Cyclistes en ville. Du mieux mais..

Romain Haillard

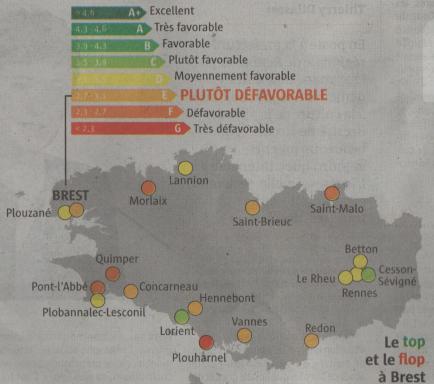
Brest « l'escarpée » n'a pas la topographie ni les aménagements rêvés pour les cyclistes. Elle ne donne pas vraiment envie de rouler à bicyclette. Cependant, la Métropole a mis à jour sa carte « Brest à vélo ». Des améliorations, certes, mais qui restent à poursuivre.

Vélo électrique. L'aide à l'achat tombe à l'eau

Stéphane Jézéquel

En Bretagne, terminée l'aide financière de l'État concernant l'achat d'un vélo électrique neuf! Le coup de pouce de 20 % du prix du vélo, plafonné à 200 €, avait hoostá los vontos La masura n

Brest mal classée pour la pratique du vélo



La note de Brest Réponses valides: 591 Réponses pour 1 000 hab : 4,2

La part des Brestois, répondants à l'enquête, qui préconisent un réseau cyclable complet et sans coupure pour améliorer la situation

Classement des villes de 100 000 à 200 000 habitants

Grenoble (38) Dijon (21) Angers (49) Annecy (74) Mulhouse (68) Caen (14) Le Havre (76) Tours (37) Besançon (25) Villeurbanne (69) Metz (57) Le Mans (72) Orléans (45) Montreuil (93) BREST (29)	3,91 3,39 3,36 3,33 3,31 3,29 3,24 3,22 3,16 3,15 3,11 3,07 2,97 2,95
Nancy (54) Clermont-Ferrand (63) Rouen (76) Limoges (87) Amiens (80) Saint-Denis (93) Perpignan (66) Saint-Étienne (42) Boulogne-Billancourt (92) Toulon (83) Reims (51) Nîmes (30) Aix-en-Provence (13) Argenteuil (95)	2,89 2,84 2,83 2,68 2,64 2,59 2,58 2,45 2,45 2,45 2,37 2,31 2,2

Magasin/atelier de réparation vélo présent Conflits cyclistes / piétons rares Sécurité dans les rues résidentielles

Sécurité aux intersections Sécurité des enfants et personnes âgées Travaux : solution alternative sûre proposée

4,4 3.7 2,3

1,9 1,9

Brest, difficilement cyclable? Oui, toujours. Mais il faut constater des améliorations. La Métropole de Brest a sa carte « à vélo! ».

Un premier plan avait été tiré à 17 000 exemplaires en 2013. Cinq années plus tard, 8 000 brochures de la version 2018 ont été distribuées à la gare de Brest, à l'office de tourisme, à la mairie et ses antennes de quartier.

2018, les évolutions sont visibles. Des taches jaunes essaiment sur le dernier plan. Elles indiquent les zones limitées publié sur Internet une mise à jour de à 30 km/h. « Entre 2013 et fin 2017, nous sommes passés de 75 kilomètres en zone 30 à 135 kilomètres », précise Yohann Nédélec, vice-président à la Métropole chargé des déplacements. Une progression également constatée pour les infrastructures spécialement aménagées pour les vélos dans la

ca a décliné ensuite jusqu'à 4 kilomètres en 2016 ».

Un projet de bande cyclable Strasbourg - port de co'

« Je ne suis pas un fanatique du vélo, mais je défends ce mode de déplacement », arque le responsable déplacement de Brest métropole.

Il continue: « Nous sommes en discussion pour relier la place de Strasbourg

Un « chaucidou » au Relecq

Cette politique dépasse la ville de Brest: Yohann Nédélec, également maire du Relecq-Kerhuon, prévoit du changement: « Dans le bourg de ma commune, nous allons proposer de basculer en zone 30. Et le long de la côte, rue de la Corniche, un "chaucidou" va être aménagé ».

Chauci-quoi ? Chaucidou pour « chaussée pour les circulations dou-

En Bretagne, terminée l'aide financière de l'État concernant l'achat d'un vélo électrique neuf! Le coup de pouce de 20 % du prix du vélo, plafonné à 200 €, avait boosté les ventes. La mesure n'a pas été abandonnée mais répond à de nouvelles modalités. Et aucun Breton ne peut en disposer.

Auparavant, dès 1 000 € d'achat pour un vélo électrique (entre mars 2017 et janvier 2018), on recevait un remboursement de 200 € de l'État. Un joli coup de pouce, pour un panier moyen de 1 600 € le vélo à assistance électrique. Dès 1 000 €, on empochait les 200 € de remise de l'État.

« La mesure n'a pas disparu, mais les modalités d'obtention de la prime ont drastiquement été modifiées », commente Ronan Salaün, le patron de Vélo Zen (trois magasins en Bretagne, un dans la Loire-Atlantique). Aujourd'hui, pour profiter du coup de pouce de l'Éétat, il faut être non imposable l'année précédant son achat de vélo et bénéficier du soutien financier d'une collectivité (Ville, Département, Région). Dans sa grande bonté, l'État double l'aide déjà perçue, plafonnée à 200 €. Au final, en Bretagne, ce changement de critères a supprimé l'aide à l'achat de vélo électrique, puisque aucune ville ou collectivité ne propose de coup de pouce financier. Ou comment passer à la trappe, ni vu ni connu et tout en douceur, une mesure qui avait sérieusement dopé le marché. Pas sûr d'ailleurs que, dans les autres régions encore éligibles, les clients non imposables se bousculent à la porte des magasins de vélos électriques, pour des engins facturés entre 1000 et 3000 €.

17 000 exemplaires en 2013. Cinq années plus tard, 8 000 brochures de la version 2018 ont été distribuées à la gare de Brest, à l'office de tourisme, à la mairie et ses antennes de quartier. Dans le même temps, la Métropole publie un questionnaire pour engager la consultation citoyenne sur le schéma directeur vélo de 2019. L'occasion pour constater les évolutions depuis 2013 en matière de « cyclabilité » et les prochaines évolutions en la matière.

En cinq ans, 60 km de plus en zone 30 À regarder les cartes de 2013 et de

Yohann Nédélec, vice-président à la Métropole chargé des déplacements. Une progression également constatée pour les infrastructures spécialement aménagées pour les vélos dans la métropole. En 2013, 140 kilomètres : fin 2017, 170 kilomètres. Un gain de 30 kilomètres en cina années, mais à relativiser. « Dans le schéma directeur de 2010, la Métropole s'engageait à augmenter les aménagements de 20 kilomètres par an », pointe Romain Ragaine, de l'association Brest à pied et à vélo (Bapav). Il poursuit, avec une pointe de regret : « En 2013, ils ont tenu l'objectif avec 24,7 kilomètres ; mais je défends ce mode de déplacement », argue le responsable déplacement de Brest métropole.

Il continue : « Nous sommes en discussion pour relier la place de Strasbourg et le port de commerce par une piste cyclable ».

Ce projet se situerait le long de la rue Pierre-Sémard, axe passant sous le pont du Forestou.

L'élu se veut cependant rassurant pour les automobilistes : « Le but n'est pas de supprimer la voiture, mais de faciliter les transports doux, c'est le fil rouge de notre politique de déplacement ».

basculer en zone 30. Et le long de la côte, rue de la Corniche, un "chaucidou" va être aménagé ».

Chauci-quoi ? Chaucidou pour « chaussée pour les circulations douces ». Ce type de voie permet aux cyclistes de circuler sur des voies protégées. Les voitures, elles, circulent à double sens sur une voie unique, et peuvent se croiser en mordant, après vérification, sur les espaces réservés aux cyclistes.

Si Brest n'est pas toujours sécurisée à bicyclette, le nouveau schéma directeur vélo de 2019 pourrait redessiner les lignes.

« Il faut maintenir les efforts! »

R.H.

Devant un local, 19, rue Bruat à Saint-Martin, une masse de vélos accrochés en pagaille. Ils appartiennent à des amateurs, des passionnés, des bricoleurs, des débutants... Tout ce monde s'active dans l'atelier de Bapav. L'association « Brest à pied et à vélo » agit au quotidien pour promouvoir les modes de déplacement dits doux.

Marjorie Jozefiak, salariée de l'association et cycliste régulière, témoigne sur la place du vélo dans la cité du Ponant.

> Remarquez-vous une évolution dans la pratique du vélo ?

« La tendance est à l'augmentation du nombre de cyclistes. À Brest, nous pouvons voir une augmentation du nombre de cyclistes dans nos rues. Et cette progression avance pour les bonnes raisons. Nous avions mené une enquête sur la ville. La première motivation des Brestois, c'est l'écologie. Certains pointent également des raisons économiques. Dans une famille, quand il y a deux voitures et qu'un enfant du foyer obtient le permis, au lieu d'en acheter une nouvelle, un des parents se met au vélo. La troisième motivation reste le pur plaisir de faire du vélo ».



Marjorie Jozefiak est salariée chargée de coordination et d'animations mobilités actives à l'association Brest à pied et à vélo (Bapav). Photo Romain Haillard

> Brest est-elle une ville cyclable à vos yeux ?

« Pas vraiment. En plus de la topographie parfois compliquée, il y a certains points noirs. Dans la rue Yves-Collet, il y a bien des bandes cyclables mais elles s'arrêtent net. L'entrée et les sorties de ces aménagements peuvent être délicates. Et le rond-point de Pen-Ar-C'hleuz, se lancer dessus est suicidaire. Mais la Ville s'active tout de même. Il y a les consignes à la gare de Brest, les vélos peuvent y rester gratuitement une semaine. Il en faudrait d'autres dans les quartiers. Les zones 30 également se sont développées. Avant, il n'y en avait pas à Saint-Marc et la Ville en a inauguré une l'année dernière. Et le bas de Siam également bénéficie d'une grande zone limitée. Il faut maintenir les efforts!».

> Comment améliorer la situation ?

« Certaines propositions ont été faites pour le budget participatif de la ville. Nous voudrions davantage de consignes gratuites et sécurisées pour les vélos. Un des critères pour se procurer une bicyclette, c'est d'avoir un endroit sûr où l'entreposer. Tous les Brestois n'ont pas une cave ou un local à disposition, c'est un frein, Autrement, des mini-stations équipées de pompes et d'outils pour entretenir son vélo. Enfin, nous aimerions proposer la création d'une maison des mobilités durables. Ce lieu permettrait de se renseigner, d'obtenir des conseils par rapport aux modes de déplacement doux. Cette maison pourrait être itinérante. Ces questions ne concernent pas seulement Brest mais la métropole et les communes alentour ».