



La liste s'engage.
La liste ne s'engage pas.

	Brest Au Cœur 1	Bernadette Malgou, Brest, c'est vous !	Marchons pour Brest 1
<p>Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat</p> <p>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 : 60% 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.</p>	<p>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 (2 millions par an) 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. A cela s'ajoutera un budget dédié propre au développement du vélo et qui sera chiffré dès le début du mandat.</p>	<p>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 3% d'ici 2025. Mais, deux dimensions auraient manqué 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.</p>	<p>Sur la question du vélo, la ville de Brest et la majorité retournante 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 ligne de tramway qui aurait dû être accompagné de voies dédiées. Résultats : en tant que cyclistes, nous nous sommes 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 1 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 objectif de 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.</p>
<p>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.</p>	<p>Un comité de suivi de Schéma et un tableau de bord sont prévus dans le schéma directeur vélo 2020-2025 avec élus, associations, habitants, acteurs institutionnels et économiques, services techniques...</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>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.</p>
<p>Développer un réseau cyclable cohérent</p> <p>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.</p>	<p>Les discontinuités constituent la principale difficulté rencontrée par les cyclistes ; un seul point dur peut avoir un effet dissuasif et dissuader un itinéraire. Dans certains cas, des études longues (exemple : études d'impact), ou des phases de négociations (acquisitions foncières...) sont nécessaires. On veillera à identifier dès 2020 les projets concernés par ces problématiques et à enclencher les études au plus tôt pour que soit mise en œuvre l'ensemble du réseau imaginé dans le cadre de ce Schéma Directeur dans le délai fixé, soit fin 2025. Voir plan du réseau en 2025 page 25 du Schéma Directeur Vélo.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>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.</p>
<p>Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous</p> <p>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.</p>	<p>Nous souhaitons offrir aux cyclistes et aux piétons une ville sereine, où l'ensemble des usagers cohabitent. En concertation avec les habitants, nous proposons 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. Vigilance quant au respect de la LAURE et engagement à intégrer les dispositifs prévus par la LOM</p>	<p>Nous avons bien prévu dans notre programme de revoir les plans de circulation en intégrant le respect de la tranquillité des quartiers résidentiels.</p>	<p>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 opélement 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.</p>
<p>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.</p>	<p>Une concertation sur le contournement Nord Lambézeléc 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. En ce qui concerne le projet de contournement, nous sommes conscients que le respect de la biodiversité est un impératif. Nous nous engageons donc à privilégier les solutions alternatives au passage par la vallée du Restic.</p>	<p>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 Kerhoen.</p>	<p>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 atteintes 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.</p>
<p>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.</p>	<p>En concertation avec les habitants, nous proposons 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. Si des aménagements sont nécessaires pour faire respecter ces limitations nous étudierons leur mise en place.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>La ville de Brest dispose d'un réseau dense d'écoles et d'équipements de quartier. Les cheminements piétons autour et entre ces équipements seront améliorés en lien avec les utilisateurs quotidiens afin de renforcer la dimension quartier. Une même attention sera portée aux cheminements piétons autour des équipements publics ouverts aux habitants et habitants ainsi qu'aux commerces de proximité.</p>	<p>Nous étudierons dans le cadre de la sécurisation aux abords des écoles les différentes formules d'écobilité scolaire: pédibus, fermeture de rues aux heures de dépôt et de reprise des enfants, etc.</p>	<p>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 en 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.</p>
<p>Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.</p>	<p>En réponse aux besoins, en prenant en compte 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. Des réalisations concrètes sont déjà mises en place.</p>	<p>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%.</p>	<p>Nous réalisons un travail approfondi avec les usagers sur les sas vélos et les cédez-le-passage cycliste aux feux dans les lieux positifs 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.</p>
<p>Actonner tous les leviers nécessaires au développement du vélo</p> <p>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.</p>	<p>15 sites de stationnement sont prévus dans le cadre de la délégation de transports en commun. Il est prévu d'améliorer les parkings vélos sur la ligne de tramway et d'en créer sur certaines aires de covoiturage. Dans le cadre de notre coopération avec BMH, il est prévu à partir de maintenant du parking sécurisé vélo dans chacun des nouveaux projets immobiliers. Pour ce qui est du parc existant nous poursuivons notre travail pour équiper les établissements publics, les écoles et lycées ainsi que notre parc de logements sociaux. Sans oublier les pôles d'échanges multimodaux. Pour ce faire nous mobiliserons tous les financements disponibles dont le programme ALVEOLE porté par la FUB.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>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 trouvez donc dans notre programme des engagements en faveur de la création d'ateliers de maintenance et de racks de rangement 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.</p>
<p>Implanter des arceaux vélos normatifs (prescrire les "arrache roue") dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.</p>	<p>1000 à 1200 arceaux supplémentaires sont prévus sur l'espace public d'ici 2025. Ce déploiement a déjà débuté depuis mai 2020 avec la crise du COVID19. 30 racks de 12 stationnements sont prévus.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>Oui, nous sommes d'accord sur ce principe.</p>

<p>Installer des stationnements fermés type vélobox ou espace véto 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.</p>	<p>Comme évoqué sur la question 9 nous mettrons tout en oeuvre pour développer et sécuriser les aires de stationnements de vélo. Pour les établissements scolaires ne relevant pas de la ville ou de la métropole, nous aurons un rôle d'incitation à développer ces aménagements.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>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.</p>
<p>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).</p>	<p>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. En ce qui concerne la tarification solidaire, nous veillerons à assurer une cohérence entre les tarifs solidaires Bibus et ces locations. Nous mettrons en place une étude de faisabilité de location en libre service de VAE.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>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 oeuvre 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 + vélos 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.</p>
<p>Créer une agence d'écobobilité, 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.</p>	<p>Nous créerons une maison des mobilités à l'échelle du Pays de Brest avec notre délégataire métropolitain, Bibus.</p>	<p>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 animons l'élaboration des plans de mobilité d'établissements et des institutionnels et nous les accompagnons. Nous mènerons des actions ciblées avec des ambassadeurs de la mobilité pour encourager le report modal vers les modes actifs et les plus décarbonés.</p>	<p>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 agront. 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.</p>
<p>Promouvoir une culture vélo</p>			
<p>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.</p>	<p>Nous souhaitons poursuivre notre accompagnement en direction des établissements scolaires. Nous attendons également que le Gouvernement et le Ministère nous aide dans le financement de ces pratiques liées à l'apprentissage des nouvelles mobilités.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>Notre philosophie sur le développement durable est que nous réussirons 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.</p>
<p>Créer une "Journée sans voiture".</p>	<p>Il nous paraît pertinent d'expérimenter des piétonnisations temporaires dans certains quartiers à un rythme régulier puis de rendre la mesure permanente si elle convainc. Ceci après une large concertation avec les habitants, les commerçants et les usagers.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>Nous validerons 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.</p>
<p>Réprimer systématiquement le stationnement illégitime sur trottoir et/ou aménagement cyclable.</p>	<p>Le dispositif LAPI a été lancé en 2018 et poursuivra sa mission. Il est même imaginé l'acquisition d'un second véhicule.</p>	<p>Nous sommes particulièrement sensibles aux difficultés des personnes porteuses de handicap comme aux parents avec poussette.</p>	<p>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 dotée de 50 agents. Cette création se fera à budget constant et en lien avec une reforme 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 illégitimes sur les trottoirs et ou les aménagements cyclables en lien avec les agents en place. Les stationnements illégitimes seront systématiquement réprimés sauf cas d'urgence. L'amélioration de zones de stationnement permettra également de réduire ces problématiques.</p>
<p>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, tours à droite, sas vélos) 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.</p>	<p>Nous mettrons en place des campagnes de communication à rythme régulier avec un temps fort au moment de la semaine européenne de la mobilité (comme actuellement). 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 touchentont 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.</p>	<p>Sans commentaire</p>	<p>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 les usages en place des actions, des ateliers pédagogiques et travaillerons à la mise au défi des Brestoises 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.</p>
<p>Sur les aménagements temporaires</p>			
<p>Étendre les aménagements temporaires existants, en créer de nouveau (Si oui, préciser où)</p>	<p>Nous souhaitons développer et aménager deux axes bien identifiés, le Bd Tanguy Prigent pour relier le CHRU de la Cavale Blanche au Centre Commercial Iroise. Mais également la Rue de Paris. Nous souhaitons globalement agir relativement vite sur les ruptures dans les continuités cyclables; c'est pourquoi nous avons répondu à l'appel à projet du Gouvernement sur les continuités des pistes cyclables. A noter que le Moulin Blanc, le bas de Siam et l'axe Rue de Lyon/Si Louis vont également accueillir des zones piétonnes et cyclables.</p>	<p>La crise Covid-19 a été l'occasion de mettre en oeuvre des expérimentations d'urbanisme tactique notamment pour faciliter la circulation à vélo. Non seulement nous sommes favorables à ce principe d'expérimentations, mais, Bernadette Malgorn l'a envisagé lors des réunions de présidents de groupes du conseil municipal, organisées, en principe chaque semaine, pendant la période du confinement. Toutefois, aucune information n'a été donnée aux conseillers municipaux prolongés, par l'exercice prolongé, dans le cadre de la gouvernance transitoire, ni sur les lieux d'implantation, ni sur les taux de fréquentation. Il avait pourtant été indiqué, au moment de leur installation, que des comptages, tant de la circulation automobile que de la circulation des vélos, seraient effectués. Elus le 28 juin prochain, nous nous emparerons de ces données pour en tirer les décisions utiles, toujours sous le sceau du développement durable, de la préférence aux modes actifs et de l'optimisation de l'usage de la voie publique.</p>	<p>Avec notre liste Marchons pour Brest, nous présentons un projet ambitieux pour Brest autour de la mobilité. Notre volonté est de proposer des alternatives à la voiture. Avec le projet de Trolley Nouvelle Génération (TNG), nous souhaitons aménager, en parallèle du tracé, une voie cyclable protégée et arborée. Ainsi, nous en profiterons pour prolonger l'axe déjà existant " avenue Foch " vers le bourg de Lambézellec. En parallèle, nous profiterons de la situation pour redéfinir le plan de circulation de la ville, afin d'offrir davantage d'axes protégés, notamment pour le vélo. Sur la période actuelle, il faudra faire le bilan des aménagements temporaires. L'exercice aura également permis de montrer que ce type d'installation peut être imaginé pour réaliser des tests à ajuster au fur et à mesure.</p>
<p>Pérenniser l'ensemble des aménagements temporaires cyclables et piétons mis en place à la suite de crise Covid. (Si oui partielle, préciser lesquels vous comptez pérenniser, lesquels vous comptez supprimer)</p>	<p>Idealement nous souhaitons pérenniser la totalité de nos pistes cyclables provisoires et ce pour plusieurs raisons : tout d'abord pour débiter la mutation dans l'esprit collectif des habitants : l'espace public est appelé à se partager. Ensuite, si nous revenons systématiquement en arrière une fois le déconfinement totalement terminé, les efforts déployés seraient annulés. Objectivement, le secteur Harteloire/Clémenceau sera le plus simple à pérenniser. L'axe Blum va peut-être poser problème à la rentrée des classes (engorgement de l'axe). Nous nous donnons jusqu'à septembre pour bien visualiser et corriger le cas échéant (ce que nous avons déjà fait sur Blum/Montaigne)</p>	<p>Il est trop tôt pour annoncer la pérennisation de l'ensemble des aménagements. Il faut analyser la situation. La cohabitation sur certaines voies, notamment avec le bus, n'est pas idéale. Dans le cadre de notre projet de TNG, nous comptons observer l'axe "Place Albert 1er - boulevard Léon Blum", qui a été aménagé suite à la pandémie, tout en travaillant sa sécurité. La cohabitation entre bus et voitures devant rester minoritaire.</p>	<p>Nous pensons que le vélo, outre l'aménagement temporaire de pistes, doit avoir une place plus importante dans les possibilités de mobilité de nos citoyens. C'est pourquoi, dès le début de cette année, avec notre Programme, nous avons indiqué notre volonté à développer ce mode de transport au travers de plusieurs propositions, parmi lesquelles : un développement des garages à vélos sécurisés, étendre davantage l'offre de location de vélos à assistance électrique, la création d'ateliers de maintenance,</p>
<p>Tout autres engagements que vous souhaiteriez prendre concernant les aménagements temporaires</p>	<p>Il s'agit d'écouter et de concerter avec celles et ceux qui peuvent proposer. En effet, nous avons des axes que nous connaissons bien mais nous pouvons également aménager des axes que nous connaissons un peu moins bien mais qui sont bien connus, quant à eux, des cyclistes et piétons quotidiens. L'objectif demeure cependant d'avoir un maillage global et de relier les pistes entre elles plutôt que de faire du skipoudrage. C'est pourquoi le Schéma Directeur Vélo est ambitieux dans ce sens : sécuriser tout en développant. C'est pourquoi d'autres aménagements provisoires peuvent voir le jour mais nous souhaitons entendre et analyser les demandes de particuliers ou d'associations qui ont une expertise.</p>	<p>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.</p>	<p>Avec Marchons pour Brest 1, nous défendons autour de Marc Costantini, 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 sociale 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'intérêt modalité des modes de déplacement pour valoriser davantage les alternatives à la voiture dans les déplacements du quotidien.</p>
<p>Commentaires généraux</p>	<p>La période de confinement nous a permis d'accroître des éléments qui étaient présents dans le Schéma Directeur Vélo : l'urbanisme tactique en fait parti depuis le mois de mai sur plusieurs axes brestoises. Notre volonté est de poursuivre puis de développer ces pistes cyclables après une période d'observations et d'analyses. De même, le coup de pouce vélo avec l'abonnement de SDE pour réparer son vélo a été mis en place jusqu'à la fin de l'année 2020. Enfin, l'arrivée de nouveaux racks de stationnements seront déployés plus rapidement que prévu. Notre objectif est bien de faire de Brest et sa métropole une ville et un territoire ami du vélo.</p>	<p>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.</p>	<p>Avec Marchons pour Brest 1, nous défendons autour de Marc Costantini, 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 sociale 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'intérêt modalité des modes de déplacement pour valoriser davantage les alternatives à la voiture dans les déplacements du quotidien.</p>