

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Brest (29200)

## Réponses de Marc Coatanéa, au nom de la liste « Marchons pour Brest ! »

— le 12/02/2020 à 18:41 —

### Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat

#### Action n°1 : je m'engage

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.*

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 : je m'engage

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.*

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.

## Développer un réseau cyclable cohérent

### Action n°3 : je m'engage

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.

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.

## Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous

### Action n°4 : je m'engage

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.*

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

- Un état des lieux de la situation et des flux à traiter et à venir
- Une analyse des problématiques et des besoins dans chaque territoire de la ville
- Une proposition co-construite avec les habitants pour préparer l'avenir.
- 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 : je m'engage

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.

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 : je m'engage**

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.

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 : je m'engage**

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.

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 : je m'engage**

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

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.

### **Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo**

#### **Action n°9 : je m'engage**

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.

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 : je m'engage

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

Oui, nous sommes d'accord sur ce principe.

#### Action n°11 : je m'engage

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.

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 : je m'engage

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).

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 : je m'engage

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.

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.

### Promouvoir une culture vélo

#### Action n°14 : je m'engage

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.*

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 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture".

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 : je m'engage**

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

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 : je m'engage**

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.*

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**

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.