

Brest à Pied et à Vélo (BaPaV) est une association sans but lucratif dont l'objet social est « *d'encourager les déplacements actifs, notamment à pied et à vélo, favoriser l'intermodalité, lutter contre l'exclusion liée aux transports, prévenir la sédentarité, inciter à réduire l'usage de l'automobile et veiller au bon usage de l'argent public dans le domaine des transports et des déplacements à Brest, sa métropole et plus largement le pays de Brest.* » (Article 2 des Statuts)

Elle est connue pour les services de vélo-école, d'atelier coopératif, de déplacement en triporteurs d'animations dans les écoles et entreprises et pour l'organisation ou la participation à différentes animations publiques.

Contribution à l'enquête publique « Mon réseau grandit »

Du 28 novembre 2022 au 6 janvier 2023, le projet Mon réseau grandit est soumis à une phase d'enquête publique conjointe comprenant 3 objets :

1. La Déclaration d'utilité publique (DUP) : qui fait état de l'utilité publique du projet au regard de ses effets sociaux et environnementaux

Brest à pied et à Vélo reconnaît et salue l'utilité publique d'un projet de transport en commun capacitaire en site propre associé à des aménagements favorisant l'intermodalité et la multimodalité. Nous reconnaissons également que les emplacements et lignes proposées font partie des principales implantations nécessaires pour permettre la réduction nécessaire du trafic automobile dans la zone agglomérée de Brest. Nous ne revenons donc pas sur les compromis issus des deux concertations.

Nous reconnaissons également qu'une partie de nos remarques et suggestions lors des deux phases de concertation ont été prises en compte. Quelques unes de ces remarques et suggestions continuent à pouvoir s'appliquer à l'Avant Projet qui fait l'objet de la présente enquête.

Le diable se cachant dans les détails, notre adhésion à l'utilité publique du projet Mon Réseau Grandit est soumise à l'intégration des remarques détaillées ci-dessous sur les modalités de prise en compte des déplacements à pied et à vélo et de prise en compte du dérèglement climatique.

2. La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi): qui vérifie la cohérence et les modifications nécessaires au regard de ce document d'urbanisme

L'avis de BaPaV présenté ci-dessous comporte une remarque générale sur la nécessité de modifications plus étendues du PLUi dans sa fonction de Plan de Mobilité et des remarques sur les modifications proposées dans le dossier.

3. L'enquête parcellaire : qui détermine les emprises à acquérir par voie amiable ou expropriation et identifie leurs propriétaires pour la réalisation du projet.

BaPaV n'étant a-priori pas concerné par l'enquête parcellaire, nous n'avons pas examiné la pièce K.

Contact :

Brest à Pied et à Vélo
19 rue Bruat, 29200 Brest
09 81 62 70 20
<http://www.bapav.org/>
contact@bapav.org

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pièce I

§4.1 : La Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) adoptée le 24 décembre 2019 a instauré que le plan de déplacements urbains (cité dans ce paragraphe) est ré-intitulé « Plan de mobilité » (PDM), avec un périmètre et une fonction élargie qui nous semblent d'ailleurs insuffisamment pris en compte dans le PLUi de Brest Métropole. L'objectif de réduction de 4 à 5 % du trafic automobile qui se déduit du PCAET n'est, par exemple, ni évoqué ni traduit en termes de moyens à mettre en œuvre pour le respecter. Ce manque a un impact direct sur certains points du dossier d'enquête. La modification du PLUi devrait introduire un développement sur cet objectif.

§4.4.4.2.3 : Le fait que le projet ne soit pas soumis juridiquement aux objectifs de compensation n'implique pas que ces objectifs de compensation doivent ne pas être pris en compte. L'évolution actuelle et future des conditions climatiques impose au contraire d'aller bien au-delà des obligations réglementaires.

§4.4.4.2.5 : Le fait de retirer sans motif réel et sérieux une protection donnée par le classement en Espace Boisé Classé est susceptible de mettre en doute l'ensemble des protections données par le PLUi et de retirer toute légitimité aux règles qui y sont décrites. Il est donc nécessaire que la modification de ces protections soit justifiée par l'impossibilité avérée de mettre en œuvre un projet dont l'utilité publique est supérieure, non seulement à la valeur de l'espace classé, mais même à la valeur du classement d'un espace en général, c'est à dire à l'aspect indiscutable des lois et règlements. Or l'incompatibilité des trois EBC cités avec le projet n'est aucunement démontrée.

En particulier la justification donnée pour la parcelle AP87, que le projet permet de sauvegarder le cèdre mais que des alternatives non retenues sont susceptibles de nécessiter sa coupe, devrait entraîner automatiquement le maintien de la protection.

De même la justification donnée pour la parcelle KN2, que le projet ne nécessite aucune modification de l'état des lieux, entraîne automatiquement le maintien de la protection.

Finalement la justification de l'extension de retrait de la protection sur la parcelle AP87 à l'alignement voisin par son seul voisinage constituerait un précédent regrettable selon lequel un espace voisin d'un espace non protégé perdrait sa protection du seul fait de ce voisinage. Autrement dit que de proche en proche aucun espace protégé ne le serait plus.

Nous approuvons les autres modifications proposées du PLUi.

Prise en compte des déplacements à pied et à vélo sur et aux abords de l'espace du projet

Remarques générales :

Le terme « qualitatif » signifie « qui concerne la qualité, la nature d'une chose et de ses éléments constitutifs » et s'oppose à quantitatif. L'Académie Française recommande de ne pas le confondre avec la locution « de qualité ». Dans un cas comme dans l'autre, il manque une définition précise de ce que cela implique.

L'expression « circulations douces » n'est pas définie dans le dossier. Son usage habituel, essentiellement dans un contexte promotionnel, est en général délibérément ambigu. Nous l'interprétons dans le sens restreint d'espace dédié aux mobilités actives au sens strict. L'ensemble de notre avis est basé sur cette interprétation et serait à revoir dans le contexte d'une définition plus large.

Pièce E

Remarque générale : La plupart des coupes d'insertion ne sont pas cotées. Par ailleurs elles ne sont pas positionnées sur les plans d'insertion. Ce qui ne permet pas de juger du respect des obligations légales, des recommandations du CEREMA, on même des indications du dossier d'enquête.

§4.1 :

Nous regrettons que la prise en compte des aménagements cyclables n'apparaisse que comme une obligation légale et non comme la nécessaire complémentarité entre les transports en commun et les mobilités actives pour assurer des déplacements en toute sécurité sur tout le territoire de la métropole sans nécessiter un usage de la voiture individuelle, qui n'est ni à la portée de toutes les bourses ni souhaitable pour respecter les engagements de réduction des dépenses d'énergie et de production de gaz à effet de serre détaillés dans le PCAET.

Ce point de vue se traduit malheureusement par endroits par des choix qui inversent les priorités qui devraient s'appliquer à tout projet d'aménagement des espaces publics : piéton, puis cycliste, puis transport en commun, puis services et transports de marchandises, puis voiture individuelle, le stationnement de véhicules privés relevant, lui, de l'occupation du domaine public (CVR L113-2).

§4.2.4 (figure 12) : Cette figure illustre le point précédent : l'emplacement prévu pour les vélos n'est même pas mentionné malgré l'obligation faite par l'article L228-2 du CDE, celui prévu pour les piétons paraît insuffisant au regard des exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007), alors que le stationnement automobile fait l'objet d'un emplacement dédié non justifié dans le texte.

§4.2.5 : Figure 13, Le principe d'avoir une voie cycle entre la voie tramway et une bordure d'arbre implique que les engins de nettoyage de la chaussée puissent venir la nettoyer (notamment en automne où la chute des feuilles rend la chaussée glissante).

§4.5 & 4.6 :

La couleur retenue pour les aménagements cyclables pose deux problèmes :

Le premier est la différence des nuances retenues pour les deux aménagements. Nous avons déjà régulièrement souligné la nécessité d'assurer la cohérence de couleur entre tous les aménagements cyclables présents sur l'ensemble du territoire de vie (notons que les pays considérés comme modèles en termes de cyclabilité assurent cette cohérence sur l'ensemble du territoire national). Or on ajoute ici deux

nouvelles couleurs supplémentaires par rapport à ce qui existe déjà sur le territoire de la seule commune de Brest.

Le deuxième est la nécessité que cette coloration tranche sans ambiguïté avec celle des autres usages de l'espace public. Or, d'une part, il est probable que l'usage de l'enrobé beige clair se généralise pour limiter l'effet d'îlots de chaleur dans le contexte du dérèglement climatique, d'autre part le vieillissement des enrobés noirs se traduit par un éclaircissement qui les rapproche de l'enrobé beige. Ceci pose non seulement un problème de respect des usages par les différents usagers, mais surtout un problème de sécurité au niveau des intersections, où il est nécessaire que la trajectoire vélo ressorte parfaitement quelles que soient les conditions météorologiques ou d'éclairage.

§4.7 :

Une contrainte fonctionnelle des stations qui n'est pas mentionnée est la question du passage de l'aménagement cyclable. Les dernières recommandations en la matière sont d'éviter à tout prix le passage des vélos en pied de quai, et de privilégier le passage par l'arrière du quai et de l'abri pour éviter les conflits pendant les périodes contraintes d'embarquement-débarquement. Le principe retenu et plus généralement le positionnement relatif piéton-vélo doit être uniforme sur l'ensemble du projet (contrairement à ce qu'on observe sur la ligne A).

Une autre contrainte qui aurait dû être mentionnée est la nécessité de respecter les normes d'accessibilité (largeur de cheminement) soit en avant soit en arrière des mobiliers. Cette contrainte est susceptible (comme le montre la figure 23) de venir contrarier le besoin de protections latérales pour les abris (la pluie est parfois accompagnée de vent à Brest).

Les traversées de voies cyclables par les cheminements piétons doivent être matérialisées, particulièrement à chaque sortie des stations tramway et BHNS.

Lorsqu'une voie cyclable ou un cheminement piéton traverse une chaussée il est nécessaire, pour la sécurité des enfants, des personnes âgées et des personnes aveugles et malvoyantes, et le confort des personnes à mobilité réduite, d'utiliser des caniveaux plutôt que des bordures abaissées.

§4.10 :

Le caractère implicite du terme « automobile » dans le titre du § (il n'y est pas question du stationnement vélo, qui est pourtant un sujet important dans le contexte du projet) est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes. L'espace public doit être conçu pour les piétons, puis les vélos, puis les TC, puis les services et transports de marchandise, et enfin pour la circulation automobile, le stationnement automobile n'étant qu'une utilisation de l'espace public pour le stockage de biens privés.

Le petit nombre de places (auto) restituées sur certains axes ne justifie pas les contraintes qu'elles entraînent sur l'implantation des autres usages. Il serait plus pertinent d'aller au bout de la démarche en utilisant leur largeur pour favoriser les cheminements actifs.

Le nombre de places (auto) créées sur les PEM semble, en l'absence de mention d'une étude sur le sujet, n'être justifié que par le nombre de places supprimées en centre ville, qui est décrit avant, et qui semble n'être que celles qu'il a été impossible de sauvegarder. La démarche correcte aurait été de se donner, en fonction des objectifs du PCAET par exemple, un objectif de transfert modal, permettant d'estimer une capacité des PEM (probablement bien supérieure), elle même permettant de supprimer le stationnement équivalent au centre ville.

§4.11 : Selon l'arrêté du 15/1/2007, « Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre » et non à 90 cm comme mentionné dans ce §.

§4.12 :

Une bande cyclable permettant, en empiétant sur le reste de la chaussée, à un cycliste d'en doubler ou croiser un autre, ou de rouler côte à côte avec un enfant, et une piste cyclable, ne permettant pas, elle, d'empiéter sur la chaussée, sa largeur devrait être sensiblement plus importante. Notons que les triporteurs tels que ceux qu'opère Brest à Pied et à Vélo ont une largeur de 110 cm donc neutralisent une largeur d'au moins 130 cm au-delà du caniveau, et roulent en général à une vitesse sensiblement inférieure à la vitesse de confort du cycliste moyen. Il en va de même d'un enfant de huit ans ou plus, qui n'a pas le droit d'emprunter les trottoirs.

D'autres éléments de géométrie auraient mérité d'être précisés :

- Le rayon de courbure horizontal doit permettre de rouler à une vitesse confortable et en tout état de cause ne doit pas nécessiter de mettre pied à terre, en particulier pour les vélos-cargos. Pour information le diamètre de rotation du triporteur porte-fauteuil opéré par BaPaV est d'environ 12 mètres entre murs.
- Le rayon de courbure vertical ne fait pas l'objet d'une norme ou d'une recommandation en France, contrairement à plusieurs autres pays. Néanmoins il doit être suffisant pour permettre de détecter un obstacle à distance de sécurité, de jour comme de nuit, en prenant en compte la hauteur des phares, y compris ceux des vélos cargos et triporteurs.
- Les îlots qui protègent les aménagements des tourne à droite, et dont nous saluons d'ailleurs la présence, doivent n'être franchissables qu'à très faible vitesse par les véhicules motorisés. Les quelques expérimentations actuelles à Brest (exemple Place de Metz) sont plus une gêne qu'une protection pour les cyclistes.
- Les nombreux obstacles qui émaillent encore les aménagements de la ligne A (pylônes, potelets, signalisation verticale, grilles, bordures de trottoir, et autres mobiliers urbains ou végétation) sont à exclure totalement de la trajectoire tant des piétons que des cyclistes. Quand ils sont en bordure de celle-ci, leur couleur doit permettre de les voir clairement, de jour comme de nuit.

Pour tous les cheminements alternatifs piétons ou cycles et pour tous les changements de positionnement relativement au TCSP une signalisation suffisamment visible et spécifique (plus complète/adaptée que la signalétique des itinéraires cycle) est nécessaire.

Pour respecter la priorisation des modes, et donc la protection des piétons, la cohabitation de ceux-ci avec tout autre mode, vélo compris est exclue.

La figure 29 n'est pas cohérente avec la figure 223 au niveau de la rue Mathieu Donnart. Celle ci constitue une liaison entre Kerinou et Saint Martin pour laquelle l'alternative mentionnée par Paul Doumer n'a aucun sens. En l'absence d'aménagement sur Donnart, l'alternative par Desmoulin et Kervern nécessiterait sur ces rues un « aménagement », au sens de la L228-2 du CDE, dans les deux sens, adapté au volume de trafic, de même que celle par Saint Pol Roux, Courcy, Péguy.

« L'impossibilité de réaliser un aménagement cyclable sur la rue Duc D'Aumale » résulte d'abord d'une inversion de la priorité des modes. La rue Duc d'Aumale peut être traitée en coupant la circulation automobile entre le 9 et le 11 pour décourager le transit, limitant ainsi son trafic à quelques voiture/jour (surtout si on ouvre le parking Changarnier sur l'avenue le Gorgeu et/ou la rue Bosquet sur la rue de Kergoat), et permettant de la traiter en zone de rencontre, qui constitue un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE. L'alternative proposée par l'AVP, basée explicitement sur une cohabitation piéton-vélo, n'est à ce titre pas acceptable.

Le nombre de mètres linéaires d'aménagements ne présente que très peu d'intérêt. Par contre le nombre et l'emplacement des places de stationnement vélo aurait mérité d'être précisé (pour les automobiles cela fait l'objet d'un § dédié).

§4.16 :

Plus qu'une « source de progrès », jugement de valeur qui n'a rien à faire ici, l'éclairage public est aujourd'hui un problème environnemental majeur et la première source de pollution lumineuse (cf. §5.4 de la pièce H5). Le consensus qui commence à se dégager est que les espaces dévolus aux véhicules sont mieux traités par l'éclairage obligatoire de ceux-ci que par l'éclairage public. Hors intersections, seuls les cheminements piétons devraient recevoir un éclairage tamisé et surtout l'éclairage des passages piétons a pour fonction principale de doubler la signalisation pour leur sécurité et doit donc trancher fortement avec le (non-)éclairage de la chaussée.

"Révéler les façades des boulevards" ne constitue plus une priorité quand le climat et la biodiversité sont en danger et qu'il faut drastiquement réduire notre consommation d'énergie.

"Éclairer la voûte des arbres" est aussi inutile et gaspilleur d'énergie qu'incompatible avec le rôle des arbres pour la biodiversité et la vie de la faune nocturne (comme, d'ailleurs, mentionné au § 3.6.3.4 de la pièce H5) ; par ailleurs cet éclairage a un impact néfaste sur la durée de vie de ces arbres (comme, d'ailleurs, mentionné au §3.5.5 de la pièce H5).

Cette autre vision, réellement moderne et « de progrès », elle, nécessite par contre de travailler la visibilité de la signalisation horizontale et verticale.

Pour les mêmes raisons, et même si cela ne relève pas strictement du projet de TCSP, nous sommes opposés aux publicités lumineuses dans les stations.

§5.1.1.2 Insertion du tramway

Planche 1 Cavale :

La sécurisation des piétons (et cyclistes) gagnerait plus à une réduction de la largeur des voies à 3 m (voire 3,25 m pour éviter une incohérence avec le §4.9) avec un terre-plein qu'à un plateau.

Si le doublement des voies en entrée du carrefour se justifie pour stocker les voitures en attente de tourne à gauche ou tourne à droite, ce doublement en sortie de carrefour est de nature à réduire la fluidité du trafic en provoquant des coups d'accordéon au niveau du rétrécissement qui suit.

Planche 2 Pont de la Villeneuve :

La solution proposée constitue une régression par rapport à la situation actuelle, dans la mesure où on perd la séparation piéton-vélo. Le pont constitue un des belvédères remarquables de Brest avec une belle vue sur la vallée de la Penfell. Il aurait d'ailleurs, à ce titre, été intéressant de profiter de cette occasion pour créer un cheminement piéton côté amont. Plus encore que leur circulation, le stationnement de piétons sur la piste cyclable constitue un danger pour eux mêmes et pour les cyclistes, particulièrement sur un trajet identifié comme « réseau hyper-structurant ».

La largeur (apparemment 8 mètres, mais difficilement lisible sur le graphique) prévue pour la circulation automobile est très supérieure au maximum de l'intervalle cité §4.9. Si cette sur-largeur est destinée à permettre la circulation des véhicules d'urgence en période d'embouteillage et s'il a été décidé de ne pas utiliser la voie de tram pour cet usage, ces deux points auraient dû être mentionnés et justifiés, la sur-largeur en question ayant un impact important sur le déséquilibre de la charge du pont et sur la place

rester pour les mobilités actives. Par ailleurs une sur-largeur a pour effet d'inciter les automobilistes à ne pas respecter les limitations de vitesse.

Planche 3 Gascogne :

La (dis-)continuité de la piste cyclable le long du boulevard de l'Europe avec un virage en épingle à cheveux en traversée des voies de tram rue de Fougères est **absolument inacceptable** dans l'état actuel de l'avant projet, même si on n'était pas dans le contexte du « réseau hyper-structurant » proposé. Cet aménagement semble avoir été conçu pour décourager l'usage du vélo.

D'une façon générale, le caractère illisible des cheminements vélos actuels dans ce secteur n'a pas été amélioré par le projet.

Planche 4 Bourbonnais :

Nous saluons le traitement à la Hollandaise du rond point de Provence, qui devrait sécuriser cette intersection.

Sur la figure 61 la pente transversale du trottoir semble supérieure au maximum des normes d'accessibilité PMR.

Planche 5 Tarente : RAS

Planche 6 Patinoire : Les rayons de courbure du raccordement entre les pistes unidirectionnelles et bidirectionnelle paraissent insuffisants.

Planche 7 Kergoat :

Nous tenons à signaler que le terme « contresens cyclable » est inadapté. Il n'existe pas dans le code de la route ou le code de la voirie. Le terme correct est « double sens cyclable » et désigne en fait une voie où les cycles et les piétons circulent normalement et où seuls les véhicules motorisés sont restreints.

Nous renvoyons à notre remarque du §4.12 sur la rue Duc d'Aumale.

Il est regrettable que la sur-largeur au niveau de la station soit utilisée pour du stationnement automobile plutôt que pour élargir un cheminement piéton sous norme.

Planche 8 Bouguen :

Il semblerait qu'une double bande cyclable soit prévue rue de Kergoat, ce qui est inadapté au vu du trafic sur cette voie aux heures de pointe.

Il semblerait qu'un simple marquage au sol périphérique soit prévu sur le rond-point. Le consensus actuel est que cette trajectoire est la plus dangereuse pour les deux roues (c'est d'ailleurs ce qui est mentionné dans le Schéma Directeur Vélo à la page 13), et que la trajectoire la plus sûre est au milieu de l'anneau extérieur. Le marquage au sol doit le refléter pour permettre aux cyclistes d'assurer leur sécurité tout en respectant le R412-9 du CDLR.

Les aménagements décrits ne permettent pas dans l'état de rejoindre les rues de Nantes et de Lanredec depuis Kergoat.

Planche 9 Université : Si ce que nous considérons comme une erreur (planche 10 ci-dessous) est maintenu il faudra prévoir des dispositifs pour décourager le non respect de la répartition de l'espace entre modes sur le pont, sans pour autant gêner les usagers qui la respecteront.

Planche 10 Schumann :

Il y a incohérence entre la phrase « la traversée du vallon par la ligne de tramway et les circulations douces sur le nouvel ouvrage d'art » et le reste de la description. Nous interprétons cette phrase comme une erreur, bien que notre préférence aurait été d'interpréter le reste de la description comme une erreur.

Nous avons déjà eu l'occasion de signaler et d'expliquer qu'une piste bidirectionnelle sur le pont est une erreur et que l'utilisation du trottoir par les cyclistes en est une autre, en raison de l'usage qui prévaudra inévitablement de la part tant des piétons que des cyclistes de ne pas respecter la séparation des modes.

La configuration présentée n'est pas une piste bidirectionnelle dans la mesure où il est impossible d'utiliser la contre-voie pour un dépassement. Les largeurs à prendre en compte sont donc celles de deux pistes unidirectionnelles. Il n'y a donc aucune économie d'espace à les regrouper du même côté.

La largeur de la chaussée dédiée aux voitures est ici aussi supérieure à la valeur maximale prévue par le §4.9, alors que ni les pistes cyclables ni le trottoir unique ne respectent les dimensions prévues par les §4.11 et 4.12.

Le mobilier d'éclairage implanté sur le trottoir et donc potentiellement sur les trajectoires devra être déplacé.

Il n'est pas prévu de raccordement aux aménagements cyclables que le L228-2 du CDE impose de réaliser sur la rue Kervern suite à sa rénovation.

L'anneau cyclable de la place Albert 1^{er} présente les mêmes défauts qu'un marquage périphérique (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13) sans même la possibilité pour les cyclistes de se mettre en sécurité en occupant le milieu de l'anneau extérieur. Dans la configuration proposée le cycliste qui emprunte son anneau est dans l'angle mort tant des véhicules entrants que des véhicules sortant du rond-point. La configuration proposée est donc encore plus accidentogène que la configuration actuelle qui fait de cette place le principal point noir de Brest selon les réponses au Baromètre des Villes Cyclables. Une correction pourrait être apportée en neutralisant l'anneau automobile extérieur, ce qui aurait également pour effet de limiter les coups d'accordéon provoqués par un rond-point avec un nombre trop important d'anneaux, et donc de participer à fluidifier la circulation automobile.

L'anneau bidirectionnel participe de la dangerosité de l'aménagement, les automobilistes ne s'attendant pas à voir un véhicule venir de la droite sur un rond-point.

Planche 11 Foch : L'accès au CHU par les cyclistes venant de la place Albert 1^{er} risque de se faire en pratique en traversant au niveau de l'entrée du stade plutôt qu'au niveau du passage aménagé plus loin. Il conviendrait de prévoir une traversée à ce niveau.

Planche 12 Morvan : Comme déjà indiqué plus haut, le marquage d'un anneau cyclable en périphérie d'un rond-point est une erreur accidentogène (voir le Schéma Directeur Vélo à la page 13). Il convient de matérialiser une trajectoire vélo au milieu de l'anneau pour permettre aux cyclistes de se mettre en sécurité en respectant le R412-9 du CDLR.

Planche 13 Gambetta Gare :

L'angle entre la piste cyclable côté place de la Liberté et la déviation des voies vers l'avancée de la Porte Saint Louis est trop aigu pour la sécurité des cyclistes et nécessitera la mise en place d'un dispositif de protection contre la chute des roues entre les rails.

Le texte évoque une piste cyclable autour du rd pt Rol Tanguy qui n'apparaît pas sur le plan. Nous demandons que les erreurs faites sur d'autres ronds points ne soient pas reproduites mais qu'au contraire le schéma du rd pt Provence soit utilisé.

L'aménagement cyclable du carrefour Collet est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes. La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés.

L'aménagement cyclable du carrefour Gambetta est insuffisant au regard du trafic sur les deux axes. La traversée de Clémenceau doit être matérialisée et les tourne à droite protégés.

L'accès cyclable à la gare n'apparaît ni dans le texte ni sur les figures. Il doit respecter les mêmes conditions de sécurité, de lisibilité et de confort que les autres cheminements cyclables.

Le stationnement vélo sécurisé actuel derrière la gare routière semble supprimé mais il n'est fait aucune mention de son transfert en un autre point respectant le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

§5.1.1.4 Caractéristiques techniques.

OA Liberté : Il a été fait le choix de privilégier le confort des automobilistes avec une largeur sensiblement supérieure au minimum prévu par le §4.9, au détriment des cyclistes avec une largeur nettement inférieure au minimum prévu au §4.12. Cette inversion de la priorité des modes n'est **pas acceptable** particulièrement au cœur de l'hyper centre où la voiture a vocation à s'effacer à terme.

OA Schumann :

Nous réitérons notre regret que des économies de bouts de chandelles aient amené à réduire de quelques centimètres l'encorbellement dédié aux trottoirs d'évacuation qui aurait pu supporter la piste cyclable unidirectionnelle côté sud et ainsi simplifier les cheminements en entrée et sortie du complexe de ponts, permettre de conserver deux trottoirs réellement dédiés aux piétons sur le pont actuel, réduire les traversées de voies accidentogènes, etc.

Nous ne désespérons pas que le bon sens finisse par triompher, le texte qui accompagne la Figure 120, en totale contradiction avec celle ci, allant dans ce sens.

§5.1.1.8 Travaux

S'il est évoqué « des conditions de circulation dégradées » (qu'on imagine concerner le trafic automobile), rien n'est précisé sur les moyens mis en œuvre pour maintenir des accès piétons (et cyclables) sécurisés dans le périmètre impacté par les travaux.

§5.1.4.2 Insertion BHNS

Planche 1 FFI : Nous rappelons que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considéré comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Robespierre en zone de rencontre.

L'aménagement cyclable du carrefour Lesven Robespierre est insuffisant au regard du trafic important sur Robespierre.

La Figure 156 ne fait pas apparaître de vélos, ce qui est de nature à faire penser qu'il a été fait le choix délibéré de ne pas respecter la L228-2 du CDE.

Planche 2 Lesven : Nous rappelons que « l'insertion en mixité avec la voirie » n'est considéré comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 du CDE que dans le contexte d'une zone de rencontre. Il est donc nécessaire, pour éviter des recours entraînant des coûts supplémentaires de mise en conformité de qualifier la rue Lesven en zone de rencontre.

Planche 3 Baudelaire : Le tronçon de la rue Lesven le long du bassin de Kertatupage faisant l'objet d'une rénovation doit prévoir un aménagement cyclable qui n'apparaît pas sur le plan.

Planche 4 Blum : RAS

Planche 5 Kerichen : RAS

Planche 6 Donnart :

L'îlot à l'angle Montaigne Saint Pol Roux devrait être allongé vers l'ouest pour protéger les cyclistes des voitures tournant à droite en descendant Saint Pol Roux.

L'angle aigu entre Blum et Montaigne devrait être protégé par un îlot.

La trajectoire pour traverser de Saint Pol Roux vers Courcy, alternative à Donnart pour rejoindre Saint Martin à Kerinou ne sera probablement pas respectée par les cyclistes en raison de l'angle aigu qu'elle forme. Une trajectoire joignant les deux îlots centraux pourrait être marquée pour informer les automobilistes.

Planche 7 Kerigonan :

La rue Paul Doumer, perpendiculaire à Donnart, ne saurait en conséquence être considérée à elle seule comme un « itinéraire cyclable » alternatif au sens de la L228-2. Nous renvoyons au commentaire du §4.12 ci-dessus.

L'absence de figurine vélo sur la figure 169 et de mention du vélo concernant la rue de Glasgow laisse penser qu'il est délibérément décidé de ne pas respecter la L228-2 du CDE. La rue Duperré peut être considérée comme alternative en direction du nord moyennant un balisage en direction de la rue Saint Pol Roux. La rue Bruat pourrait être considérée comme une alternative en direction sud, moyennant un balisage depuis la rue Saint Pol Roux, si la mise permanente en rue scolaire de son dernier tronçon y limitait la circulation à un niveau ne nécessitant pas d'aménagement particulier.

Planche 8 Glasgow :

L'aménagement ne respecte pas le L228-2 du CDE. La suppression de quelques emplacements destinés à organiser une occupation privée de l'espace public permettrait largement d'insérer un itinéraire cyclable au sens de cet article, que ce soit sous la forme de 2 voies TCSP de plus de 4,5m, ou de bandes cyclables, tout en donnant aux piétons un espace plus conforme à l'importance de cette voie. Une alternative pourrait être négociée via Bougainville et Félix le Dantec moyennant l'aménagement sécurisé des intersections de ces rues avec Desmoulins.

Le texte ne précise pas si le bas de la rue de Glasgow au-delà du rd pt reste ouvert aux cyclistes. Dans le cas contraire, un itinéraire alternatif aménagé devrait être mis en place.

Planche 9 Clémenceau : Les deux coupes d'insertion sont contradictoires avec le plan et le texte y ajoute de la confusion. L'ensemble ne permet donc pas de se faire une idée de l'adaptation du projet aux mobilités actives ni même du raccordement des cheminements entre Glasgow et Clémenceau.

§5.1.4.3 Stations

Saint Christophe : Le plan ne permet pas de vérifier que le cheminement piéton au droit de la station côté Le Balp respecte les exigences d'accessibilité (arrêté du 15/1/2007).

Gare : Le stationnement cyclable longue durée semble supprimé. Il est nécessaire de le restituer. Un emplacement plus visible, plus près des cheminements principaux, et plus près des quais est à privilégier pour respecter le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

§5.1.4.6 Caractéristiques

Vitesse : La cohabitation d'un TCSP avec les cycles n'est considérée comme un aménagement cyclable au sens de la L228-2 que si sa largeur permet le dépassement dans les conditions normales de sécurité. Dans le cas contraire, les deux seuls cas de cohabitation autorisés sont la zone de rencontre, où la vitesse maximale est de 20 km/h, et les chaussées à une seule voie à sens unique.

§5.1.6 PEM

Abris vélos : la sécurisation doit inclure une vidéo-surveillance, essentiellement pour s'assurer périodiquement de l'absence de dégradations qui décourageraient les potentiels usagers. Les abris des P+R actuels ont parfois « abrité » des épaves pendant des jours voire des semaines.

§6.3.4 Rue de Paris : La figure 350 aurait dû faire figurer une silhouette de cycliste partageant la voie descendante. Cet oubli est symptomatique de l'inversion de la priorité des modes.

Pièce H2

§10.6 Hypothèses de trafic : **Les hypothèses présentées sont incompatibles avec celles du PCAET.** Dans ce dernier Brest Métropole s'engage à une diminution à l'horizon 2050 qui implique, sur la base d'une diminution à taux constant, une baisse annuelle de 4 à 5 % par an. L'évolution prise en compte entre 2018 et 2028 aurait donc dû être une baisse de 40 % du trafic.

Pièce H5

§4.3.2.5 Modes doux :

Contrairement à ce qui est indiqué il n'y a pas eu de réalisation de pistes provisoires liées au COVID. Nous tenons au respect d'une dénomination précise des aménagements cyclables (R110-2 du CDLR), ceux-ci ayant un impact très différent sur la sécurité des usagers, particulièrement les plus fragiles. Une étude a montré qu'une piste cyclable amène une forte réduction des accidents sur l'ensemble de la voie pour tous les modes, alors qu'une bande cyclable n'a en moyenne aucun impact (ce résultat dépend fortement de la présence ou non d'espaces tampons la séparant du stationnement et/ou de la circulation automobile), et qu'un marquage par pictogrammes peut avoir un impact négatif sur la sécurité. Les voies de bus ouvertes aux vélos ne sont considérées comme aménagements cyclables (au sens de la L228-2 du CDE) que dans des conditions très précises qui ne sont actuellement pas rencontrées à Brest.

Aucun des PEM mentionnés dans ce § n'a actuellement une desserte cyclable satisfaisante :

- Le PEM Plouzané est desservi par un aménagement cyclable sur trottoir qui demande à être transformé pour assurer une séparation claire des aménagements piéton et cycliste, a-minima (compte tenu de la faible fréquentation piétonne entre Montbarey et Plouzané) dans le périmètre entourant ce PEM et la station adjacente (compte tenu de la fréquentation attendue entre le PEM, la station et le site Thalès).
- La piste cyclable desservant l'emplacement futur du PEM Guilers sera interrompue par le dit PEM. La sécurité des cyclistes en transit devrait y faire l'objet d'une attention particulière. Par ailleurs le régime de priorités entre Brest et Guilers ne respecte pas les R415-13 et R415-14 du CDLR.
- Les aménagements cyclables menant au PEM Porte de Gouesnou, que ce soit depuis Brest (via les sentiers en prolongement de la rue Louis Le Gros) ou depuis Gouesnou (avec la traversée de la RD788), demandent à être améliorés soit pour le confort soit pour la sécurité des cyclistes.
- L'aménagement cyclable entre Brest et le PEM Plougastel NO est nettement insuffisant, se limitant à une bande cyclable dans le seul sens montant sur une partie de la Route du Pont Albert Louppe. Brest à

Pied et à Vélo et Place au Vélo à Plougastel réclament depuis quelque temps un véritable aménagement cyclable, conforme aux recommandations du CEREMA sur cette voie limitée à 70 km/h.

§4.3.2.6 Stationnement : La relativement faible utilisation des places de stationnement sur voirie et, surtout, la très forte sous-utilisation des parkings privés devrait non pas « nécessiter de maintenir une offre équivalente » mais au contraire justifier de rendre cet espace à un usage public et en particulier de donner aux modes actifs un espace qui permette et favorise leur développement.

§4.3.2.7 Contournement nord Lambé : Ce projet a été enterré par décision du Conseil de métropole du 29 juin 2022 : <https://vimeo.com/726092754#t=390m0s>

§4.3.3 Analyse des déplacements : L'enquête Ménage Déplacements de 2018, rendue obsolète par l'épisode COVID, et la périodicité de 15 ans entre enquêtes, sont inadaptées pour une analyse significative des déplacements et un suivi des actions liées aux documents de planification permettant de piloter celles ci. Brest à Pied et à Vélo demande depuis quelque temps la mise en place de moyens automatisés pour obtenir des mesures fines continues et publiques des déplacements sur la métropole.

§4.4.3 Sites pollués : L'absence de plan localisant les points de mesure empêche toute compréhension des relevés et rend inutile le détail des mesures présenté.

Pièce H6

§3.3.3 : Il est mentionné « Une croissance de 12 % (basé sur les prévisions de croissance entre la situation actuelle et 2028) du trafic a été retenue entre 2028 et 2048 faute de données plus précises. » Or Brest Métropole s'est engagée dans son PCAET à une diminution de 4 à 5 % par an du trafic, et le projet « Mon Réseau Grandit » s'inscrit dans un objectif de transfert modal de la voiture individuelle vers les transports en commun et vers les mobilités actives. **Cette seule phrase suffirait donc à elle seule à justifier l'absence d'utilité publique du projet.**