

La liste s'engage.		La liste ne s'engage pas.		
		Brest Au Cœur !	Brest, c'est vous !	Marchons pour Brest !
Adopter (ou renouveler) un plan vélo local ambitieux, financé et concerté, dès le début du mandat				
Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté en début de mandat. Dédier un budget propre au développement du vélo.	Le Schéma Directeur Vélo 2020-2025 prévoit une augmentation de plus de 150% de la part modale actuelle en 5 ans et un budget dédié (2 millions par an) 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.	Le plan vélo présenté par l'exécutif actuel manque d'ambition et de réalisme. Nous partageons l'objectif de faire passer la part modale du vélo de 1,5 à 4%. Deux dimensions auraient mérité d'être plus approfondies : l'encouragement au plan de mobilité pour les entreprises et la sécurisation d'itinéraires prioritaires tant du point de vue des infrastructures que de la vidéoprotection.	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.	
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.	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...	Sans commentaire	La concertation et le comité de pilotage s'effectuera 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				
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.	On veillera à identifier dès 2020 les projets concernés par ces problématiques et à enclencher les études au plus tôt pour que soit mis 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.	Sans commentaire	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.	
Construire une ville agréable à vivre pour toutes et tous				
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. 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.	En concertation avec les habitants, nous proposerons 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	Nous avons bien prévu dans notre programme de revoir les plans de circulation en intégrant le respect de la tranquillité des quartiers résidentiels.	Le trafic de transit 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. Pour répondre à cet enjeu, les places de stationnement devront être repensées. 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 et pourquoi pas, définir des axes piétons périodiques.	

	Brest Au Cœur !	Brest, c'est vous !	Marchons pour Brest !
Arrêter tout projet de construction de grande infrastructure routière destinée aux véhicules motorisés. Exemples : traversées des vallées du Restic et du Costour.	Une concertation sur le contournement Nord Lambézellec 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.	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 Kerhuon.	Nous sommes d'accord sur la fin de la construction de grandes infrastructures routières sur la ville de Brest. Nous ferons preuve de responsabilité quant aux espaces préservés et souhaitons limiter au maximum l'artificialisation des sols. 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.
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.	En concertation avec les habitants, nous proposerons la création de nouvelles zones de rencontre (zones 20) 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.	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.	Dans les zones de ville comprenant les rues non structurantes et à plus faible densité, nous sommes favorables à l'idée de généraliser la circulation à 30km/h. Nous pourrions aller plus loin pour plus de confort et de sécurité.
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.	Les cheminements piétons autour et entre les équipements publics et les commerces de proximité seront améliorés en lien avec les utilisateurs quotidiens afin de renforcer la dimension quartier.	Nous étudierons dans le cadre de la sécurisation aux abords des écoles les différentes formules d'écomobilité scolaire: pédibus, fermeture de rues aux heures de dépose et de reprise des enfants, 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.
Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux.	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.	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%.	Nous réaliserons un travail approfondi avec les usagers sur les sas vélos et les cédez-le-passage cyclistes 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			
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.	15 sites de stationnement sont prévus dans le cadre de la délégation de transports en commun. Parking sécurisé vélo dans chacun des nouveaux projets immobiliers. Nous poursuivons notre travail pour équiper les établissements publics, les écoles et lycées ainsi que notre parc de logements sociaux.	Sans commentaire	Nous développerons également des garages à vélos sécurisés dans tous les lieux stratégiques nécessaires. Nous travaillerons pour élargir les plages horaires qui permettent aux usagers d'apporter leurs vélos dans le tramway.
Planter des arceaux vélos normatifs dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.	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.	Sans commentaire	Oui, nous sommes d'accord sur ce principe.
Installer des stationnements fermés pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.	Nous mettrons tout en œuvre pour développer et sécuriser les aires de stationnements du vélo.	Sans commentaire	Nous mettrons en place des garages à vélos sécurisés.

	Brest Au Cœur !	Brest, c'est vous !	Marchons pour Brest !
Favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée de vélos et proposer une tarification adaptée (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).	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.	Sans commentaire	Un service de location courte durée (1 mois) sera mis en œuvre en complément des offres existantes. Nous proposerons une offre globale à 200 euros (réseau de transport en commun + vélo à assistance électrique) contre 285 à 335 euros.
Créer une agence d'écomobilité, sous la forme d'une Maison des Mobilités. Cette agence, avec un budget propre, 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 pour la mise en place de mesures éco-mobiles.	Nous créerons une maison des mobilités à l'échelle du Pays de Brest avec notre délégataire métropolitain, Bibus.	Nous souhaitons que les services de la collectivité s'engagent directement sur les nouvelles mobilités sans créer une agence de plus. Nous animerons l'élaboration des plans de mobilité d'établissements et des institutionnels et nous les accompagnerons.	Nous demanderons une délégation de compétences à la Région Bretagne sur la gestion du transport interrurbain 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 sur la question des mobilités en général, et des mobilités actives en particulier.
Promouvoir une culture vélo			
Favoriser le déploiement du programme national "savoir rouler à vélo" dans les écoles primaires. Développer le service de vélo-école en direction des établissements scolaires, des entreprises et des collectivités locales.	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.	Sans commentaire	Nous déploierons des programmes de promotion des nouvelles pratiques comme « savoir rouler à vélo » dans les écoles mais pas uniquement.
Créer une "journée sans voiture".	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.	Sans commentaire	Nous validons cette idée sur le principe. 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.
Réprimer systématiquement le stationnement illicite sur trottoir et/ou aménagement cyclable.	Le dispositif LAPI a été lancé en 2018 et poursuivra sa mission. Il est même imaginé l'acquisition d'un second véhicule.	Nous sommes particulièrement sensibles aux difficultés des personnes porteuses de handicap comme aux parents avec poussette.	Nous supprimerons la voiture LAPI. La Police Municipale sera le lien entre les habitants et la ville, elle prendra en charge la gestion des stationnements illicites sur les trottoirs et ou les aménagements cyclables. Les stationnements illicites seront systématiquement réprimés sauf cas d'urgence.
Lancer un plan de communication orienté sur le respect mutuel des usagers, sur les nouvelles dispositions du code de la route spécifiques au vélo. Développer une politique forte contre le vol de vélo.	Nous mettrons en place des campagnes de communication à rythme régulier. Nous mènerons ce travail en partenariat avec les auto-écoles. Nous mettrons en oeuvre des mesures de communication sur les bonnes pratiques de stationnement d'un vélo et travaillerons avec la Police Nationale.	Sans commentaire	Nous orienterons les communications institutionnelles sur la valorisation des déplacements alternatifs à la voiture, de façon systématique. Nous utiliserons les supports de communication de la ville et de la Métropole pour valoriser la mise en place des actions et travaillerons à la mise au défi des Brestoises pour créer une dynamique positive sur les usages.

	Brest Au Cœur !	Brest, c'est vous !	Marchons pour Brest !
Sur les aménagements temporaires			
Étendre les aménagements temporaires existants, en créer de nouveau (Si oui, préciser où)	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. A noter que le Moulin Blanc, le bas de Siam et l'axe Rue de Lyon/St Louis vont également accueillir des zones piétonnes et cyclables.	La crise Covid-19 a été l'occasion de mettre en œuvre des expérimentations d'urbanisme tactique notamment pour faciliter la circulation à vélo. Non seulement nous sommes favorables à ce principe d'expérimentations. Bernadette Malgorn l'avait suggéré lors des réunions de présidents de groupes du conseil municipal, organisées pendant la période du confinement. Toutefois, aucune information n'a été donnée aux conseillers municipaux prolongés, par l'exécutif prolongé, 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.	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.
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)	Idéalement 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)		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 idéal. Dans le cadre de notre projet de TNG, nous comptons conserver l'axe "Place Albert 1er - boulevard Léon Blum", qui a été aménagé suite à la pandémie, tout en retravaillant sa sécurité. La cohabitation entre vélos, bus et voitures devant rester minoritaire.