



**Lettre de l'association « Dinard Emeraude à Vélo » dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Plan local d'urbanisme de la commune de Dinard**

Compte tenu des objectifs du projet de Plan local d'urbanisme, et principalement celui de « Repenser l'organisation des déplacements dans la ville notamment en développant les modes de circulation doux (vélo, piétons ...) », l'association « Dinard Emeraude à Vélo » souhaite participer de façon constructive à l'enquête publique en adressant les observations et propositions développées ci-dessous.

**Préambule**

- « Dinard Emeraude à Vélo » est une nouvelle association créée le 3 juin 2018 destinée à tous les usagers de la bicyclette. Son objectif est de développer et promouvoir les déplacements à vélo à Dinard et sur la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude (CCCE). Pour atteindre cet objectif, l'association se propose :
  - o De regrouper et fédérer tous les cyclistes quels que soient leur âge ainsi que la fréquence et le but de leurs déplacements.
  - o De dialoguer régulièrement avec les élus et les services techniques des municipalités et de la CCCE pour combler le retard accumulé depuis des années et créer un véritable réseau cyclable, le plus continu possible sur Dinard et les communes voisines.
  - o De démontrer par des animations auprès des enfants, des adultes et des seniors les bienfaits de la pratique quotidienne du vélo et en quoi la priorité accordée aux circulations douces en ville améliore la qualité de vie de l'ensemble des citoyens.
- Bref état des lieux sur la place actuelle du vélo à Dinard
  - o Il apparaît clairement dans les différents documents du PLU que la ville de Dinard est actuellement sous-équipée pour les déplacements à vélo et donc peu accueillante pour les cyclistes réguliers ou occasionnels.
  - o Malgré ce handicap, il est paradoxal d'observer que le nombre de cyclistes en ville ne cesse d'augmenter, notamment depuis les deux dernières années grâce au développement spectaculaire des vélos à assistance électrique (VAE). Cette nouvelle génération de vélo permet à de nombreux habitants adultes et seniors de retrouver le plaisir de se déplacer à bicyclette malgré la topographie accidentée de la ville générant de nombreux itinéraires en « montagnes russes ». L'attente des nombreux cyclistes, toutes générations confondues, est désormais de bénéficier d'un réseau cyclable continu leur permettant de circuler dans de meilleures conditions de confort et sécurité. C'est cette demande urgente et prioritaire des cyclistes qui a motivé la création de l'association « Dinard Emeraude à Vélo » ayant pour objectif de remédier rapidement au sous-équipement cyclable de la ville.
  - o Une autre particularité de la circulation à Dinard tient à son statut de station balnéaire avec des flux de circulation (automobiles et vélos) très irréguliers au cours de l'année montrant des pics lors de la saison estivale et de certains week-ends alternant avec des périodes plus creuses en semaine et hors périodes de vacances scolaires. De plus, du fait de sa situation en bord de mer, le « centre



ville » se trouve excentré avec une agglomération tronquée côté mer d'où un plan de déplacements urbains adapté à cette particularité.

- Suite à la lecture des documents mis à la disposition du public, l'association « Dinard Emeraude à Vélo » partage le diagnostic du projet de PLU qui met en évidence le peu d'attention portée jusqu'à présent aux déplacements à vélo sur Dinard ce qui se traduit actuellement par l'absence d'un réseau cyclable à l'échelle de la ville. Nous adhérons entièrement à ce constat et espérons que les déplacements doux dont celui du vélo, seront dorénavant considérés comme un enjeu majeur pour améliorer les déplacements en ville et plus largement la qualité de vie de la population dinardaise. L'association « Dinard Emeraude à Vélo » est consciente qu'il est nécessaire au préalable d'établir un schéma général cohérent et complet des circulations, incluant **tous les modes de déplacement** : automobiles, transports en commun, deux-roues motorisés, vélos, piétons, sans oublier les PMR; ce schéma doit tenir compte des **besoins réels** 1/ de la population de Dinard, 2/ des actifs venant travailler à Dinard, 3/ des touristes et vacanciers venant s'ajouter en saison aux populations précédentes. L'association s'étonne qu'un tel schéma ne figure pas dans les documents du projet de PLU.

## Observations et propositions de « Dinard Emeraude à Vélo »

### 1- Réseau cyclable sur Dinard

Idéalement, notre association souhaiterait que la ville de Dinard dispose d'un réseau cyclable cohérent et complet comme il en existe dans de nombreuses communes d'importance similaire en France et en Europe. L'expérience acquise par ces villes montre que ces réseaux cyclables sont le plus souvent organisés selon deux échelles emboîtées :

#### **Axes « interquartiers »**

Un petit nombre d'axes majeurs « interquartiers » représentés par des voies pénétrantes et des voies transverses, telles que les boulevards et les avenues. Dans la mesure du possible, ces axes majeurs pour cyclistes doivent être séparés de ceux de la circulation automobile ; les pistes cyclables doivent être privilégiées par rapport aux bandes cyclables, pour des raisons de sécurité et de confort pour les cyclistes.

A Dinard, de tels axes ont déjà été aménagés comme le boulevard du Villou prolongé par la rue Gouyon Matignon, sont en cours d'aménagement comme la rue Saint-Alexandre prolongée par la rue des Vergers ou le seront prochainement comme le boulevard Féart.

Parmi les orientations présentées dans le projet de PLU (OAP Centre, p.16) figure « *la requalification et la végétalisation des grands axes interquartiers, notamment le boulevard Féart. Il s'agit notamment de mener une réflexion sur la réorganisation de sens de circulation des grands axes et sur le rabattement vers les aires de stationnement* ». Pourtant, pour ce boulevard, le projet de réhabilitation présenté en réunion publique le 19 juin 2018 ne prévoit pas sa mise à sens unique (sauf pour le dernier tronçon dont la décision dépend du devenir de l'esplanade Yves Verney et du boulevard Albert Lacroix); nous pensons que cette décision ne va pas améliorer les conditions de circulation des cyclistes, bien au contraire, et ceci malgré le passage en zone 30, la largeur de la chaussée à partager entre automobiles et vélos devant être réduite.

Pour l'axe pénétrant de la rue Saint-Alexandre-rue des Vergers sera équipé d'un aménagement continu et homogène en sens unique pour les voitures et double sens



cyclable sauf le tronçon sud de la rue Saint-Alexandre à double sens de circulation pour les voitures entre le boulevard du Villou et la rue des Broussardières. Le confort et la sécurité des cyclistes le long de ce tronçon risquent d'être fortement réduits.

Par ailleurs, lorsque la configuration d'une chaussée ne permet pas la création d'une piste ni d'une voie cyclable, mais si le trottoir est suffisamment large, il faut envisager de partager ce trottoir entre les piétons et les cyclistes; en fonction des conditions locales, ceux-ci pourront être soumis, le cas échéant, à l'obligation de "rouler au pas" par une signalisation appropriée (ex: avenue Albert Caquot, puis avenue de la Vicomté jusqu' au carrefour avec le boulevard des Maréchaux).

Si la configuration d'une chaussée empêche toute création de parcours cycliste parallèle, il faut envisager un itinéraire de contournement suffisamment court pour ne pas augmenter significativement la durée ou la difficulté (ex : bd de la Libération vers la Belle Issue, via le parc de Port-Breton).

Enfin, dans les dossiers consultés, le schéma du PADD, p.36, est censé illustrer ces axes majeurs « interquartiers ». Il est à notre avis tout à fait incomplet car on note plusieurs discontinuités dans les itinéraires. Il s'agit notamment de la liaison avec la commune de La Richardais (RD 114) vers le rond-point des Millières en cours de construction. Si la mairie le souhaite, notre association se propose de compléter le schéma du PADD pour améliorer le maillage et la continuité de ces itinéraires cyclables.

### ***Liaisons « intraquartiers »***

Un grand nombre de liaisons « intraquartiers » sont représentées par des rues, ruelles et impasses. Ce maillage plus serré des itinéraires cyclables au sein des quartiers permet de circuler en rencontrant le moins de ruptures possibles dans les parcours, sources d'inconfort et de risques pour les cyclistes, d'incertitudes et d'hésitations pour les automobilistes.

Les aménagements qui permettent ce maillage fin des itinéraires cyclables sont en général faciles à mettre en œuvre car d'un coût réduit pour la collectivité ; ce sont les doubles sens cyclables, les zones 30, les zones de rencontre, les voies piétonnes, les impasses débouchantes, les tronçons « Roulez au pas ».

Compte tenu du grand nombre de voies à sens unique sur Dinard, la mise en double sens cyclable de ces rues permettrait d'améliorer rapidement le maillage des liaisons cyclables « intraquartiers ». Le double sens cyclable pourrait avantageusement être généralisé à toutes les rues à sens unique automobile où c'est possible, sans mettre la sécurité des cyclistes en péril.

Pour les zones 30 et zones de rencontre existantes, qui par définition autorisent le double sens cyclable, les entrées et sorties doivent être signalées clairement, conformément au code de la route (ex : rue Levavasseur et rues avoisinantes, rues du centre bourg de Saint-Enogat). De plus dans ces zones, la signalisation verticale et horizontale (au sol) doit être complète et claire quand elle concerne les cyclistes, mais aussi les automobilistes amenés à côtoyer ou croiser des cyclistes, afin d'éviter les quiproquos et les conflits d'usages, toujours sources de risques.

L'obligation de « Roulez au pas » pourrait être appliquée à la digue de l'Ecluse et à celle du Prieuré à la place d'une interdiction de circuler pour les cyclistes. Sur la promenade du Clair de Lune (du Prieuré et au Bec de la Vallée), il faut définir clairement les zones où la circulation des cyclistes est partagée avec celle des piétons, et celles où les cyclistes doivent mettre pied à terre (risques pour les piétons ET pour les cyclistes dus à l'étroitesse du cheminement, en bord de mer).



Enfin, il existe également de nombreuses impasses à Dinard qui pourraient facilement être converties en « impasse débouchante » ce qui peut réduire significativement les itinéraires cyclables.

## 2- Cohérence avec le schéma cyclable des communes riveraines

Avec la **Communauté de Communes Côte d'Émeraude** (CCCE) : sur le schéma du PADD, p.36, les principaux points de communications avec les communes environnantes (CCCE) ne semblent pas en accord avec le projet de schéma cyclable de la CCCE (par ailleurs pas très lisible, pour ce qui concerne Dinard).

Avec l'**Agglomération de Saint-Malo** : afin de faciliter la liaison pour les cyclistes entre Dinard et Saint-Malo tant que la traversée de la Rance par le barrage de l'usine marémotrice n'est pas aménagée, il serait souhaitable de mieux adapter aux cyclistes le service de bus de mer opéré par la compagnie Corsaire. Par exemple, un aménagement est indispensable pour améliorer l'accès à la cale de la vedette « Corsaire », qui, aujourd'hui, n'est possible que par des escaliers impraticables pour la plupart des cyclistes, ainsi que des PMR, à l'embarquement comme au débarquement. D'autre part, le coût supplémentaire pour l'embarquement d'un vélo est actuellement dissuasif pour la majorité des cyclistes (14,50 €, billet aller-retour en juillet-août).

## 3- Entretien et amélioration des aménagements cyclables existants sur Dinard

- Il est important d'assurer un entretien régulier des aménagements cyclables déjà en place à Dinard comme par exemple, le nettoyage des gravillons sur les bandes cyclables sur le boulevard du Villou ou la peinture au sol sur la zone 30 de la rue du Port Blanc à Saint-Enogat.
- La signalisation des intersections des voies cyclistes avec celles de la circulation automobile doit être particulièrement soignée, notamment par des signalisations horizontales, car elles sont les lieux d'accidents fréquents (ex: ronds-points, carrefour de la Belle Issue)
- Les points de stationnements pour vélos, insuffisants en nombre et en qualité, doivent être multipliés, et implantés aussi près que possible des points de destination des cyclistes, en tenant compte de la fréquentation de ces lieux (ex: médiathèque, services publics, office du tourisme, plages, certains commerces, ...)
- En fonction de la durée prolongée du stationnement à certains endroits, ces points doivent être couverts et protégés des intempéries (ex: transports en commun, médiathèque, cinéma, ...)
- Il faut définir des emplacements de stationnement pour les deux-roues motorisés, ceux-ci ayant tendance à être garés dans les points de stationnement pour vélos (ex : place Général de Gaulle, médiathèque)
- Les principaux itinéraires cyclistes et piétons doivent être jalonnés par des indications visibles et précises, et documentées par des plans ou guides disponibles par exemple à l'office du tourisme; de trop nombreux cyclotouristes s'égarent et cherchent leur chemin (ex : où rejoindre la voie verte?).



## Conclusion

L'association « Dinard Emeraude à Vélo » adhère pleinement au projet de Plan local d'urbanisme ayant pour objectif de « Repenser l'organisation des déplacements dans la ville notamment en développant les modes de circulation doux (vélo, piétons ...) ».

Le schéma de déplacements doux doit s'inscrire dans le plan général de déplacement urbain. Notre association est bien consciente que la mise en place d'un réseau cyclable continu à l'échelle de la commune de Dinard ne pourra pas intervenir en quelques mois. Néanmoins, il est essentiel de s'assurer que les aménagements en cours ou programmés en 2019 soient en cohérence avec le projet de PLU.

La liste des décisions à prendre et des aménagements à réaliser (non exhaustive) qui précède montre que le travail est considérable, et que des moyens importants seront nécessaires. Nous espérons que le prochain « plan vélo » national pourra aider la municipalité à obtenir une partie de ces moyens.

Comme annoncé et mis en pratique depuis sa création, notre association continuera à coopérer activement avec les élus et services techniques de la ville pour la rendre plus accueillante et plus agréable pour les cyclistes dinardais, ceux de la CCCE, et les touristes, de plus en plus nombreux à visiter Dinard sur leurs vélos.

Notre engagement nous incitera toutefois à rester attentifs à la politique de la municipalité en la matière, et vigilants sur les réalisations à venir.

Association « Dinard Emeraude à Vélo » représentée par :

Michel NICOLAS

Bruno CALINE