres en 2020 et 100 % en 2025 lors des renouvellements)

1/ Identifier le mode de motorisation le plus adapté pour le parc de véhicules à renouveler

Un choix entre :

- ✓ Une technologie moins coûteuse mais ne répondant pas aux enjeux du développement durable (diesel Euro 6)
- ✓ Des nouvelles motorisations, dont les coûts d'investissements et d'exploitation devront se faire en préservant la qualité effective du réseau MAT

2/ S'inscrire dans les réflexions régionales pour la mutualisation des solutions (choix de parc, ravitaillement...)

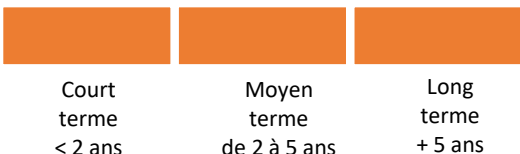
3/ Etudier la pertinence d'une navette autonome

- ✓ S'interroger sur l'opportunité et la faisabilité d'une navette autonome (ex : Navly) en tant que vitrine pour le territoire et pour la mobilité durable

COÛTS

- ✓ En fonction du mode énergétique retenu et du nombre de matériel roulant concerné (à intégrer dans la DSP à venir ou future)

Planning



Source Centrale d'Achat des Transports Publics 2017

Coût de possession : Coût moyen d'acquisition (base bus standard de 12 m) / Coût énergétique (base 40 000 km / an) / Coût moyen de maintenance préventive

Technologies	Coût de possession* sur 15 ans d'un véhicule	Coût kilométrique du véhicule	Avantages	Inconvénients
Diesel Euro 6	522 K€	0,87 €	✓ Technologie connue et maîtrisée	✓ Emissions de polluants ✓ Image dégradée ne répondant plus aux enjeux d'un PDU
GNV avec installation d'infrastructures de charge (base 20 véhicules)	+ 7 %	0,937 €	✓ Baisse des émissions ✓ Coût énergétique moindre	✓ Emissions de polluants à faible vitesse
Ethanol	+ 10 %	0,965 €	✓ Baisse des émissions ✓ Energie renouvelable	✓ Augmentation de la consommation ✓ Coût de maintenance supérieur
Hybride	+ 20 %	1,088 €	✓ Coût énergétique moindre	✓ Coût de possession supérieur

Il s'agira d'étudier toutes les solutions existantes sur le marché, car on notera par exemple que sur cette étude de 2017, la solution hydrogène n'est pas prise en considération alors qu'elle est une alternative d'avenir ;

Acteurs	Rôle
SMA, futur exploitant MAT, Région Bretagne, Rennes Métropole, ADEME, Etat (pacte d'accessibilité)	A définir en fonction des compétences de chacun



AXE 3 :

Affirmer le rôle des modes actifs comme modes de déplacement à part entière, lutter contre l'autosolisme et élargir le panel des services de mobilité



Pour faire émerger et identifier notre territoire comme un territoire cyclable, destiné aux touristes mais également aux habitants, et que le vélo devienne un réflexe quotidien ;

1/ Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable communautaire :

- ✓ Réaliser les études de faisabilité sur les 173 km de voies non aménagées inscrites au schéma ;
- ✓ Aménager les axes identifiés au schéma : 122 km en voie partagée/ 30 km en voie verte et 21 km en chemins agricoles à revêtir ;
- ✓ Sécuriser les 26 carrefours identifiés comme dangereux pour les cyclistes ;
- ✓ Jalonner l'intégralité des 273 km du réseau communautaire ;
- ✓ Equiper les 70 points de stationnement cyclables identifiés (arceaux, abris, box...)



2/ Homogénéiser le traitement et l'entretien du réseau cyclable sur notre territoire :

- ✓ Harmoniser les règles d'intervention des communes
- ✓ S'assurer des raccordements intercommunaux
- ✓ Veiller à la finalisation des aménagements de l'itinéraire EV4
- ✓ Informer les communes sur les bonnes pratiques et échanges d'expérience en matière d'aménagements cyclables (signalisation, normes techniques...)



3/ Communiquer sur la pratique du vélo et faire vivre la culture vélo :

- ✓ Réaliser une cartographie *grand public* des aménagements cyclables
- ✓ Animer des évènements cyclables sur le territoire
- ✓ Déploiement de compteurs pour suivre la fréquentation
- ✓ Communiquer auprès du grand public sur la culture vélo

COUTS

- ✓ 5,4 M € HT

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
SMA, communes, CD35	A définir en fonction des compétences de chacun

Proposer un maillage fin d'aires de covoiturage favorisant le rabattement multimodal

Accompagner et encadrer le covoiturage, pour faire émerger cette pratique comme une solution crédible et complémentaire de mobilité (notamment pour les actifs en horaires atypiques).

1/ Accompagner le Pays de Saint-Malo dans l'élaboration de son Schéma Directeur

- ✓ Une aire principale à proximité au sud de Saint-Malo (entre 90 et 110 places)
- ✓ Deux aires secondaires au Fort de Saint-Père (passer de 52 à 70/90 pl.) et à Saint-Méloir-des-Ones (40 à 80 pl.)
- ✓ 7 aires de proximité réparties sur le territoire (entre 15 et 30 places par aires)
- ✓ 17 aires ultra locales (de 2 à 5 places)

Soit un total de 27 aires pour un volume de places compris entre 340 et 575 places.

2/ Aménager l'ensemble des aires comme de véritables PEM

- ✓ Marquage au sol et jalonnement
- ✓ Réalisation d'arrêts TC sur certaines aires pour permettre leur desserte (si une ligne passe à proximité immédiate du site)
- ✓ Espaces de stationnement vélo sécurisés...

3/ Assurer une animation en continu du covoiturage :

- ✓ S'appuyer sur le dispositif de partenariat régional OuestGo pour la mise en relation des covoitureurs locaux ;
- ✓ Inciter au covoiturage dans les entreprises et les administrations (conseil en mobilité).

COUTS

En admettant 400 places réalisées, le coût oscillera entre 40 K€ et 1 M€ selon les aménagements proposés

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans



Acteurs	Rôle
SMA, communes, Région Bretagne, CD35, Etat (pacte d'accessibilité)	A définir en fonction des compétences de chacun

Démocratiser le principe de « véhicule partagé » et multiplier les solutions de mobilité disponibles

1/ Accompagner la pérennisation d'une offre expérimentale

- ✓ En identifiant le **système d'organisation le mieux adapté au territoire**
 - *système « en boucle » (véhicule pris à un point de départ et ramené à ce même point)*
 - *système en « trace directe » (le véhicule peut être déposé à une station différente de celle de départ)*
- ✓ En déterminant les **lieux de stationnement** (PEM, centralités urbaines...) **et le nombre de véhicules**
- ✓ En déterminant le **type de véhicules loués et les publics ciblés** :
 - *Uniquement une flotte automobile de type VL, avec la possibilité d'avoir des véhicules électriques ?*
 - *Une flotte complémentaire de VUL, à destination des particuliers ?*
 - *Des scooters électriques dans une optique de mobilité solidaire... ?*



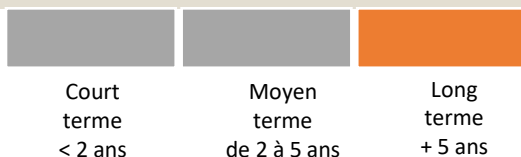
Une Zoé de Renault Mobility présente sur le parking gare Effia depuis la Route du Rhum 2018 (libre-service sans clé, réservation via smartphone)

2/ Communiquer auprès des habitants et des touristes (par exemple en Gare Montparnasse)

COUTS

- ✓ 15 K€ / véhicule en autopartage
- ✓ Avec amortissement et coût de fonctionnement on peut estimer le coût à environ 500 € /véh. / mois.

Planning



Acteurs	Rôle
Opérateur privés, SMA, communes	A définir en fonction des compétences de chacun

Accompagner le développement de l'électromobilité inscrit dans le projet de déploiement de bornes électriques du Syndicat Départemental d'Énergie 35 (réseau Béo).

Accompagner voire soutenir l'installation de bornes supplémentaires

Au regard de l'existant et des besoins futurs, il est préconisé l'installation de 16 bornes de recharge rapides supplémentaires réparties équitablement sur le territoire aux abords des pôles générateurs de flux

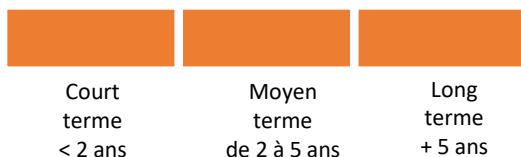
A très long terme, une **généralisation des bornes sur l'ensemble des communes** est à envisager

En **parallèle** les **campagnes de communication et d'informations** devront être poursuivies sur le modèle du **Breizh Electric Tour**, challenge d'éco-conduite mettant en avant les véhicules électriques.

COUTS

- ✓ Borne de recharge standard : 5 K€
- ✓ Borne de recharge rapide +/- 30 K€
Soit de 80 à 480 K€ pour la pose de 16 bornes selon le type retenu
- ✓ Cout de maintenance : 1 000€ / an / borne

Planning



Acteurs	Rôle
SDE35, SMA, communes, ADEME, CD35	A définir en fonction des compétences de chacun

Proposer aux touristes des solutions pour faciliter leur séjour sans voiture

1/ Appuyer la création de pass touristique (combinant transport et prestation touristique)

- Il pourra notamment inclure l'accès à des musées et monuments couplé :
 - ✓ Avec l'accès aux différents réseaux de transports collectifs
 - ✓ Avec des tarifs préférentiels pour certaines activités (en lien ou non avec la mobilité)
- Il pourra être décliné en plusieurs versions, selon la durée du séjour ou encore le public (moins de 26 ans, sénior, etc.).

2/ Etudier des solutions clés en main de parcours touristiques « sans voiture »



COÛTS

- ✓ Coûts qui dépendront des formules proposées

Planning

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans



L'été sans voiture en 10 leçons

Un peu (/beaucoup) piéton dans l'âme, vous n'avez pas de voiture ou vous souhaitez la laisser au garage. Vous êtes décidés à ne rien perdre pour autant des richesses qu'offre le Cap-Sizun. Au jour le jour, nous vous aiderons à composer votre programme de vacances en fonction des sites, des animations ponctuelles, des loisirs et des points de ravitaillement gourmands accessibles à pied ou par les transports en commun (réseau Penn ar Bed).

Une destination*/jour programmée en fonction du calendrier des animations estivales (découverte de l'estran, initiation à la danse bretonne, concerts, fez-noz, etc) et de votre envie de bouger.

* les destinations, en bref :

- **Audierne (500 m de Loquéran).** Accès à pied. Port, plage, marché, commerces, musée, circuit pédestre, aquarium, tennis, plongée, voile.
 - **Pont-Croix (6 km de Loquéran).** Accès à pied ou en bicyclette le long de l'estuaire du Goyen. Petite cité de caractère, musée, marché du terroir, itinéraire d'interprétation. Aller-retour possible en bus.
 - **Douarnenez (25 km de Loquéran).** Accès en bus. Port-Musée, conserveries, visite du port de pêche.
- Possibilité de circuit pédestre**
- **la pointe du Raz (20 km de Loquéran).** Accès en bus, retour à pied possible. Surf, plage, fumoir, biscuiterie.
 - **Plouhinec (200 m de Loquéran).** Accès à pied. Port, criée, kayak, plages, sorties en mer, pêche.
 - **L'île de Sein (1h de traversée).** Accès à pied à l'embarcadere. **Ille sans voiture**
 - **Pors Poulhan (10 km de Loquéran).** Accès à pied. Site archéologique, plages, vente directe charcuterie bio.



DATES OU PÉRIODE : juillet/août pour un séjour de 10 jours avec animations estivales. Toute l'année pour un séjour découverte 4-5 jours. TARIFS : voir nos tarifs habituels d'hébergement. Le reste dépend de vos choix d'activités et de visites. Les trajets en bus sont à 2 € comme sur toutes les lignes du département desservies par le réseau Penn ar Bed.

NOMBRE DE PARTICIPANTS : indifférent. NIVEAU : ouvert à tout ceux qui peuvent se passer de leur voiture. " flâneur ", " piéton militant " ou " sportif "

TRANSPORT/TRANSFERT : accès au gîte en bus au départ de Quimper (gare, aéroport). Ligne 6, 7 ou 8 du réseau Penn ar Bed

Acteurs

Offices de tourisme (SPL),
SMA, CD35, Région
Bretagne, partenaires
privés et publics, CCI

Rôle

A définir en fonction des compétences de chacun

Inciter régulièrement les gens à tester de nouvelles mobilités pour soutenir le report modal en faisant bien connaître l'ensemble des solutions à leur disposition.

1/ Créer un guide spécifique local sur la mobilité

Disponible en version papier ou téléchargeable sur Internet

Doit intégrer l'ensemble des solutions de déplacements disponibles pour **proposer une vision intermodale des déplacements**

2/ Développer des campagnes d'information, des animations et des évènements de sensibilisation sur le thème de la mobilité durable

Soit dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité ou lors de campagnes plus ponctuelles réalisées tout au long de l'année

Ex : Des **journées de découverte du territoire à vélo** pourront être organisées, sous la forme **des journées « slow-up » en Alsace**, pour inciter à la pratique des modes actifs, avec :

- Des itinéraires fermés à la circulation automobile
- Un fonctionnement en boucle en sens unique pour éviter les conflits
- Des itinéraires plus ou moins longs (ex : de 10 à 30 km) pour différents niveaux de pratiques...



COUTS

- ✓ Journée de sensibilisation : 15 K€/ an (organisation, réalisation, communication, ...) ;
- ✓ Edition d'un guide : environ 10 K€/ an

Planning

Court
terme
< 2 ans

Moyen
terme
de 2 à 5 ans

Long
terme
+ 5 ans

Acteurs

SMA, CD35, Région Bretagne, acteurs développant des solutions de mobilité, offices de tourisme...

Rôle

A définir en fonction des compétences de chacun

Faire de SMA un territoire d'expérimentation, en particulier pour les entreprises innovantes bretonnes.

1/ Faciliter l'accueil et l'activité des entreprises dont le cœur de métier porte sur la mobilité afin d'expérimenter localement leurs innovations

✓ Les solutions web / applications smartphone liées aux mobilités durables :

L'expérimentation des outils de communication, billettique/smartphone, Maas ...

✓ Les infrastructures innovantes

Mise à disposition de portions de voiries du territoires, pour tester la durabilité et l'innovation technologiques des infrastructures viaires (*routes sobres, à énergie positive, ...*)

✓ Les moyens de transport

Test des véhicules innovants en circuit ouvert (ex : navette autonome ouverte au public ...).

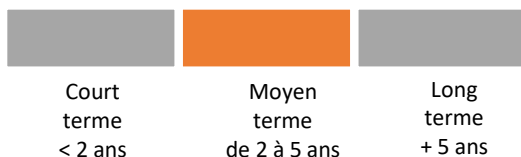


2/ Soutenir les projets associatifs visant à diminuer l'autosolisme (ex : rézopouce) et les plans de mobilité (ex : pédibus)

COUTS

1/5 ETP (accompagnement puis valorisation d'expérimentations pour dynamiser l'image du territoire)

Planning



Acteurs	Rôle
Acteurs développant des solutions de mobilité, SMA, CD35, Région Bretagne	A définir en fonction des compétences de chacun

Limiter l'autosolisme et instituer une nouvelle manière de penser ses déplacements pendulaires à travers les Plans de Mobilité.

1/ Faire en sorte que notre communauté d'Agglomération soit exemplaire en matière de Plan de Mobilité d'Administration

- ✓ La Communauté d'Agglomération doit montrer l'exemple dans la réalisation de ce type de démarche, afin d'être crédible en tant que conseil auprès d'autres administrations, ou entreprises, en se lançant dans la réalisation de son Plan de Mobilité
- ✓ Il permettra d'optimiser les déplacements de ses agents pour se rendre à leur travail et aussi dans le cadre des déplacements professionnels.



2/ Conseiller et accompagner les entreprises et administrations souhaitant développer des Plans de mobilité d'Entreprises

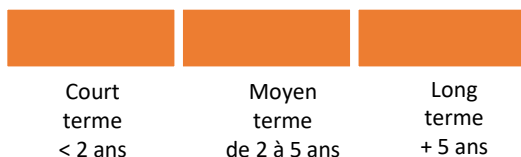
Les cibles prioritaires du fait de la concentration des emplois pour la réalisation de telles démarches sont notamment les parcs d'activités communautaires pour capter un potentiel d'actifs mobilisables important ou certaines entreprises au vu de leurs effectifs (Beaumanoir).

COUTS

- ✓ Moyens humains (accompagnateur, conseil)

Acteurs	Rôle
Entreprises, administrations, associations, Pays de Saint-Malo, EPCI, ADEME, CD35	A définir en fonction des compétences de chacun

Planning





SYNTHESE



Actions	Planning de mise en œuvre		
	Court terme	Moyen terme	Long terme
Axe 1 : Organiser le territoire afin que chacun puisse s'y déplacer, de manière sûre et durable, avec une place plus équilibrée entre les différents modes de transport			
1.1 Poursuivre la hiérarchisation du réseau viaire			
1.2 Accompagner les communes pour développement la pratique de la marche pour des déplacements de courte distance			
1.3 Intégrer les deux-roues motorisés dans le partage de l'espace public			
1.4 Mieux lier urbanisme et mobilité durable en amont des projets d'aménagement			
1.5 Accompagner les communes dans leur politique de stationnement			
1.6 Développer des parkings en périphérie des zones urbaines			
1.7 Envisager la création de parcs en silos			
1.8 Ouvrir un nouvel échangeur réservé aux Poids Lourds			
1.9 Aménager en périphérie, des espaces de stationnement PL, de moyenne à longue durée en lien avec le transit maritime			
1.10 Adopter une politique de livraisons de marchandises plus ambitieuse et exemplaire			
Axe 2 : Mettre en œuvre, à travers l'offre de transports collectifs et les conditions d'intermodalité, les moyens de développer le report modal et d'inciter aux changements de comportements			
2.1 Dynamiser et développer le réseau MAT			
2.2 Développer les aménagements favorisant la circulation des bus sur les lignes structurantes			
2.3 Revoir l'organisation des mobilités sur le pôle Gare, véritable hub des mobilités			
2.4 Développer le Pôle d'Echanges Multimodal principal en entrée sud de la Ville centre			
2.5 Développer un Pôle d'Echanges Multimodal secondaire en entrée nord de la Ville-centre			
2.6 Développer des Pôles d'Echanges Multimodaux autour des haltes ferroviaires			
2.7 Rééquilibrer l'offre ferroviaire sur les gares du territoire			
2.8 Améliorer les conditions d'intermodalité entre les différents réseaux TC (MAT, Breizhgo...)			
2.9 Etudier les alternatives envisageables à l'automobile pour la traversée de la Rance			
2.10 Engager un travail partenarial (Région, Pays de Saint-Malo, Dinan Agglomération...) pour améliorer les liaisons TC touristiques			
2.11 Etudier l'évolution énergétique du parc de véhicules du réseau MAT			
Axe 3 : Pour affirmer le rôle des modes actifs comme modes de déplacement à part entière, lutter contre l'autosolisme et élargir le panel des services de mobilité			
3.1 Faire émerger un territoire cyclable			
3.2 Proposer un maillage fin d'aires de covoiturage favorisant le rabattement multimodal			
3.3 Soutenir le développement d'une offre de location de véhicules innovants et d'autopartage sur les principaux PEM			
3.4 Soutenir la diffusion des infrastructures de recharge des véhicules électriques			
3.5 Soutenir la création de pass touristiques valorisant les solutions alternatives à l'automobile			
3.6 Avoir une action globale de communication et de sensibilisation sur l'ensemble des offres de mobilité			
3.7 Soutenir les projets, services et solutions de transports innovants			
3.8 Assurer du conseil en mobilité auprès des entreprises et administrations			