

# Parlons Vélo ! Municipales 2020 Brest (29200)

## Réponses de Pierre-Yves Cadalen, au nom de la liste « Brest à venir ! »

— le 03/02/2020 à 09:09 —

### 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.*

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

#### 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.*

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

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

### 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.*

- 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

### 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.

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.

### 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.

Hiérarchiser 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

### 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.

- Piétonner 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.

### Action n°8 : je m'engage

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

## 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.

- 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.

### Action n°10 : je m'engage

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

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

### 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.

En lien avec le n°10.

### 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).

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

### Action n°13 : je ne m'engage pas

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.

- 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 représentants 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

## 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.*

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

### Action n°15 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture".

Périodicité à déterminer, mais déjà prévu dans notre programme.

### Action n°16 : je m'engage

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

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

### 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.*

## Commentaires généraux

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.