

Parlons Vélo ! Municipales 2020

Brest (29200)

Premier tour

– le 17/06/2020 –

Action n°1

Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal, doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Dédier un budget propre au développement du vélo : 66% des communes interrogées par le Club des Villes et Territoires Cyclables en 2018 en disposaient, avec une trop faible moyenne de 9,26 € par an et par habitant (ce qui ferait 2 millions par an pour Brest métropole). Par comparaison, le budget moyen pour les transports en commun en France est de 250 € par an et par habitant et le budget vélo d'une commune au Pays-Bas est autour de 20 € par an par habitant.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Le budget primitif de 2020 annonce 360 000€ de dépenses "interventions sur le domaine public routier vélo" et 90 000€ de "schéma directeur du jalonnement". Soit un peu plus de 450 000€ si on inclut certains coûts cachés dans d'autres lignes budgétaires. Ce qui est très largement insuffisant. Nous proposons donc de dédier un budget propre au développement du vélo et de le porter progressivement à au moins 10€/habitant-e/an, soit 2,1 M€/an minimum pour la métropole d'ici 2026, tout en développant l'équipe chargée des études et de la mise en oeuvre de ces aménagements. Nous souhaitons également ré-adhérer au Collectif des Villes et Territoires Cyclables, réseau qui nous soutiendra dans l'ambition que nous porterons pour le vélo sur le prochain mandat. Nous nous fixons pour objectif de passer, à terme, dans la moyenne haute des villes françaises.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Budget de 20 € par an et par habitant alloué à la pratique de la bicyclette, pour un objectif à minima de 10% de part modale en fin de mandat.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Nous sommes tout à fait favorable au fait de soumettre aux habitant-e-s votre proposition d'un plan vélo ambitieux à Brest. Celui-ci pourrait par exemple avoir pour but d'atteindre à minima les objectifs fixés par le gouvernement dans le Plan « Vélo et mobilités actives », c'est à dire dépasser les 9 % d'ici 2024. Pour que ce plan soit une réussite, il pourrait être inclus dans un plan Transition plus global visant une diminution importante de la consommation énergétique, qui sera soumis à un référendum local, si possible d'ici la fin d'année 2020.

Compte-tenu du fait que les transports représentent 24 % des consommations énergétiques et 30 % des gaz à effet-de-serre, et que 59 % des déplacements couvrent une distance inférieure à 3km, le développement des mobilités active sera une priorité pour ce plan. Nous appliquerons une démarche similaire à celle de la ville de Zurich, qui fut la première de Suisse à consulter ses habitant-e-s sur une diminution de la consommation d'énergie en 2008. Plus de 75 % des Zurichois-es s'étaient prononcé-e-s par référendum en faveur d'une intégration des objectifs de la société à 2'000 Watts dans l'organisation communale. Dix ans plus tard, la ville est parvenue à baisser la consommation de 1'000 watts par habitant-e. https://www.stadt-zuerich.ch/portal/en/index/portraet_der_stadt_zuerich/2000-watt_society.html

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Le Schéma Directeur Vélo 2020-2025 est issu d'une longue concertation avec 1065 participants dont près de 90% de cyclistes réguliers, 6 réunions publiques et un moment de consultation qui a permis une réécriture du Schéma. Il répond donc aux enjeux du territoire métropolitain, aux besoins énoncés lors des consultations et prévoit une augmentation de plus de 150% de la part modale actuelle en 5 ans.

Il prévoit un budget dédié pour l'entretien du réseau actuel, pour la recherche d'outils adaptés aux cyclistes pour signaler un accident, articulé avec les investissements faits chaque année pour le réseau cyclable à travers le budget voirie et mobilités. Il prévoit un comité de suivi de Schéma et un tableau de bord.

A cela s'ajoutera un budget dédié propre au développement du vélo et qui sera chiffré dès le début du mandat.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

L'axe 2 « Brest écologique » de notre programme s'engage sur un Grand plan « Brest ville du vélo », dont l'objectif consiste à faire passer de 1,5% à 10% la part des déplacements effectués à vélo. Pour ce faire, nous envisageons :

- aménager de nouvelles pistes cyclables et de sécuriser celles qui existent, notamment sur les grandes artères ;
- créer des abris sécurisés ;
- mettre en place un service de vélo-partage ;
- développer les aides à l'acquisition de VAE.

Ces actions auront nécessairement un coût pour la collectivité, qu'il est difficile de préciser à ce stade. Cette estimation financière du plan sera faite dès le début du mandat, en lien avec les services de la collectivité et avec les acteurs associatifs, afin de calibrer et de planifier les actions à mettre en oeuvre.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Si nous nous sommes abstenus sur le plan vélo présenté par l'exécutif actuel, c'est que nous avons trouvé qu'il manquait d'ambition et de réalisme.

Nous partageons l'objectif de faire passer la part modale du vélo de 1,5 à 4% d'ici 2025. Mais, deux dimensions auraient mérité d'être plus approfondies:

Premièrement, l'encouragement au plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 employés permettant de faire basculer de nombreux salariés vers le vélo pour les trajets domicile-travail.

Deuxièmement, la sécurisation d'itinéraires prioritaires tant du point de vue des infrastructures que de la vidéoprotection.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Sur la question du vélo, la ville de Brest et la majorité sortante ont initié des actions qui ont été bien trop timorées et sans lien avec les autres types de mobilité. On peut ainsi être frappé par l'absence du vélo dans le projet de 1ère ligne du tramway qui aurait dû être accompagné de voies dédiées. Résultats : en tant que cyclistes, nous nous retrouvons confrontés à 3 solutions inadaptées pour traverser la ville : partager son parcours avec les rails, les piétons ou les voitures...

Notre équipe Marchons pour Brest ! se donne 3 objectifs clairs pour la ville :

- Réduire drastiquement notre impact sur l'environnement et notre bilan carbone,

- Développer de facto les déplacements alternatifs à la voiture et inscrire le vélo dans un schéma global de mobilité facilité pour multiplier sa pratique,

- Donner toute sa place aux usagers dans la prise de décisions grâce à la refonte des Conseils Collaboratifs de Quartier et à la création d'une assemblée citoyenne pour l'écologie solidaire du quotidien.

Ainsi, nous lancerons en début de mandat un grand plan de construction de pistes cyclables protégées avec refonte du plan de circulation, budget dédié, et d'une charte de qualité des aménagements cyclables définie avec les usagers et associations spécialisées. Nous consacrerons 8 millions d'euros sur le temps du premier mandat à la politique vélo.

Action n°2

Mettre en place un comité vélo régulier se réunissant au minimum 4 fois par an.

Établir un comité de suivi de l'avancement des actions pour les mobilités actives avec les différents acteurs concernés.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Notre projet global pour Brest est centré sur la volonté de co-construire les politiques avec les citoyen-ne-s, les usager-e-s, les différent-e-s acteur-ric-e-s du territoire. Nous souhaitons opérer un changement radical qui irait au-delà d'un simple mandat donné aux élu-e-s pour les six années à venir. Cette réponse que nous vous faisons tout comme le reste de notre programme nous engage. La maison des mobilités que nous mettrons en place sera le lieu où une instance dédiée suivra l'avancée de ces actions avec les acteur-ric-e-s concernés, en se réunissant à minima 4 fois par an.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Encourager la création d'un comité de suivi indépendant : aide aux associations de promotion et de défense des mobilités actives.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Le nouveau modèle de gouvernance municipale que nous avons imaginé pour la ville de Brest met en place des Assemblées Citoyennes Thématiques (à savoir 9 nouvelles instances de Démocratie directe composées de 450 habitant-e-s tiré-e-s au sort qui détiendront le pouvoir décisionnel politique pour une durée de 12 mois). Dans ce cadre, la création d'une Assemblée Citoyenne sur les Transports est donc prévue, cette dernière ayant pour attributions les transports en commun, le stationnement, l'éclairage public, la signalisation sur l'espace public, les mobilités douces et la livraison du fret. Nous ne sommes pas favorable à une créer une "comité dont la composition et le mode de désignation n'est pas précisé ici.

De part l'intérêt porté au vélo dans le budget participatif actuel de la ville de Brest, nous ferons donc confiance aux habitant-e-s (dont vous faites partie) pour assurer un suivi permanent de l'avancement des actions pour les mobilités actives en utilisant les outils de démocratie directe que nous proposons :

- lancer des pétitions en lien avec les mobilités actives. Pour chaque pétition qui atteindra au moins 10'000 signatures en 3 mois, une commission technique temporaire dédiée au projet sera formée ;
- participer aux séances des Conseils de Quartier afin d'inciter ces instances à se saisir des mobilités actives avec un projet concret, auquel cas une commission technique temporaire sera également formée ;

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Prévu dans le schéma directeur vélo 2020-2025 avec élus, associations, habitants, acteurs institutionnels et économiques, services techniques...

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Une cellule des mobilités alternatives réunissant des élus, des cyclistes, des piétons, des usagers transports en commun... sera constituée. Il ne s'agit en effet pas d'opposer les usagers du vélo aux autres usagers. Chaque mesure prise sera adossée à un objectif évaluable. C'est cette cellule qui aura la charge de fixer le calendrier et d'analyser l'avancement des actions.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Nous souhaitons repenser la démocratie participative tout au long du mandat, et pas seulement impliquer les citoyens à la décision durant les élections.

Pour répondre à cette attente forte des citoyens et usagers, nous activerons trois leviers.

En premier lieu, la création d'une assemblée pour l'écologie solidaire du quotidien permettra de répondre à la fois aux objectifs des accords de Paris et agenda 2030 mais également de trouver les solutions les plus concrètes possibles au plus près

des usagers.

Cette assemblée permanente et participative aura pour missions de débattre et de proposer des actions sur les évolutions écologiques de la Métropole en rassemblant des élus de la ville et la Métropole avec des experts, scientifiques, professionnels, associations environnementales et des représentants des nouveaux Conseils Collaboratifs des Quartiers.

Ces derniers seront en effet le 2e lieu pour imaginer et proposer des solutions au plus proche du territoire. Nous transformerons les Conseils Consultatifs en Conseils Collaboratifs avec des budgets dédiés, une présidence citoyenne et une refonte des chartes pour davantage d'autonomie. Chaque CCQ devra présenter un bilan annuel pour faire état de l'avancement des projets locaux.

La concertation et le comité de pilotage s'effectuera par ailleurs autour de l'élu qui sera dédié à ces problématiques. Il aura pour mission de réunir régulièrement les acteurs de cette question pour établir un plan d'avancement des actions sur les mobilités actives.

Action n°3

Mettre le vélo au cœur de l'aménagement urbain en créant une continuité cyclable sur l'ensemble des voies de circulation, en particulier au niveau des croisements. Développer des réseaux express vélo sur les axes structurants. Donner la priorité aux bandes et pistes cyclables aux intersections par rapport aux voies sécantes.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous mettrons en place une planification pluriannuelle des aménagements cyclables en allant plus loin que des aménagements au coup par coup à l'occasion de réaménagements de la voirie. Nous serons particulièrement vigilants sur un aménagement sécurisé et continu des croisements et travaillerons à la question de la priorité aux intersections au cas par cas. Un simple aménagement ne suffisant pas, il s'agira de le faire respecter par l'information avant tout et par la répression éventuellement.

Nous prévoyons des réseaux express vélo (REV) entre Brest et toutes les communes de la métropole qui seront toutes reliées à Brest sur la durée du mandat, la desserte des zones d'emplois de la périphérie (Technopole, Kergeradec, ...) seront également incluses dans ces réseaux. Nous lancerons en vue du mandat suivant une étude de liaisons REV entre les autres communes de la Métropole et plus largement l'ensemble du Pays de Brest qui sera travaillée avec les différentes communautés de communes limitrophes de la métropole.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

- Créer un réseau cyclable cohérent et unifié, en s'appuyant sur l'expertise des usagers de la bicyclettes.
- Améliorer la visibilité des aménagements cyclables

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Une fois que le plan Transition aura été adopté par les habitant-e-s, il nous sera plus facile d'avancer sur des mesures concrètes pour enclencher une évolution vers les mobilités actives. Pour dépasser les 10 % de part modale du vélo, nous pensons qu'il est nécessaire de créer des infrastructures vélo efficaces et sécurisées. Votre proposition de créer un réseau express vélo fera l'objet d'une commission technique temporaire (pour formaliser un chiffrage budgétaire, un calendrier de réalisation ainsi qu'une expertise technique), puis sera proposée à l'Assemblée Citoyenne Transports (ACTR). Au vu de la faiblesse du réseau actuel, le coût de ce projet dépassera probablement un million d'euros, et devra donc être validé par la tenue d'un référendum local d'ici la fin de l'année 2020 (ce point pourra potentiellement être acté au moment du referendum sur le plan Transition), ou bien en 2021 (selon les délais nécessaires à la réalisation des études techniques).

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

La priorité est d'aménager les discontinuités et les coupures afin d'offrir un réseau attractif et facile, sécuriser les giratoires et les carrefours dangereux. En prenant en compte les faisabilités techniques, financières et logistiques.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

La sécurisation des voies de circulation constituera une priorité. La cellule des mobilités alternatives aura la charge d'établir la cohérence du réseau des voies cyclables en privilégiant la conception de pistes séparées des voies de circulation automobile et piétonnes à l'échelle de la municipalité et en lien avec la métropole. Ainsi lors des nouveaux travaux sur voirie, le respect de l'application des nouveaux aménagements spécifiques sera exigé, ce qui n'est pas le cas actuellement. Lors des nouveaux aménagements lourds et structurants (tramway...), des réseaux express vélo seront réalisés.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Notre ville de Brest peut difficilement donner confiance aux usagers quant à la pratique du vélo car ses rues regorgent de fractures dans les parcours des usagers et de lieux dangereux.

Notre projet se co-construit avec les habitants et les usagers. C'est pour cette raison que nous souhaitons construire dès le début du mandat, un grand plan de développement de pistes cyclables protégées qui permettront de traverser la ville sous forme de réseaux express sur les axes structurants.

Nous développerons à minima, 15 km de voies dédiées protégées et arborées en parallèle de notre projet de Trolley Nouvelle Génération, structurant pour la ville avec 36 km de voies de circulation, sans rail, et donc potentiellement utilisables par les cyclistes.

Les associations des usagers connaissent déjà le terrain et les points de difficulté. Nous amènerons les services à travailler sur la continuité des pistes cyclables, en optimisant et en sécurisant les jonctions actuelles.

Action n°4

Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes.

Réduction de la place et de la vitesse automobile au profit des piétons et des vélos : plan de circulation, moins de places de stationnement voitures et politique de stationnement résidentiel (mesure compensatoire pour les riverains), zones à trafic limité (réservées aux véhicules autorisés). Mise en sens unique des axes non-structurants et élargissement des trottoirs pour les piétons. Faire appliquer les lois LAURE sur la qualité de l'air et LOM sur les mobilités.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

La végétalisation de la ville est une mesure majeure de notre programme pour rendre la ville plus agréable à vivre et améliorer la qualité de l'air. Nous travaillerons en coopération avec le service voirie, les mairies de quartier, le secteur social, le secteur de l'urbanisme, selon des principes d'écologie urbaine.

Nous poursuivrons les plans piétons déjà mis en place par quartier qui visent à prioriser les trottoirs à rénover. Nous travaillerons à l'élargissement des trottoirs couplé à une batterie de mesures visant à les libérer des usages non désirés. Nous étendrons notamment les zones d'intervention des LAPI-VAO (véhicule de verbalisation du stationnement gênant), des potelets seront installés sur certaines zones pour qu'elles restent réservées aux piétons.

Le respect de la Loi LAURE est pour nous une évidence que nous défendrons fermement pour soutenir l'extension du réseau cyclable. Nous nous engageons à la respecter tout comme nous ferons respecter la loi NOTRe (réalisation d'un compte mobilité, mise en place d'un conseil en mobilité) et la future LOM.

Notre programme met l'accent sur le développement des toutes les formes de mobilités autres que l'autosolisme : transports en communs, cycles, marche à pied, voitures partagées, ...

S'agissant de la zone à trafic limité, nous étudierons la pertinence et la faisabilité de cette mesure à Brest.

Nous souhaitons que les résident-e-s puissent continuer à trouver une place à proximité de leur domicile, tout en encourageant d'autres modes de transports pour les visiteur-se-s. Cela se concrétisera par une augmentation des zones payantes, l'institution de zones bleues avec une baisse du tarif résident-e.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

- Hiérarchiser la voirie, définir des axes de transit entre les différents quartiers, et des axes de desserte à l'intérieur des quartiers.

- Créer des parkings à étages pour permettre :

- la généralisation du stationnement unilatéral dans les rues

- l'élargissement des trottoirs

- Réaménager les trottoirs pour permettre à un fauteuil roulant d'atteindre tout point de la ville, ainsi que tout quai de transport en commun.

- Expérimenter l'installation d'un cyclocable dans une rue à fort dénivelé

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Comme l'action précédente, nous nous engageons à envoyer cette action dans le circuit (commissions > ACTR > référendum local si nécessaire) du futur modèle de gouvernance municipale. La création de Supers Quartiers (issus du concept des « Super Block ») pourra être proposée, à l'image de ce qu'il se fait déjà dans la ville de Barcelone ou de Vitoria-Gasteiz, à savoir limiter l'accès des quartiers aux riverain-e-s et aux livraisons.

<https://geographical.co.uk/places/cities/item/2550-building-blocks>

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Nous souhaitons offrir aux cyclistes et aux piétons une ville sereine, où l'ensemble des usagers cohabitent. En concertation avec les habitants, nous proposerons la création de nouvelles zones de rencontre (zones 20) (à l'instar des zones présentes aux croisements de la rue de Siam ou à l'entrée du téléphérique) et de nouvelles aires piétonnes. Les premières d'entre elles pourraient être réalisées aux abords des Halles Saint-Louis et aux abords de la place Guérin.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Nous ne souhaitons pas mettre en opposition les usagers du vélo, les piétons et les usagers de l'automobile. Les aménagements spécifiques dans les quartiers résidentiels se feront en concertation avec les conseils citoyens de quartier. Nous envisageons de revoir toute l'offre de stationnement en redéfinissant les zones de stationnement (des zones rouges à stationnement très limité au centre-ville, des zones oranges définies en fonction des statistiques d'utilisation, des zones vertes et des zones bleues) qui seront développées dans les quartiers. L'importance est de conserver la mobilité en zone rouge, en proposant par exemple la gratuité de la première demi-heure, en proposant des systèmes d'abonnements annuels incitatifs sur voirie aux habitants et travailleurs indépendants, en optimisant l'utilisation des parkings relais et des parkings couverts, en créant un parking à tarif ultra-soft desservi par navettes électriques au niveau du secteur port de commerce. Nous réfléchirons à la création de « zones à faible émission » (ZFE) en fonction de la saturation et du développement du plan vélo. Ces zones pourraient permettre d'éviter les véhicules les plus polluants notamment dans le cadre des livraisons. De plus, nous allons créer une application d'agrégation des données relatives aux transports en commun et de toutes les autres offres de mobilités car la gestion particulière du "dernier kilomètre" est capitale. Cette application agrègera les données disponibles auprès des différents opérateurs de mobilité pour les mettre à disposition des usagers et ainsi améliorer l'utilisation des réseaux et des offres complémentaires (co-voiturage, occupation des parkings relais, vélib, taxi, VTC, véhicules partagés, informations en temps réel du réseau de bus/tram, SNCF, auto-stop organisé...). L'App permettra une meilleure utilisation et efficacité de l'offre globale.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous avons bien prévu dans notre programme de revoir les plans de circulation en intégrant le respect de la tranquillité des

quartiers résidentiels.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Notre ambition est claire et notre volonté forte quant au développement d'autres types de mobilités dans et autour de la ville. Il est de notre responsabilité d'affirmer que l'ensemble de ces mesures ne pourra s'appliquer qu'avec la participation et la mobilisation des citoyens.

Nous lancerons en début de mandat une révision du plan de circulation de la ville afin de faire

- ~~R~~égler l'état des lieux de la situation et des flux à traiter et à venir
- ~~R~~éaliser une analyse des problématiques et des besoins dans chaque territoire de la ville
- ~~R~~éaliser une proposition co-construite avec les habitants pour préparer l'avenir.
- ~~R~~apporter de la place aux autres types de mobilité que la voiture

Nous sommes d'accord sur le principe, il faut sortir des zones résidentielles le trafic de transit et le rediriger sur les grands axes. Mieux, ce trafic doit être rapidement dirigé vers des zones de parking relais sur les entrées de la ville ou des points stratégiques en ville en lien avec les transports en commun afin de limiter les déplacements en voiture. Pour répondre à cet enjeu, les places de stationnement devront être repensées.

Restons attentif à la réalité. Brest vit avec son arrière-pays. Il faut accepter la réalité, un habitant de Lesneven ou de Ploudalmézeau va continuer à venir à Brest en voiture. Il faut donc s'assurer qu'il puisse se garer rapidement pour décongestionner le trafic et le rediriger vers des transports collectifs.

Les politiques de mise en difficulté du trafic routier menées ces dernières années par les majorités ont augmenté le stress en ville et la pollution. Il faut travailler de manière pédagogique à favoriser les alternatives et les transports collectifs.

La révision du plan de circulation permettra de mettre en sens unique des axes non-structurants pour dédier des voies protégées au vélo, élargir les trottoirs pour les piétons, définir un nouvel axe structurant rapide pour le Trolley Nouvelle Génération et pourquoi pas, définir des axes piétons périodiques.

Action n°5

Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Exemples : traversées des vallées du Restic et du Costour. De nouvelles infrastructures ne font qu'augmenter le trafic et les bouchons, sans le réduire à d'autres endroits.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous nous sommes toujours opposé à ces projets et nous mettrons un coup d'arrêt à ces projets d'aménagements.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Face à l'urgence écologique et climatique, il ne doit plus y avoir de nouvelles constructions destinées à accroître l'usage des véhicules motorisés. Nous nous positionnons fermement contre la destructions d'écosystèmes et l'artificialisation des sols. De nouveaux modes de mobilités doivent être pensés et mis en place.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Cette action sera l'une des mesures principale du plan Transition, nous avons pu commencer à travailler concrètement sur cette action lors de notre dernière assemblée thématique du jeudi 6 février en accueillant le collectif pour la sauvegarde du Restic. L'arrêt des projets routiers et la réduction de la place de la voiture devront cependant s'accompagner de mesures fortes d'accompagnement pour donner un avantage concurrentiel à l'utilisation des transports alternatifs à la voiture individuelle. Le développement d'infrastructures vélo (Action 3) et la mise en place de la gratuité des transports en commun sont des exemples concrets de solutions qui permettraient d'offrir une alternative à l'automobile. Nous avons aussi pu travailler le dossier de la gratuité des transport en commun lors de notre dernière assemblée thématique. Les résultats de l'expérience de Dunkerque (48 % des nouveaux usagers du bus utilisent moins leur voiture) ont confirmé que cette mesure est une solution efficace pour réduire la place de la voiture. De part son coût de déploiement (plusieurs millions), cette solution de la gratuité devra être proposée aux habitant-e-s par référendum local, ou bien être directement incluse dans le plan Transition.

<http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-175/dunkerque-effets-de-la-gratuite-totale-septembre-2019-billet-281.html>

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Une concertation sur le contournement Nord Lambézellec est en cours avec les habitants. Il appartient aux élus de prendre en compte la volonté des habitants sur ce sujet, au regard des enjeux techniques et financiers.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

L'un des objectifs du programme consiste à donner un coup d'arrêt à l'artificialisation des terres. Cela suppose de limiter au maximum les opérations de voirie à des rénovations. Priorité sera donnée au développement des transports en commun et des mobilités douces (circulation cycliste ou piétonne).

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous sommes les seuls à nous être opposés en conseil de la métropole à la réalisation d'une voie traversant la vallée du Restic. Nous maintiendrons bien sûr cette position. Nous avons le même avis sur la vallée du Costour qui intéresse outre Brest, Guipavas et le Relecq Kerhuon.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Sur le principe, nous sommes d'accord sur la fin de la construction de grandes infrastructures routières sur la ville de Brest, cependant, votre diagnostic est erroné quant à l'augmentation des bouchons liés à ces nouvelles infrastructures et nous affirmons que votre point 5 contredit en partie votre action 4.

Pour préciser notre philosophie, nous ferons preuve de responsabilité quant aux espaces préservés et souhaitons limiter au maximum l'artificialisation des sols. Notre responsabilité est aussi de dire que le gel des projets de traversées des vallées du Restic et du Costour ne permettra donc pas de désengorger les zones résidentielles attenantes comme vous le souhaitez dans votre point 4.

Nous proposerons le gel de ces projets et il nous faudra donc avoir une discussion sincère et franche avec les habitants des quartiers pour trouver d'autres solutions et réfléchir à des alternatives.

Notre plan de mobilité comprenant le 2e axe structurant autour du Trolley Nouvelle Génération, le développement de l'usage du vélo, la valorisation des mobilités alternatives à la voiture et la promotion en accord avec le département et la région des transports collectifs et du covoiturage pourra permettre ces gels après analyse précise des données de développement.

Action n°6

Généraliser la vitesse de circulation à 30 km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous généraliserons les baisses de vitesses (zones 30, zones de rencontre et zones piétonnes), les axes de circulation principaux gardant leur limitation à 50 km/h. Des aménagements seront construits pour veiller au respect de ces limitations de vitesse.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Hierarchiser la voirie, entre axes de transit à 50 km/h et axes de desserte à 30 km/h, développer de nouvelles zones piétonnes, créer des zones apaisées dans chaque quartier

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Cette mesure est déjà en cours de déploiement à Brest (centre ville passé en zone 30 récemment), et est conforme aux engagements du plan piéton adoptée en 2018 par la métropole après concertation. « Développer les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes) ». La création d'aménagement complémentaire est aussi déjà prévu dans ce plan : « L'entrée de certaines zones pourra s'accompagner d'aménagements complémentaires si cela s'avère nécessaire pour faire respecter la nouvelle réglementation ». En revanche, contrairement à ce qui est prévu dans le plan piéton nous pensons que ces zones de circulation apaisée doivent être aussi développées à l'initiative des habitants et pas que des « décideurs ».

La meilleure manière de faire avancer ce sujet pourrait être d'initier une pétition et/ou de convaincre un Conseil de Quartier d'ouvrir une commission dédiée... L'initiative pourra provenir d'un-e membre de votre association par exemple.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

En concertation avec les habitants, nous proposerons la création de nouvelles zones de rencontre (zones 20) (à l'instar des zones présentes aux croisements de la rue de Siam ou à l'entrée du téléphérique) et de nouvelles aires piétonnes. Les premières d'entre elles pourraient être réalisées aux abords des Halles Saint-Louis et aux abords de la place Guérin.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

La réduction de la vitesse de circulation s'impose sur les voies mixtes, afin de réduire les risques d'accident pour les vélos. Elle est également souhaitable sur les grandes artères, à la fois pour des raisons écologiques (la diminution de la vitesse entraîne une diminution des rejets de gaz à effet de serre) et pour des raisons logistiques (le débit d'une voie à 30km/h est supérieur à celui d'une voie à 50 km/h car les distances de sécurité y sont plus courtes), mais cela nécessitera certainement une concertation avec les représentants des usagers. Là où la vitesse de circulation sera maintenue à 50 km/h, des « obstacles visuels » (réduction de la largeur de voirie et élargissement des trottoirs) ou physiques (chicanes, coussins berlinois, ralentisseurs) pourront être introduits, à condition de ne pas provoquer de nuisances sonores pour les riverains. En définitive, l'objectif global consiste à diminuer peu à peu la place des véhicules polluants, tout en examinant les situations au cas par cas, dans une logique de concertation avec les intéressés.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous sommes favorables à l'extension des zones de circulation à 30 km/h sans toutefois aller jusqu'à une généralisation à 100%. Nous sommes également favorables au développement de zones à priorité piétons et à vitesse limitée à 20km/h.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Deux types d'axes doivent être différenciés dans la ville, les circuits de transit où nous allons chercher à faire circuler rapidement la voiture vers des points stratégiques de stationnement ou pour quitter la ville, et les zones de ville comprenant les rues non structurantes et à plus faible densité.

Dans ces zones, nous sommes favorables à l'idée de généraliser la circulation à 30km/h. Il faudra d'ailleurs étudier la situation car la réalité amène déjà la plupart des rues à des vitesses de 30km/h en moyenne. Nous pourrions aller plus loin pour plus de confort et de sécurité.

Action n°7

Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles. Le but est de disposer de rues accueillantes pour les enfants (ils peuvent y jouer en sécurité) dans les quartiers résidentiels, et aux abords des écoles.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous souhaitons expérimenter le programme « rue aux enfants, rue pour tous » en partenariat avec les écoles et les structures de quartier. Nous souhaitons également diminuer les vitesses en généralisant les zones 30 et en développant des « zones des rencontre » véritablement travaillées pour qu'elles soient agréables et efficaces.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

- Piétonniser les portions de rues devant les écoles,
- Généraliser les sens uniques avec double-sens cyclable (commencer par les voies où 2 voitures ne peuvent pas se croiser)
- Projet de création de chemins verts autour de chaque école.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Pas de commentaire

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

En concertation avec les habitants, nous proposerons la création de nouvelles zones de rencontre (zones 20) (à l'instar des zones présentes aux croisements de la rue de Siam ou à l'entrée du téléphérique) et de nouvelles aires piétonnes. Les premières d'entre elles pourraient être réalisées aux abords des Halles Saint-Louis et aux abords de la place Guérin.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Faire de Brest une ville du vélo, cela suppose de réserver, autant que faire se peut, la circulation automobile dans les quartiers résidentiels aux riverains. Cela pose de réelles difficultés, notamment aux abords de l'avenue Le Gorgeu le matin ou en soirée, mais encore aux Quatre-Moulins ou à Saint-Marc. Ce problème ne pourra être résolu qu'en induisant de nouveaux usages. En l'occurrence, nous croyons fortement à l'effet bénéfique de la seconde ligne de tramway et des bus à haut niveau de service. Ces infrastructures, adossées aux parkings relais, ont pour objectif de réduire l'engorgement des voies, et par conséquent, la circulation de transit.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous étudierons dans le cadre de la sécurisation aux abords des écoles les différentes formules d'écomobilité scolaire: pédibus, fermeture de rues aux heures de dépose et de reprise des enfants, etc.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

La politique de répression de la voiture a eu des effets pervers, souvent à l'inverse des effets recherchés car les alternatives à la voiture n'étaient pas mises en valeur, avec des rues non adaptées qui sont venues compenser les limitations sur les grands axes. Sans remettre en cause la politique de réduction des voitures en ville, nous souhaitons rediriger ces dernières sur les axes principaux comme évoqué dans le point 6.

Nous serons attentifs à tous les outils qui permettront de mettre en place des zones à très faible circulation à l'image des politiques menées dans des villes comme Amsterdam au Pays-Bas : rues sans voiture, rues à sens unique, etc.

Nous proposerons également que les habitants se positionnent au sein des Conseils Collaboratifs de Quartier sur la mise en zone piétonne de certaines rues et quartiers durant le week-end ou des périodes spécifiques.

Action n°8

Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous généraliserons les double-sens cyclables, les sas vélo ainsi que les cédez-le-passage au feu en poursuivant le travail déjà engagé.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Pas de commentaire

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Cette action est déjà en cours de déploiement sur Brest métropole dans le cadre du Schéma directeur vélo réactualisé l'année dernière, et qui a également fait l'objet d'une vaste concertation auprès des habitant-e-s. À moins qu'une décision contraire soit votée par une Assemblée Citoyenne Thématique ou adoptée en référendum local, nous n'avons pas l'intention de remettre en cause le déploiement de cette politique publique.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

En réponse aux besoins, en prenant en comptes les contraintes de circulation et les enjeux techniques, le Schéma Directeur Vélo a vocation à favoriser l'ensemble des dispositifs techniques sur route favorisant le vélo, y compris donc ceux mentionnés ici.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Cette action de sécurisation des voies de circulation entre dans le cadre prioritaire de notre Grand Plan "Brest, ville du vélo".

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous sommes favorables partout où cela sera possible à la mise en place de double-sens vélo, de sas vélo et de cédez-le-passage cycliste aux feux mais nous ne pouvons nous engager sur une généralisation à 100%.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Nous réaliserons un travail approfondi avec les usagers sur les sas vélos et les cédez-le-passage cycliste aux feux dans les lieux posant problèmes lors de la définition de notre grand plan de construction de pistes cyclables. La redéfinition du plan de circulation de la ville permettra de dédier des rues à des voies cyclables en centre-ville.

Action n°9

Offrir du stationnement vélo sécurisé dans les parkings relais, les stations de tram et les aires de covoiturage, et laisser des espaces réservés dans les tramways, le téléphérique et les bus, afin de développer l'intermodalité entre le vélo et les autres modes, en profitant du programme Alvéole de la FUB.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous mènerons une réflexion globale sur l'intermodalité. Nous développerons les parking relais vélo permettant de combiner sur son trajet le vélo avec les modalités tram, bus ou voiture, en nous fondant sur des études d'usage chiffrées et des concertations avec les riverain-e-s. Nous travaillerons à étendre l'accès les horaires d'accès des vélos au tram. Nous étudierons les possibilité d'embarquement des vélos dans les bus.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

- Étendre les parkings et parkings-relais vers le haut, plutôt que par étalement, et végétaliser leur sommet. Faciliter l'installation de loueurs de vélo à proximité des parking-relais.
- Permettre d'accrocher des vélos à l'extérieur des bus.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

De part le faible coût de mise en place nécessaire à cette action, nous encouragerons votre association à déposer une pétition visant à garantir un pourcentage minimum de places de stationnement sécurisées pour les vélos dans chaque parking public et privé (actuellement sous DSP) présent sur la ville de Brest.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

15 sites de stationnement sont prévus dans le cadre de la délégation de transports en commun.

Il est prévu d'améliorer les parkings vélos existants sur la ligne de tramway et d'en créer sur certaines aires de covoiturage. Le nouveau réseau de transport en commun qui sortira en 2025 permettra de renforcer l'ensemble de ces équipements.

Dans le cadre de notre coopération avec BMH, il est prévu à partir de maintenant du parking sécurisé vélo dans chacun des projets immobiliers.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Le développement des abris à vélo sécurisés est l'un des axes prioritaires de notre Grand plan « Brest ville du vélo ». Un usager qui se fait voler son vélo est un usager qui risque grandement d'abandonner la pratique. La cellule des mobilités alternatives sera chargée d'étendre les abris sécurisés à d'autres sites stratégiques. En ce qui concerne les espaces réservés, nous veillerons à ce que RATP Dev équipe les bus et tramway neufs d'un système ou d'espaces réservés permettant de transporter des vélos. Nous étudierons également comment adapter en conséquence les équipements actuels.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Notre diagnostic pour Brest nous a amené à constater que pour faciliter l'usage et généraliser la pratique du vélo, il fallait augmenter l'offre de services et la qualité des infrastructures. Vous trouverez donc dans notre programme des engagements en faveur de la création d'ateliers de maintenance et de racks de rangements pour vélos, avec des systèmes de recharge rapide des batteries.

Nous développerons également des garages à vélos sécurisés dans tous les lieux stratégiques nécessaires.

Nous travaillerons avec les services et les sociétés concernés pour améliorer l'intermodalité entre les différents modes de transport, notamment pour élargir les plages horaires qui permettent aux usagers d'apporter leurs vélos dans le tramway.

Action n°10

Planter des arceaux vélos normatifs (proscrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Un état des lieux des arceaux existant sera réalisé. Il sera intégré à un système cartographique accessible à tous (papier et numérique). Nous mettrons en place une planification de l'augmentation des arceaux vélo basée sur une étude des pôles générateurs de trafic et en fonction des demandes des usager-e-s.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Remplacer dans chaque rue une ou plusieurs places de stationnement par des arceaux ou abris à vélos

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Pas de commentaire

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

1000 à 1200 arceaux supplémentaires sont prévus sur l'espace public d'ici 2025.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

L'implantation des arceaux vélos normatifs sera développée en complément des stationnements fermés et des espaces vélo

sécurisés.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Oui, nous sommes d'accord sur ce principe.

Action n°11

Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace vélo sécurisé dans des parcs concédés, des locaux ou des garages en rez-de-chaussée pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité. Notamment dans les pôles multimodaux et dans les établissements scolaires et universitaires. Le manque de stationnement étant souvent cité comme un frein à la pratique du vélo.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous nous engageons à un effort de taille sur ce sujet, via différents types de solutions : des stationnements fermés individuels comme à la gare seront installés dans tous les quartiers. Nous installerons également davantage de stationnements collectifs sécurisés comme ceux des parkings relais du tram. Nous favoriserons également les initiatives citoyennes collectives pour mutualiser la location d'un parking voiture pour y mettre des vélos. Nous prévoyons une procédure permettant, à la demande d'un certain nombre d'habitant·e·s d'un îlot d'habitation, de remplacer une place de voiture en voirie par du stationnement sécurisé vélo.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

En lien avec le n°10.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Pas de commentaire

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Nous ferons au regard des opportunités et des compétences de Brest métropole. Nous continuerons à favoriser ces installations dans nos documents programmatiques.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Notre objectif est de développer ces lieux de stationnements dans tous les endroits stratégiques (pôles multimodaux, Hôpital, Université, entreprises, lieux de vie sociale et/ou culturelle, lieux de services de proximité...). De même, nous étudierons la possibilité d'équiper les stationnements fermés de panneaux photovoltaïques pour permettre la recharge des VAE. Nous souhaitons créer, en lien avec l'Université et les associations étudiantes, un Vélocampus incluant le prêt de vélos aux étudiants et des ateliers de réparation (avec une flotte significative de vélos).

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Comme présenté précédemment, nous mettrons en place des garages à vélos sécurisés car le manque de stationnement de ce type est un vrai frein à la pratique.

Action n°12

Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos (incluant vélos pliants, vélos cargo, VAE) et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

La nouvelle délégation de service public des transports prévoit une augmentation de l'offre de vélos à la location avec notamment 1200 nouveaux VAE en location dont 30 vélos cargos. Nous poursuivrons cet effort et mettrons en place un tarif social sur la location de vélo.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Faciliter l'implantation de services de location à proximité des parkings relais

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Ce service sera proposé par la Maison des Mobilités.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Dans le cadre de la nouvelle délégation de service public, on passera progressivement de 150 à 1200 VAE en 2022 dont 100 pliants et 30 cargos.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Nous envisageons de déployer un « velib brestois » Ty'Cyclette. Le modèle que nous souhaitons développer est celui adopté par la ville de Caen qui propose, lorsque l'on s'abonne, de récupérer une batterie de la taille d'un gros livre (contre une caution de 120€ non encaissée) et de l'enclencher dans le vélo qu'on emprunte, au niveau du panier. Ceci permet d'utiliser les vélos en deux modes avec ou sans assistance électrique. La tarification pourra être adaptée aux conditions de revenus.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

L'ensemble de ces actions nous semblent effectivement entrer dans les objectifs de modification profonde des modes de

transport, en passant notamment de la propriété à l'usage.

Un service de location courte durée (1 mois) sera mis en œuvre en complément des offres existantes.

Nous voulons faire de Brest, une des villes de France les plus accueillantes pour les étudiants, c'est pourquoi nous proposerons également un forfait étudiant à 150€/an pour les transports publics motorisés (contre 200 à 250 euros aujourd'hui) et une offre globale à 200 euros (réseau de transport en commun + vélo à assistance électrique) contre (285 à 335 euros) afin d'encourager l'usage des modes de transports collectifs et de renforcer l'attractivité de notre ville.

Action n°13

Créer une agence d'écomobilité, sous la forme d'une Maison des Mobilités, selon le schéma discuté ces dernières années avec Brest Métropole. Cette agence, avec un budget propre et à la hauteur de ses ambitions, aura pour mission d'animer la politique de mobilité à l'échelle du Pays de Brest en organisant le dialogue entre les acteurs et en accompagnant les organisations (collectivités, entreprises et particuliers) pour la définition et la mise en place de mesures éco-mobiles.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Cette proposition est au cœur de notre programme pour les mobilités. Nous souhaitons y associer tous les acteur-ric-e-s de la mobilités du Pays de Brest, les collectivités (les communes, les intercommunalités, le Pays, la Région), les associations, les usager-e-s, les entreprises mais aussi les écoles et l'enseignement supérieur. L'idée est de pouvoir disposer d'un outil comparable à Ener'gence pour accompagner les Brestois-es vers des changements de pratique dans leur façon de se déplacer. Nous souhaitons également associer à cette démarche tous les acteur-ric-e-s du champs social et de l'insertion qui travaillent sur la mobilité inclusive (Département, Plateforme mobilité, Don Bosco, Feu Vert mobilité, organismes prescripteur...) car nous estimons que des synergies sont possibles et souhaitables.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

- Création d'un comité de pilotage métropolitain des mobilités, dont le mandat sera de garantir à chacun le droit fondamental au déplacement : représentation des associations brestoises, métropolitaine, accueil des représentant des institutions du pays de Brest, de la préfecture du département et des associations d'usagers et de consommateurs.
- Encourager la création d'un comité de suivi indépendant : aide aux associations de promotion et de défense des mobilités actives.
- Création d'un service mobilité active au sein du service voirie et transports

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Puisque la question des transports est de loin le premier sujet qui ressort de nos consultations auprès des habitant-e-s, il est donc important de mieux réfléchir les mobilités pour enclencher une transition à Brest. Nous avons organisé le Jeudi 16 Janvier 2020 notre première Assemblée Citoyenne, au cours de laquelle le projet de la création d'une Maison des Mobilités a été présenté par votre association. Ce jour-là, l'idée d'une structure réunissant les acteur-ric-e-s de la mobilité et proposant des services a paru pertinente aux participant-e-s. Lors des échanges, l'importance du fait de donner de la place aux usager-ère-s dans la gouvernance de cette agence a été soulignée, ceci afin qu'elle réponde le plus possible aux attentes des habitant-e-s.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Une maison des mobilités sera créée en lien avec Bibus, dans le cadre et les compétences de Brest métropole.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Notre objectif prioritaire consiste à mettre en place une réelle politique de mobilité douce, laquelle reposera sur un principe de participation et de concertation des acteurs, sous forme du comité vélo évoqué ci-dessus. Une agence d'écomobilité pourra éventuellement être créée, si cela s'avère nécessaire, si les acteurs en expriment le besoin et si les finances le permettent, mais cela ne doit pas devenir une excuse au désengagement de la collectivité. En tout état de cause, nous travaillerons sur des campagnes d'information des usagers du territoire sur les questions de mobilité (notamment dans le cadre du programme Alvéole), la promotion de l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle par des actions de sensibilisation à l'éco-mobilité, des échanges et transferts d'expériences : missions de conseil et d'accompagnement des entreprises, les associations, les particuliers ainsi que les partenaires des déplacements lors de la fête du vélo.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous souhaitons que les services de la collectivité s'engagent directement sur les nouvelles mobilités sans créer une agence de plus.

Bien entendu, nous sommes favorables à l'organisation du dialogue entre les acteurs. Nous animerons l'élaboration des plans de mobilité d'établissements et des institutionnels et nous les accompagnerons. Nous mènerons des actions ciblées avec des ambassadeurs de la mobilité pour encourager le report modal vers les modes actifs et les plus décarbonés.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Nous demanderons une délégation de compétences à la Région Bretagne sur la gestion du transport interurbain et de TER et ainsi mieux connecter ce réseau à l'échelle du pays de Brest au réseau urbain que la métropole gère.

C'est dans ce cadre que les maisons des mobilités agiront. Elles auront vocation à être les centres ressources, potentiellement délocalisés dans les quartiers, sur la question des mobilités en général, et des mobilités actives en particulier.

Action n°14

Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires.

Développer le service de vélo-école actuellement assuré par BAPAV tant en direction des établissements scolaires que des entreprises et des collectivités locales.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous souhaitons diffuser l'offre vélo-école auprès du grand public. Elle pourra être intégrée à la maison des mobilité et à l'offre vélo de Bibus. Nous mettrons cette offre à disposition des acteurs de l'insertion en l'intégrant à un véritable parcours mobilité pour aider au retour à l'emploi. Les acteurs qui proposeront ce service et les modalités de mise en place seront discutées en concertation.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Systématiser l'apprentissage du vélo (usage + entretien) dans les écoles publiques

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

La montée en puissance de cette mesure sera l'une priorité de la Maison des Mobilités car c'est un investissement sur l'avenir, au profit des générations futures.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Pas de commentaire

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Le programme « savoir rouler à vélo » constitue une priorité, car parallèlement aux aménagements envisagés, il s'agira de développer auprès des plus jeunes (6-11 ans) la pratique du vélo. La formation de 10h00 prévue pourra être organisée sur les temps périscolaires ou extrascolaires, ou bien, en lien avec les acteurs éducatifs, sur les temps scolaires eux-mêmes. Ce dispositif de sensibilisation pourrait être étendu de façon à ce que tout usager puisse facilement suivre une formation à l'usage du vélo en agglomération.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Notre philosophie sur le développement durable est que nous réussissons la transition avec les citoyens, par la pédagogie et non par des actions punitives. Dans cette optique, nous déploierons des programmes de promotion des nouvelles pratiques comme « savoir rouler à vélo » dans les écoles mais pas uniquement.

La création des Maisons des citoyens, en lieu et place des Mairies de Quartier, donnera l'opportunité de développer des lieux d'échanges où les associations pourront organiser des ateliers pédagogiques de changement des comportements.

Nous valoriserons également les actions dans les supports de communication de la ville et la Métropole et conduirons le changement dans les services en promouvant notamment, les modes de transport doux, dont la marche, et collectif pour tous les événements de la ville.

Action n°15

Créer une "journée sans voiture".

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

L'utilité d'une journée sans voiture au vu du temps de mobilisation des agents pour la mettre en place est à notre avis questionnable. En revanche il nous paraît pertinent d'expérimenter des piétonnalisations dans certains quartiers sur une journée par semaine puis de rendre la mesure permanente si elle convainc.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Périodicité à déterminer, mais déjà prévu dans notre programme.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

L'organisation d'une journée sans voiture est une action déjà prévue dans le plan piéton de Brest métropole approuvé au conseil de métropole du 22 Juin 2018 :

« Ces actions incluent par exemple la mise en œuvre de Pédibus dans les écoles, de parcours thématiques... mais aussi des piétonnalisations temporaires et régulières des espaces publics pour des manifestations ponctuelles : fête des voisins, parking days, journées sans voitures, opération type Paris respire... »

https://www.mobilite-durable-brest.net/IMG/pdf/plan_pieton.pdf

Par conséquent, il est surprenant que la métropole n'ait pas encore organisé un tel événement. De plus, nous pensons qu'il est indispensable que les habitant-e-s puissent expérimenter les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Cette action, qui est une initiative de l'Union Européenne, s'inscrit dans la semaine européenne de la mobilité et est soutenue par l'ADEME.

<https://www.ademe.fr/actualites/manifestations/semaine-europeenne-mobilite-2019>

Enfin, nous sommes surpris du fait qu'une ville de la taille de Paris arrive à s'engager sur ce type d'action et que cela ne soit pas fait à Brest.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Pas de commentaire

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Nous envisageons de créer une fête du vélo, sur une journée, qui mettra à l'honneur le cyclisme dans l'ensemble de l'agglomération. La journée sera sans voiture, afin de valoriser l'usage du vélo en ville et des déplacements doux en général.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Nous validons cette idée sur le principe.

Pour aller plus loin et améliorer la prise de décisions des élus, nous proposons également des journées où les élus, les agents et les services viendront se déplacer dans la ville en vélo afin de se rendre compte de la réalité des usagers. Ils seront d'ailleurs incités au quotidien à prendre le vélo.

D'autre part, dans une action qui pourrait faire écho, nous pourrions instaurer les vendredis vélos à Brest dont le principe inviterait tous les usagers à sortir leur vélo ce jour-là afin d'inscrire durablement dans les mentalités ce mode de déplacement.

Nous visons une cohabitation sereine entre tous les modes de transport, sans exclure ni les uns, ni les autres.

Action n°16

Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous visons la suppression du stationnement illégal ou informel des voitures grâce à des actions de contrôle fréquentes.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Tolérance zéro pour les stationnements gênants et/ou dangereux, ASVP à vélo

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Nous pensons qu'il est essentiel de faire respecter les espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes. Comme vous le savez sans doute déjà, les personnes à mobilités réduites sont les plus touchées par le stationnement illicite sur les trottoirs, qui les oblige à se mettre en danger en circulant sur la route pour contourner les véhicules mal stationnés.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Le véhicule LAPI a cette fonction et continuera son travail.

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Sauf cas de force majeure, tout stationnement illicite sur trottoir et aménagements cyclistes doit être réprimé.

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Nous sommes particulièrement sensibles aux difficultés des personnes porteuses de handicap comme aux parents avec poussette.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Il n'y a pas de liberté et d'égalité sans liberté. Face à la montée des incivilités dans notre ville, et pour répondre aux problématiques de ressources humaines de la Police Nationale, nous avons annoncé notre volonté de créer une police municipale à Brest doté de 50 agents. Cette création se fera à budget constant et en lien avec une refonte profonde de la politique de la ville en matière de prévention et de médiation.

Disposant de tous les moyens d'action, la police municipale travaillera en parfaite complémentarité avec la police nationale et la soulagera sur certaines de ses missions, notamment la réponse aux incivilités.

Dans le même temps, nous supprimerons la voiture LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation), afin de mettre fin à une répression sans discernement autour des stationnements gênants. Pourquoi ?

Nous sommes profondément humanistes et nous croyons, contrairement à la majorité socialiste, que dans une société de plus en plus numérique, nous avons besoin d'humains pour résoudre certaines situations.

La Police Municipale sera ce lien entre les habitants et la ville, dans un esprit de proximité et de bienveillance, ils prendront en charge la gestion des stationnements illicites sur les trottoirs et ou les aménagements cyclables en lien avec les agents en place.

Les stationnements illicites seront systématiquement réprimés sauf cas d'urgence.

L'amélioration de zones de stationnement permettra également de réduire ces problématiques.

Action n°17

Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo (double sens cyclable, tourne à droite, sas vélo) et battre en brèche les idées reçues.

En s'inspirant par exemple du plan Serial Cleaner, et en encourageant les mobilités actives.

Développer une politique forte contre le vol de vélo, notamment en communiquant sur le marquage Bicycode et sur les bonnes pratiques de stationnement d'un vélo.

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Nous mettrons en place des campagnes de communication à rythme régulier avec un temps fort au moment de la semaine européenne de la mobilité. Nous mènerons ce travail en partenariat avec les auto-écoles. Nous prendrons soin d'identifier les différents publics adressés pour adapter les messages : il existe des centaines de bonnes raisons de faire du vélo à nous trouver celles qui toucheront ces différents publics !

Nous mettrons en oeuvre des mesures de communication sur les bonnes pratiques de stationnement d'un vélo et travaillerons avec la Police Nationale.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

Pas de commentaire

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Ce plan de communication sera coordonné par la Maison des Mobilités. Le vol est un frein important à la pratique du vélo : beaucoup de personnes abandonnent le vélo à Brest suite à un vol. Aussi, nous pensons qu'il est essentiel de prendre ce sujet au sérieux en favorisant le développement de places de stationnements dédiées aux vélos et sécurisées. Enfin, le nombre important de votes accordé au projet du budget participatif « Brest Vélo-Cité » confirme la forte attente sur la sécurité des stationnements vélo.

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Pas de commentaire

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Faire de Brest une ville du vélo suppose de favoriser la communication entre usagers et de sensibiliser les automobilistes aux évolutions réglementaires intervenues en faveur du vélo ces dernières années. Pour ce faire, des campagnes de communication seront régulièrement lancées.

Par ailleurs, l'idée est pour nous d'inciter fortement à la généralisation du Bicycode. La municipalité remboursera le prix du Bicycode à tout Brestois ayant suivi une formation à l'usage du vélo en agglomération (cours spécifique qui sera développé en lien avec les associations d'usagers).

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Pas de commentaire

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

La conduite du changement sera menée par la communication et la pédagogie. Nous orienterons les communications institutionnelles sur la valorisation des déplacements alternatifs à la voiture, de façon systématique.

Nous utiliserons également les supports de communication de la ville et de la Métropole pour valoriser la mise en place des actions, des ateliers pédagogiques et travaillerons à la mise au défi des Brestois pour créer une dynamique positive sur les usages.

Il sera important de connaître l'ensemble des freins (manque de stationnement, pistes non sécurisées, risque de vol...) pour y répondre par des solutions concrètes afin de les lever. Le marquage Bicycode est une solution simple et peu onéreuse d'empêcher les vols, le système sera promu et généralisé avec l'objectif un vélo = un Bicycode.

Commentaires généraux

Ronan Pichon (Brest Ecologie Solidarités)

Autres propositions :

Qualités des aménagements

Nous travaillerons à l'aspect qualitatif des aménagements cyclables. Si la longueur des aménagements et les continuités sont importantes, nous voulons penser au ressenti et à l'expérience des usager-e-s.

Signalétique

Nous mettrons en oeuvre une meilleure signalétique des temps de trajets pour les cyclistes et les piéton-ne-s. Nous travaillerons également à une cartographie plus complète et à une application numérique mentionnant les aménagements, les stationnements et les services vélo. Nous entendons bien travailler la signalétique dans la ville pour que les espaces verts et végétalisés soient mieux intégrés dans les parcours à pied ou à vélo et viennent les rendre plus attractifs.

Aide à l'achat

Nous souhaitons faciliter l'achat de VAE et de vélos-cargos par les habitant-e-s. Nous mettrons donc en place une aide qui pourra être conditionnée à des critères sociaux et à un achat local. Cette aide pourra prendre la forme d'une location avec option d'achat. Notre programme prévoit la création d'un crédit municipal à Brest, il sera possible de s'adosser à ce crédit municipal pour mettre en oeuvre un dispositif d'aide à l'achat.

Les écoles

Nous souhaitons faire des écoles un point important de notre politique mobilité. Cela se traduira par la mise en place d'un Plan de Déplacement d'Établissements Scolaires dans toutes les écoles qui le souhaiteront. Il s'agira de la mise en place d'un système de vélo et pédibus dont la coordination sera assurée par la collectivité, d'un grand plan de sécurisation des écoles et de la fermeture de rues aux heures de dépôt des enfants, ainsi que par une vraie réflexion sur le dépôt-minute automobile, et une sécurisation des parcours piétons et vélo domicile-école.

Pierre-Yves Cadalen (Brest à venir !)

La liberté d'aller et venir fait partie de la déclaration universelle des droits de l'homme et du citoyen. La ville et le pays de Brest héritent d'une urbanisation et d'aménagements publics voués à l'automobile. Les routes structurent l'urbanisme au détriment des convivialités urbaines, des déplacements libres et sécurisés des enfants et des jeunes, des rencontres entre toutes les générations. La mobilité est un droit fondamental, et l'action publique se doit de l'assurer. L'évolution vers les mobilités plus écologiques se fera par le soutien à celles-ci, évitant une taxation socialement injuste des transports contraints.

La ville se doit de devenir accueillante aux transports actifs, en réorganisant les rues pour s'adapter à la diversité des usages et des situations personnelles, qu'elles soient imposées par le handicap ou induites par l'accueil des jeunes enfants. La vie doit renaître dans chaque quartier, avec ses commerces et ses activités à proximité des habitations. Les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap ou d'une entrave passagère, doivent être pleinement considérées dans l'aménagement territorial. La politique piétonne et cycliste est donc importante pour notre vie collective, et s'articule tout à fait avec la gratuité des transports en commun, afin que nous nous réappropriions la ville.

Jérôme Sawtschuk (Brest la liste Citoyenne)

Pas de commentaire

François Cuillandre (Brest Au Coeur !)

Pas de commentaire

Pascal Olivard (Brest, imaginons demain)

Pas de commentaire

Bernadette Malgorn ("Bernadette Malgorn, Brest, c'est vous!")

Notre projet pour les élections municipales comporte un chapitre entier consacré à la circulation à pied et à vélo. Vous y retrouverez nos principales orientations pour favoriser ces modes actifs, ce qui est notre priorité.

Marc Coatanéa (Marchons pour Brest !)

Avec Marchons pour Brest !, nous défendons autour de Marc Coatanéa, une vision ambitieuse pour une véritable mobilité verte métropolitaine. Nous souhaitons faire de Brest un modèle de développement durable à valoriser autour d'une qualité de vie exceptionnelle et de l'éco-tourisme à la pointe bretonne.

Notre ambition est de faire de Brest un territoire inspirant en matière de responsabilité sociétale et de développement durable avec pour l'objectif d'offrir de meilleurs services à chaque habitant afin d'améliorer la qualité de vie dans la ville et dans la Métropole, tout en préservant les ressources naturelles et financières ainsi qu'en réduisant notre empreinte carbone. Le vélo intègre parfaitement cette logique et nous nous appuyons sur des exemples connus comme Amsterdam au Pays-Bas ou Copenhague au Danemark pour construire notre vision de la mobilité demain à Brest.

Seule une volonté politique profonde, des infrastructures adaptées et les outils nécessaires permettront d'amener le changement, comme les incitations, la pédagogie ou l'augmentation du nombre d'agents sur le terrain grâce à la Police Municipale.

Améliorer la desserte des quartiers par les transports en commun et l'impératif d'offrir au plus grand nombre un accès à une mobilité verte nous conduisent à proposer un Trolley Nouvelle Génération à la place d'une seconde ligne de tramway. Cette technologie moins coûteuse, mais tout aussi performante, esthétique et souple permettra de relier Lambézellec, le CHRU, la zone du Vern, le Polygone, le Port de Commerce, le Moulin Blanc, le Technopôle, Plouzané et Guipavas.

Ainsi, ce projet portera la desserte à 36 km, contre 9 km pour le projet de la majorité actuelle et pour un coût moindre. Le développement du Trolley Nouvelle Génération sera également un atout de développement touristique et économique. Il sera enfin l'occasion de développer des pistes cyclables protégées sur notre territoire et d'améliorer l'intermodalité des modes de déplacement pour valoriser davantage les alternatives à la voiture dans les déplacements du quotidien.