



ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT
DES DÉPLACEMENTS À VÉLO
DANS L'AGGLOMÉRATION BRIOCHINE

Saint-Brieuc, le 2 mars 2026

Elections municipales des 15 et 22 mars 2026 pour la commune de Saint-Brieuc

Lettre aux candidats

Mesdames, Messieurs les candidat(e)s

Nous venons vers vous pour exprimer des demandes ou propositions que nous jugeons essentielles pour la prochaine mandature, pas seulement pour nous qui nous déplaçons régulièrement à vélo, mais pour l'ensemble de la population. En effet, il s'agit de **faciliter le développement des déplacements à vélo**. A quelques menus ajustements près, notre manifeste pour une ville cyclable proposé en 2020 aux candidats est encore et plus que jamais d'actualité.

Il faut le faire car, bien plus qu'un sujet de mobilité, le vélo touche à des **priorités essentielles** exprimées par les habitants : **sécurité, santé, accès aux services, pouvoir d'achat, qualité de vie**, dans les villes comme dans les villages. C'est ainsi un outil de transition écologique, sociale et économique à dimension locale.

Voici les raisons pour lesquelles il faut le faire maintenant :

- On observe une **forte augmentation de l'intérêt pour le vélo** comme moyen de déplacement, comme en atteste les chiffres du baromètre vélo ¹. Et même, au-delà ces chiffres, **une large majorité de la population souhaiterait se déplacer à vélo**. Cependant seule une minorité le fait, car beaucoup ne se sentent pas en sécurité face au trafic routier ². Et du fait de l'essor récent du Vélo à Assistance Electrique (VAE), cette réalité concerne aussi à présent les territoires vallonnés tels SBAA ;
- Nous savons que nous devons accélérer fortement la décarbonation pour préserver une planète habitable. Les collectivités locales doivent faire les choix qui s'imposent. Or 45% des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de SBAA proviennent du trafic routier ³ (c'est énorme !). Et le coût des infrastructures vélo est dérisoire face à celui des infrastructures routières ⁴. Le développement des déplacements à vélo est donc **le levier le plus efficace et économique pour** respecter les engagements locaux de **réduction des émissions de GES** à l'horizon 2030 pris dans le cadre du Plan Climat Air Eau Territorial (PCAET) ;
- Les bénéfices qui en découleront seront inestimables pour la **santé** ⁵, **l'économie** ⁶ et la qualité de vie.

Pour réussir ce développement des déplacements à vélo, il est essentiel de répondre positivement aux six demandes prioritaires présentées dans notre **charte 2026 « Vélo Utile »**, jointe à cette lettre et **que nous vous invitons bien évidemment à signer et à nous retourner**.

1. Le baromètre vélo 2025 a recueilli 1089 contributions à Saint Brieuc (+124% par rapport à 2021) et environ 2300 sur Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA).

2. Dill & McNiel - 2013 : 15% de la population se sent en sécurité, 60% intéressée par les déplacements à vélo, mais ne se sent pas en sécurité. Réseau Vélo et Marche – 2026 : « 68 % des Français se disent prêts à privilégier la marche ou le vélo pour leurs déplacements. »

3. Selon l'Observatoire de Bretagne de l'Environnement, chiffre officiel qui sert de base au Plans Climats. 45%, c'est beaucoup plus qu'ailleurs où on tourne souvent autour de 30%.

4. Avec l'argent utilisé pour construire un seul échangeur routier, on peut rendre toute une métropole cyclable. Serait-il hors de portée de l'agglomération de consacrer 15€ par an et par habitant pour disposer d'ici quelques années d'un réseau cyclable performant au niveau de notre territoire ?

5. Plus de mobilité active implique moins de sédentarité, donc moins d'obésité, de maladies cardiovasculaires et de diabète. De plus, il est probable que le développement du vélo implique une diminution du trafic automobile, d'où moins de nuisances sonores donc moins de stress et de problèmes de santé mentale, et aussi moins de gaz d'échappement donc moins d'asthme et de cancers.



En particulier, le **réfèrent mobilité active** devra y être dédié et avoir de réels pouvoirs, des moyens humains et un budget suffisants. L'idéal serait qu'il existe au niveau de SBAA. En tout cas, une étroite collaboration sera nécessaire sur le sujet entre les différentes communes de l'agglomération. Et la concertation avec des représentants des usagers est fondamentale, car l'**écoute et la compréhension fine des demandes des utilisateurs** sont des conditions nécessaires au succès du développement de n'importe quel système, donc du système « infrastructures cyclables ». En particulier nous recommandons d'appliquer les préconisations du Cerema, référence en la matière, et d'impliquer des élèves de notre Vélo Ecole, que les aménagements cyclables doivent mettre en confiance.

Concernant la **sécurisation et le développement des infrastructures cyclables**, des efforts ont été faits. Cependant le Baromètre Vélo 2025 montre que le point noir est la sécurité. Il faut donc se fixer l'objectif le plus ambitieux à cet égard (zéro mort, zéro blessé grave !). Cette sécurisation passera par un accent mis sur la **continuité** du réseau, la **clarification et l'homogénéisation des règles de circulation** et un meilleur respect du 30 km/h par les véhicules motorisés.

C'est à ces conditions qu'on satisfera cette nombreuse population qui souhaite se déplacer à vélo, mais n'ose pas à cause du danger. Ce dispositif peut être complété par une extension des zones piétonnes⁷ et des espaces apaisés et conviviaux de rencontres.

Enfin une politique vélo efficace ne se limite pas aux infrastructures, mais doit être complétée par des actions vers la population, en particulier :

- son information à chaque extension du Réseau Express Vélo, avec un plan évolutif en ligne et signalisation dédiée sur le terrain ;
- une **sensibilisation au partage de la voie publique** à destination des **automobilistes, cyclistes et piétons** ;
- la sensibilisation des seniors pour une remise en selle avec le concours des associations « ad hoc » ;
- **une communication dans la durée** pour inciter aux déplacements quotidiens à vélo (60% des déplacements font moins de 5 km selon l'INSEE) ;
- **des aides financières fonction des revenus pour accompagner l'acquisition de vélos** répondant aux besoins des habitants.

Le développement des déplacements à vélo (et à pieds) conduira alors naturellement à une diminution du trafic automobile, et donc à toutes les conséquences qui en découlent, déjà mentionnées plus haut. Cela fera de Saint-Brieuc une commune innovante et active en termes de mobilités, et ainsi plus respirable, apaisée, accueillante et favorisant plus de lien social, en un mot : **désirable !**

Nous souhaitons prendre connaissance et discuter également de vos propositions détaillées pouvant répondre à tous ces enjeux. Dans l'attente, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs les candidat(e)s, nos salutations distinguées.

Pour l'association Vélo-Utile,

Marc Sourimant

6. En 2018, au Pays-Bas, une étude a calculé que la pratique du vélo permettait d'économiser 19 milliards de dépenses de santé. Egalement un moindre usage de la voiture permettra une diminution du budget dédié (416€ par mois et par foyer selon l'Argus) et donc une **progression du pouvoir d'achat**.

7. Contrairement à une idée reçue, réduire la place de la voiture en centre-ville n'est pas préjudiciable aux commerces de proximité. Les clients estiment même cela les inciterait à y consommer davantage. <https://www.slate.fr/story/266824/voiture-centre-ville-commerces-parking-business-automobileclients-mobilite-transports-commun-pieton-velo>