

# Parlons Vélo ! Municipales 2020

## Brest (29200)

### Réponses de Pascal Olivard, au nom de la liste « Brest, imaginons demain »

— le 11/02/2020 à 09:33 —

#### 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.*

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 œuvre.

##### 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.*

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.

#### 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.

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.

#### 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.*

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 réfléchissons 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.

#### 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.

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).

#### 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.

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.

#### 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.

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.

### Action n°8 : je m'engage

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

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

## 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.

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.

### 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.

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

### 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.

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).

### 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).

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.

### 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.

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.

## 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.*

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.

### Action n°15 : je m'engage

Créer une "journée sans voiture".

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.

### Action n°16 : je m'engage

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

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

### 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.*

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).

## Commentaires généraux

*Aucun commentaire n'a été fait par la-le candidat-e*