

Brest à Pied et à Vélo

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, d'animations dans les écoles et entreprises et pour l'organisation ou la participation à différentes animations publiques.

Contribution à la concertation publique ascenseurs de Brest Métropole

Ce document détaille la position de BaPaV et ses arguments sur le projet de liaison ville-port par des ascenseurs tel que décrit dans le dossier détaillé de support à la concertation (mai 2019).

En résumé nous exprimons un point de vue défavorable au projet tel qu'il est décrit et proposons un ascenseur incliné du parvis de la gare au dessus de la rue Poullic al Lor jusqu'au parking Troude, ou mieux un prolongement du BHNS en site propre jusqu'au rond point du gaz. Nous recommandons également un aménagement des rampes et des rues Roosevelt et Penquer plus favorables et agréables aux modes actifs.

Contact :

Brest à Pied et à Vélo

19 rue Bruat, 29200 Brest

09 81 62 70 20

<http://www.bapav.org/>

contact@bapav.org

BaPav adhère au diagnostic selon lequel la desserte du port de commerce est insuffisante, non pas en raison d'un besoin théorique autour de la « ville divisée » et des concepts de « ville haute » et « ville basse », mais plus prosaïquement du fait que de nombreux services publics (tribunal, pôle-emploi, ...) et services au public (centres médicaux, ...) ne sont desservis que par la ligne 4, dont les fréquences sont très insuffisantes (18 mn) et dont la zone de chalandise est une des moins peuplées des lignes de transport en commun, obligeant la quasi-totalité des habitants de la métropole à un minimum d'une correspondance (et souvent deux) pour s'y rendre.

En ce sens les projets d'ascenseurs ne répondent en rien aux besoins de la quasi totalité des habitants. Le tableau suivant présente deux exemples de trajets selon différents scénarii. Pour l'ascenseur Château nous avons retenu pour les mesures l'option 1C, qui nous paraît la plus pratique, la moins coûteuse et la moins impactante sur le paysage. L'alternative Gare est l'option 7 de l'étude de 2014 (point haut au belvédère de la gare près de l'escalier du sentier du Merle Blanc, point bas au croisement Troude/Madagascar) Les valeurs de distance, hauteur et pente ont été obtenues par l'outil *profil altimétrique* du site geoportail.gouv.fr, les positions exactes des stations ont été relevées sur le site openstreetmap.org. Nous n'avons pris en compte que la desserte des ascenseurs par le bus car la desserte par le tramway ne diffère que par une distance encore plus grande.

Exemples de trajets		Aujourd'hui		Concertation		Alternative
		Ligne 1 Arrêt Rampes	Ligne4 Arrêt Les îles	Ascenseur Château (site 1C)	Ascenseur Carène (site 5)	Ascenseur Gare (site 7)
Depuis Bellevue	Correspondances	0	1 (1↔4)	1 (1↔ascenseur)	1 (1↔ascenseur)	1 (1↔ascenseur)
	Distance correspondance	11 m entre arrêt et parc à chaînes	0	380 m	400 m	20 m
	Dénivelé correspondance	7 m entre arrêt et quais	0	9 m	17m	0
	Pente maximale	escalier	0	10% ou escalier	13%	0
Depuis Plougastel	Correspondances	1 (8↔1)	1 (8↔4)	2 (8↔1↔ascenseur)	2 (8↔1↔ascenseur)	2 (8↔1↔ascenseur)
	Distance correspondance	11 m entre arrêt et parc à chaînes	160 m à Liberté	380 m	400 m	20 m
	Dénivelé correspondance	7 m entre arrêt et quais	0	9 m	17m	0
	Pente maximale	escalier	0	10% ou escalier	13%	0

Ces exemples montrent que les ascenseurs proposés dans la concertation ne s'adressent pas aux résidents de Brest métropole. Le service fourni par les ascenseurs proposés est, dans tous les cas sauf pour leur proche voisinage, de moins bonne qualité que le service fourni par la ligne 1, qui est, d'ailleurs, leur meilleure desserte.

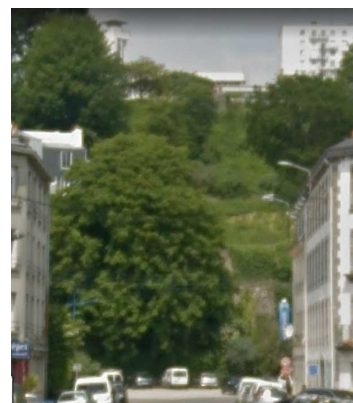
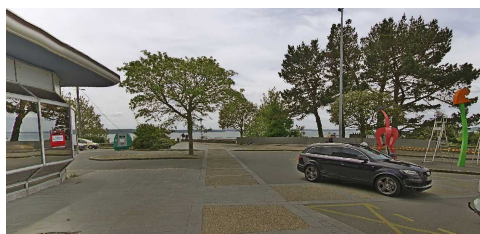
L'ascenseur incliné à la gare reste de moins bonne qualité que la desserte bus mais est néanmoins de bien meilleure qualité que les options de la concertation, et est la meilleure solution pour les visiteurs, qu'ils arrivent par la gare ferroviaire ou la gare routière.

En fait les projets en concertation semblent s'adresser essentiellement aux visiteurs qui arrivent à Brest en voiture par le pont de l'Iroise, pour les inciter à utiliser le parc à chaînes. Or celui-ci est très fréquemment saturé et la densification de ce secteur du port ne pourrait se faire qu'en y supprimant le stationnement.

L'étude Brest Port 2040 qui justifie le port comme enjeu de centralité dans le dossier détaillé de support à la concertation est rendu caduque par le Plan Climat Air Energie Territorial qui anticipe qu'à cette échéance, une des conséquences du dérèglement climatique sera que l'essentiel du polder, des Quatre-Pompes à Palaren, se retrouve en zone inondable. Une solution de liaison moins lourde (en termes d'infrastructure sur le port) que des ascenseurs serait donc plus judicieuse.

La position de BAPAV est donc, conformément à notre cahier d'acteur sur la concertation publique transports, de préconiser l'utilisation du budget ascenseurs pour financer une prolongation du réseau à haut niveau de service vers la zone Troude/Elorn, avec par exemple un terminus au rond point Melville, où se trouve un terrain facilement aménageable en parking relais.

Dans l'hypothèse où cette analyse ne serait pas retenue, nous considérons qu'un ascenseur incliné, du parvis de la gare à l'extrémité de la rue de Madagascar, serait une option plus pertinente que celles présentées en concertation.



Dans toutes les hypothèses où un ou plusieurs ascenseurs seraient, malgré tout, finalement mis en œuvre :

- ➔ nous demandons à ce que les cabines soient accessibles aux vélos, et, pour encourager la pratique du vélo par les familles, à ce que plusieurs vélos et/ou des vélos encombrants (vélo-cargo, remorque, vélo d'enfant attelé) puissent y être pris en charge,
- ➔ nous suggérons que les données sur les prochains passages des transports en commun les plus proches soient affichés aux points hauts et points bas,
- ➔ nous suggérons une amplitude de fonctionnement la plus étendue possible (dans l'idéal 24/7) ,
- ➔ nous suggérons un accès libre pour que la population visée (les touristes) y ait accès sans passer préalablement par un point de vente de titres,

→ nous suggérons de profiter de cette occasion pour mettre en open data les données sur le fonctionnement.

Dans tous les cas de figure, l'impression de coupure entre la ville et le port étant autant due à la place insuffisante, et à la qualité insuffisante de la place donnée aux modes actifs sur les axes qui y mènent qu'au dénivelé et à la distance, il est important de corriger ce problème en améliorant les trottoirs, les bandes cyclables, en sécurisant le rond point des rampes pour les piétons et cyclistes, en balisant l'accès par les escaliers du cours Dajot et du parc à chaîne depuis la gare et la place Général De Gaulle et les quais, potentiellement en réservant une des rampes aux déplacements doux.