

# Brest à Pied et à Vélo

Brest à Pied et à Vélo (BaPaV) est une association sans but lucratif, reconnue d'intérêt général, 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 transport en triporteur, d'animations dans les écoles et entreprises, pour l'organisation ou la participation à différentes animations publiques, et pour son expertise en termes de mobilités.

## Enquête publique Environnementale sur le projet Mon Réseau Grandit

Ce document détaille les remarques de BaPaV sur le dossier de consultation pour l'enquête environnementale de septembre 2023 sur le projet Mon Réseau Grandit.

En conclusion des remarques présentées dans les 5 pages suivantes, et compte tenu des (non) modifications apportées depuis l'enquête d'utilité publique, notre association émet un avis défavorable à l'enquête et attend de Brest Métropole une meilleure prise en compte des enjeux du Plan Climat, particulièrement sur les aspects du report modal, réponse la plus efficace à l'impact du secteur transport, secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre, même si on ne considère que son impact direct.

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

Le volume du dossier d'enquête, essentiellement dû à de nombreuses redites et redondances multiples (copié-collé de blocs de plusieurs pages, parfois au sein d'un même document !), mais aussi à l'insertion de documents inexploitable sans des explications complémentaires, semble conçu pour décourager la participation du public, qui n'a pas le temps de le lire, voire d'en parcourir la totalité. Le minimum aurait été de lister les pages uniques, à défaut de produire un document ad hoc. De plus l'absence (parfois) ou la mauvaise qualité (plus fréquemment) de certaines illustrations ne permet pas (comme le mentionne d'ailleurs l'Autorité Environnementale dans son avis de 3 juillet 2023) l'appréhension suffisante du projet.

De nombreux éléments de la présente enquête appellent les mêmes remarques que pour l'enquête d'utilité publique alors même que la réponse de Brest Métropole à ces dernières (en particulier celles de Brest à Pied et à Vélo) indiquait qu'elles avaient été prises en compte. Des paragraphes entiers qualifiés d'inadmissibles ont été repris à l'identique (fautes d'orthographe ou mot manquant compris ; dans le cas du « projet voie de liaison Nord Lambézellec » par exemple il suffisait de supprimer le paragraphe !). Nous ne les reprenons pas ici (sauf pour l'alinéa suivant), mais nous vous demandons instamment de respecter vos engagements qui conditionnaient la déclaration d'utilité publique, et appelons votre attention sur le risque de recours contentieux obligeant à des reprises coûteuses pour réaliser des aménagements pouvant être pris en compte dès aujourd'hui à coût zéro ou presque. Dans les cas (manifestes pour certains : incohérence entre texte et planche) où soit le texte soit les planches du dossier de l'enquête d'Utilité Publique n'ont pas été corrigés par manque de temps, ceci aurait dû être précisé.

Nous rappelons une nouvelle fois que la trajectoire de la piste cyclable du boulevard de l'Europe à l'angle de celui-ci et de la rue de Fougères est inacceptable, particulièrement pour une voie structurante (virage à angle aigu, franchissement des rails à angle aigu). La trajectoire future devrait se rapprocher au maximum de la trajectoire actuelle (grand rayon de courbure, franchissement quasi perpendiculaire des rails), ce qui ne devrait pas poser de gros problème dans l'état actuel du projet, mais entraînerait des frais importants une fois que les arbres prévus entre ces rues et la trajectoire du tramway seraient plantés.

Dès le début du document A « l'objectif de favoriser l'intermodalité entre la voiture particulière, les transports en commun, le vélo... » indique malheureusement, par l'ordre séquentiel des termes, que la voiture particulière reste la référence des déplacements.

« La loi LOM du 24 décembre 2019 » n'a pas « créé une obligation de réalisation d'aménagements cyclables », celle-ci date de la loi LAURE du 30 décembre 1996 qui a introduit l'article L228-2 du code de l'environnement. Si cet article peut compliquer l'insertion de la voiture particulière dans les projets de voirie, favoriser les déplacements à vélo a pour conséquence d'élargir considérablement la zone de chalandise d'une ligne de transports en commun, et devrait donc être présenté comme un élément nécessaire au fonctionnement optimal du projet Mon Réseau Grandit et non comme une difficulté. Le PLUi de Brest Métropole prévoit d'ailleurs, comme mentionné dans la pièce B7, que « Les réseaux de transports [...] joueront un rôle majeur [...] notamment par le choix [...] des solutions de rabattement ». Nous regrettons, à ce propos, que le dossier ne comporte pas une analyse des besoins de rabattement à pied et à vélo vers les PEM et stations de TCSP.

Il est regrettable que « les modes de transport à faible émissions (tramway, bus électriques, gaz...) » censés être privilégiés ne mentionnent pas le vélo. Et d'ailleurs qu'on parle de transport plutôt que de déplacement, car, d'une part, le mode de déplacement à plus faible émission reste la

marche à pied, et, d'autre part, la fonction principale des transports en communs est d'élargir le périmètre de déplacements des personnes qui ne peuvent ou ne veulent pas dépendre d'autres modes motorisés.

Alors que la part modale auto visée est de 20 % et que la part modale piéton visée est de 50 %, on vise pour les voitures une « largeur de voie simple entre 2,75m mini et 3,25m » (en réalité plusieurs tronçons dépassent cette valeur max), alors que pour les piétons « le passage peut être exceptionnellement réduit à 90cm ». Même en considérant que la marche à pied est considérablement plus efficace que la voiture (réalité qui n'est jamais mentionnée dans les documents de l'enquête), cette disproportion donne une image des priorités du projet contraire aux attendus.

Mettre en parallèle l'abattage d'arbres urbains et la plantation d'arbres dans une zone rurale éloignée ne constitue pas une compensation acceptable. Indépendamment du fait que de jeunes arbres ne séquestrent pas autant de carbone que des arbres adultes, l'impact sur le climat local (ombrage, évapo-transpiration, ...) se fait dans un périmètre de quelques mètres ou dizaines de mètres et pas un périmètre d'une dizaine de kilomètres. Les replantations auraient dû être prévues au pire dans le même (micro-)quartier que les abattages.

L' « Estimation du besoin du projet en matière d'utilisation des ressources naturelles » ne prend en compte que la partie du cycle de vie qui pose le moins de questions.

L'affirmation qu' « Au sein de Brest métropole, les liaisons routières s'accrochent en périphérie et ne traversent pas le centre de Brest » peut constituer un objectif, et devrait l'être, mais ne traduit pas la réalité actuelle, la majorité du trafic sur le pont de l'Harteloire et même le pont de Recouvrance étant du trafic de transit.

Le suivi en phase exploitation devrait comprendre, outre les suivis de la qualité de l'air, des niveaux sonores, etc., un suivi des volumes de trafic et des parts modales. Ce suivi nécessite d'établir un état initial plus précis et fiable que les estimations au doigt mouillé actuelles et, donc, la mise en place d'un réseau de mesure commun à tous les modes de déplacement (pour pouvoir les comparer) et couvrant tout le périmètre susceptible d'être impacté (et pas seulement les abords du périmètre projet).

La description des effets cumulés avec d'autres projets est insuffisante en termes de « mesures prévues ». Il ne suffit pas, par exemple, qu'une ZAC soit à proximité d'un PEM ou à mi-distance de deux PEM. Encore faudrait-il qu'il existe des voies pratiques et sécurisées pour les modes actifs entre ceux-ci et celle-là. Le PLUi de Brest Métropole prévoit d'ailleurs, comme mentionné dans la pièce B7, que « Les réseaux de transports [...] joueront un rôle majeur [...] notamment par le choix [...] des solutions de rabattement ».

Les projets mentionnés dans le chapitre des effets cumulés sont majoritairement des projets d'étalement urbain qui auront inévitablement pour effet de s'opposer aux attendus du projet Mon Réseau Grandit. Nous regrettons en particulier que le chapitre Effets Cumulés n'évoque pas le retour d'expérience de la dynamique de construction autour de la ligne A, et l'impact de la construction d'un grand nombre d'espaces commerciaux toujours inoccupés à ce jour. Les « mesures prévues » devraient au minimum aborder cette question pour s'interroger sur la pertinence de dépenser de l'argent public pour des actions antagonistes.

Il apparaît contradictoire d'affirmer dans le même paragraphe que le projet n'aura aucun effet sur l'agriculture et qu'il stimulera la dynamique de construction. Les exemples de dynamique de construction donnés dans le chapitre Effets Cumulés sont bien des projets ayant un effet majeur sur l'artificialisation des sols et plus précisément de sols actuellement ou récemment agricoles.

Les vues d'artistes de la pièce B3 montrent une clientèle des aménagements cyclables (jeune adultes majoritairement mâles sur des vélos de ville voire de route) qui pose question sur la vision qu'ont le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du report modal souhaitable pour atteindre les objectifs climat de Brest Métropole (femmes, personnes âgées ou handicapées, et surtout enfants qui sont les adultes de demain) et sur la connaissance de l'évolution du marché du vélo en France (et particulièrement à Brest : croissance portée essentiellement par les VAE et cargos). Cette vision explique peut-être un certain nombre des défauts de la prise en compte du vélo par le projet.

« La métropole de Brest » **n'est pas** « dotée de 198 km de pistes cyclables », en effet, selon le code de la route (article R 110-2), une piste cyclable est une « chaussée exclusivement réservée aux cycles... ». Très peu des aménagements cyclables de Brest Métropole relèvent de cette définition. Trop des dits aménagements ne relèvent d'ailleurs d'aucune des catégories prévues par le code de la route.

Contrairement à l'affirmation de la pièce B5, aucune « pistes cyclables provisoires liées à l'épidémie de Covid-19 » n'a été créée « ces deux dernières années », ni même avant. Les seuls aménagements provisoires se sont limités à quelques bandes cyclables (environ 1 % des aménagements cyclables de Brest Métropole), bien insuffisantes pour affirmer que « la situation s'est améliorée ».

Si « L'aire d'étude des PEM Porte de Plouzané, Guilers, Porte de Gouesnou et Plougastel NO sont d'ores et déjà rejoint par des itinéraires cyclables aménagés », les dits aménagements posent différents problèmes, certains graves, déjà soumis à Brest Métropole par Brest à Pied et à Vélo.

Si un « Schéma Directeur Vélo a été approuvé pour la période 2020-2025 », il faut reconnaître qu'après 60 % de cette période les actions décrites sont très loin d'être réalisées à 50 %. L'objectif misérable de 4 % de part modale a heureusement déjà été atteint, selon des estimations au doigt mouillé, mais plus probablement en raison de la pandémie de COVID19 et de l'inflation que des actions de Brest Métropole. Cet objectif est à mettre en regard de l'objectif national de 9 % (lui même insuffisant pour respecter l'Accord de Paris) et, surtout, du fait, mentionné dans le dossier d'enquête que « Sur le territoire de Brest Métropole, 59% des déplacements font moins de 3 km ».

Si « Brest métropole a également approuvé son premier plan piéton le 22 juin 2018 », sa mise en œuvre n'a, cinq ans plus tard, quasiment pas avancé.

Affirmer que les impacts du projet « sont négligeables à l'échelle de cette problématique environnementale d'échelle mondiale » est totalement hors de propos. A ce compte, chacun des projets humains actuels les plus polluants, comparé à la somme de tous les projets humains actuels, est négligeable. Les impacts du projet doivent être jugés à l'échelle de son périmètre, et surtout ses impacts négatifs doivent être jugés à l'échelle de ses seuls impacts positifs.

Les « Dispositions intégrées dans les Dossiers de Consultation des Entreprises » doivent être reportées dans les marchés de réalisation et accompagnées de pénalités dissuasives.

Dans les « Mesures en faveur de la circulation routière et de l'accessibilité », dans le cas où il est demandé aux cyclistes de mettre pied à terre (comme actuellement sur le pont de la Villeneuve, où la conséquence est le rabattement des cyclistes les plus légalistes sur la chaussée principale), il faut signaler aux automobilistes la suppression de la voie cyclable et la présence possible de cyclistes sur la chaussée automobile. Il faut également prévoir des panneaux m12 sur les feux provisoires. Mais plus généralement il ne faut pas sacrifier les continuités cyclables : les difficultés de circulation automobile dues au projet sont une occasion de favoriser le report modal et non de le décourager.

La description des hypothèses de trafic précise justement qu'elle « concerne le plan de circulation automobile associé au projet et ne traite donc pas des cycles ». Elle ne traite pas non plus des piétons ni des transports en commun. En fait elle ne traite pas des besoins d'une population ayant à sa disposition différentes options multimodales (et potentiellement intermodales), c'est à dire du trafic des personnes, mais d'une hypothèse fautive selon laquelle un jour automobiliste toujours. Les voies où vont s'insérer les nouveaux TCSP vont voir une augmentation de leur capacité, et non une diminution comme prétendu dans le document... à la seule condition de s'intéresser aux gens et non aux boîtes qui les contiennent. Nulle part dans ce chapitre il n'est question des phénomènes d'induction et d'évaporation de trafic, pourtant dominants dans les modifications de conditions de circulation.

Si « Aucune hypothèse n'a été retenue sur les moyens de transport ou les distances parcourues pour l'approvisionnement des matériaux » et que « L'hypothèse à utiliser reste celle de 50km », cette distance paraît un peu faible (!) au regard de la distance entre Brest et les mines de fer ou de cuivre les plus proches, les aciéries les plus proches, les cimenteries les plus proches, les puits de pétroles les plus proches, les raffineries les plus proches, les usines chimiques les plus proches, etc. Le calcul du bilan carbone paraît donc au mieux douteux et les mesures pour l'améliorer fondées sur des hypothèses insuffisantes.

Au vu des consommations relatives utilisées pour les différents types de voitures il semblerait que les « émissions CO2 évitées par le report modal » ne prennent pas en compte les émissions de ces voitures sur la totalité de leur cycle de vie (du berceau à la tombe). Or, l'écart entre les impacts de la fabrication et du démantèlement/recyclage entre les véhicules électriques et thermiques est considérable.

Les principes mis en œuvre pour les points de captage d'eaux pluviales devraient préciser que les grilles doivent être posées de façon que les fentes soient perpendiculaires aux éventuelles trajectoires de vélos, fauteuils roulants, etc.

La « Coupe de principe d'une noue du boulevard Blum », la « coupe de l'assainissement sur Le Gorgeu », etc. présentent une pente en travers du trottoir manifestement très supérieure à la limite maximale autorisée par les normes d'accessibilité.

Les vues d'artiste des zones où les cheminements piéton et vélo sont contigus montrent une séparation entre ceux-ci qui ne semble pas détectable par des personnes aveugles ou malvoyantes et ne semble pas de nature à dissuader piétons ou cyclistes de la franchir.

L'usage du terme voie verte dans le dossier est abusif. Selon le code de la route (R110-2) une voie verte est une « route » exclusivement réservée à la circulation des cycles, piétons et cavaliers. Il ne peut donc s'agir d'un élément d'une route comportant d'autres éléments dédiés ou autorisés aux automobiles ou transports en commun. Voir également la fiche vélo n°4 du Certu (janvier 2013).

Nous attendons une prise en compte sérieuse, détaillée et complète des remarques de l'Autorité environnementale, particulièrement (concernant l'objet de notre association) celles concernant piétons et cyclistes dans son paragraphe 3.1 Evolution des mobilités, mais aussi, par exemple son paragraphe 3.5 Climat (suivi du report modal, pour lequel il paraît évident que la périodicité de l'Enquête Ménages Déplacements n'est pas pertinente).

Les hypothèses de parts modales présentées en réponse à l'Autorité Environnementale sont en contradiction totale avec le Plan Climat Air Énergie Territorial. En effet elles sont nettement moins ambitieuses que le scénario tendanciel du PCAET, alors que même pour le scénario volontariste les objectifs à l'horizon 2030 ne seraient que « quasiment atteints » (plan climat stratégie p12). Dès 2031, le PCAET implique de viser une part modale conducteur de 30 % sur l'ensemble de la métropole, alors que même en 2038 Mon Réseau Grandit fait l'hypothèse d'une part modale de 38 % sur la ville centre.

La réponse apportée à l'Autorité Environnementale sur le dimensionnement des PEM est insatisfaisante. Il ne fait aucun doute que l'AE avait connaissance de l'enquête d'utilité publique. Si elle a choisi de pointer de nouveau ce sujet c'est sans doute que les hypothèses présentées lui ont paru, à raison, inadaptées. Le projet Mon Réseau Grandit est intégré (ou devrait l'être) dans la stratégie de Brest Métropole pour atteindre les objectifs qu'elle s'est donné dans le PCAET. Les retours d'expériences d'une époque où le dépassement des limites planétaires n'était pas à l'ordre du jour n'ont aucune pertinence pour un projet lancé en 2023 (ni même en 2020). Nous avons l'objectif de diviser par 4 ou 5 le nombre de voitures à Brest à l'horizon 2050, le dimensionnement des infrastructures doit se baser sur cet objectif.

Nous nous réjouissons de voir exprimé dans un document officiel de Brest Métropole un élément de la doctrine de BaPaV sur le stationnement selon laquelle « les places sur domaine public n'[ont] pas vocation à couvrir les besoins propres au domaine privé ». Nous attendons avec impatience la mise en œuvre de ce principe partout où le stationnement automobile contraint l'utilisation de l'espace public par les piétons, cyclistes et transports en commun.