

# Avis de BaPaV sur le projet de Plan Piéton

## Préambule

L'association se réjouit de voir avancer le projet de Plan Piéton de Brest métropole (Bm). BaPaV est en effet à l'origine de cette démarche au travers d'un livre blanc rédigé début 2014 et remis à l'ensemble des candidats aux élections municipales sur Brest métropole. Après différentes phases d'appel à projet puis d'enquête auprès des citoyens un document est maintenant en discussion, nous comptons prendre une part active dans son amendement et seront vigilants sur son contenu et sa mise en œuvre. Tout comme nous souhaitons un meilleur suivi et une meilleure application du schéma directeur vélo.

## Remarques générales

S'il s'agit bien là d'un premier jet et qu'à cet égard nous pouvons être indulgents, des remarques sur la forme nous apparaissent cependant nécessaires. De nombreuses erreurs de syntaxe sont à noter, le document manque de développement, de précision, de mesures budgétées avec un calendrier de réalisations, plusieurs cartes ne sont pas légendées... Par ailleurs nous déplorons le manque de communication sur l'ensemble de la procédure, que ce soit la consultation de l'an passé ou celle de cette année. Même dans le dernier numéro de *Sillage* consacré à l'accessibilité handicap il n'y a pas un mot sur la consultation. On retrouve un article au sujet du Plan Piéton dans le *Sillage* d'octobre mais qui n'évoque pas la consultation. Enfin le document a été présenté fin octobre pour un avis à rendre avant le 31 décembre, ce qui est un délai très court pour notre association qui possède pourtant des permanents ; autant dire que pour les CCQ, autres associations et citoyens un retour formalisé sur un temps si court est encore plus ardu. Le report annoncé jusqu'au 31 janvier est un moindre mal. Le passage en Conseil de métropole en juin permettra d'avoir plus de temps pour une meilleure concertation.

Au delà de ces remarques nous estimons que ce document doit être un document mettant en cohérence les différentes politiques de la collectivité sur la question. Or nous constatons que ce n'est pas le cas tout comme la campagne de l'autruche ne faisait pas le lien avec le Plan Piéton. On peut signaler l'absence de préconisation d'aménagements sur laquelle nous reviendrons où prendre l'exemple des ascenseurs urbains faisant les gros titres de la presse locale début janvier mais ne figurant à aucun moment dans le Plan Piéton.

# 1) Développer la marche à pied

Nous partageons clairement le constat sur la nécessité de développer la marche à pied. Cependant outre les éléments évoqués, pour nous il s'agit aussi d'une démarche liée à l'urbanisme permettant d'améliorer la qualité de vie, de rendre la ville plus agréable permettant ainsi de contrer l'exode des commerces et des habitants vers la périphérie.

Sur la question des objectifs, nous avons là un sérieux souci de cohérence et d'ambition. Dans l'EMD de 2003-2004, la part modale de la marche est de 25 % et celle du vélo de moins de 1 %. L'objectif de Bm : passer à 30 % de part modale piétonne en 2025 (affiché dans ce document, le PLU Facteur 4 et le PCET). Ce qui en soit manque cruellement d'ambition avec une augmentation de 5 points de part modale pour la marche en plus de 20 ans. Sachant que dans la suite du Plan Piéton, on nous indique qu' « un déplacement sur deux est de courte distance et d'une durée inférieure à 10 minutes » ce qui montre bien que le potentiel est nettement plus important. Ainsi sur des EMD comprises entre 2001 et 2010 Brest se situe au 35 rang sur les 47 agglomérations françaises ayant remis leurs données à l'EPOMM<sup>1</sup>. Pour les collectivités comprises entre 100000 et 300000 habitants, elle se classe 10ème sur 17<sup>2</sup>.

Enfin dans le PCET on retrouve une incohérence majeure. Dans l'action priorisée n°14, en objectif spécifique on retrouve « viser la part modale [...] des modes doux à 31 % d'ici 2050 ». En 2003-2004 on est à 26 % de part modale pour les modes actifs. L'objectif (déjà peu ambitieux) est « de porter à 30 % la part de marche en 2025 ». **Si on suit cette logique l'objectif de Bm est donc de maintenir la part modale du vélo à 1 % entre 2003 et 2050 et de maintenir la part modale de la marche à 30 % entre 2025 et 2050.** On imagine mal comment la collectivité se donnera les moyens d'atteindre son objectif de Facteur 4 dans ces conditions.

---

<sup>1</sup> [http://www.epomm.eu/tems/result\\_cities.phtml?new=1](http://www.epomm.eu/tems/result_cities.phtml?new=1)

<sup>2</sup> Ibidem. Après correction du fait que Brest apparaisse comme la seule collectivité avec un nombre d'habitants incohérents (1.855.000 hab.)

## 2) Pourquoi un Plan Piéton ?

### 2.1) Pour accélérer la mise en œuvre de la politique de la métropole transcrite dans les documents de planification

Sur ce point encore une fois nous partageons les constats et les ambitions, notamment celle affirmée dans l'OAP qui affirme qu' « on va progressivement d'un usage de la voiture prédominant (en bleu) à la priorité piétonne (en vert) en passant par une nécessaire cohabitation des modes ». Hélas on ne retrouve pas cette ambition globale dans le reste du document. Il faudrait que la question des déplacements et notamment les mobilités piétonnes et cyclistes soient systématiquement et prioritairement considérées en amont de tous les projets d'aménagements de la métropole. Encore récemment, l'absence d'arceaux à vélo et le stationnement systématique des voitures sur le trottoir au Plateau des Capucins ont constitué l'exemple parfait de ce manque d'anticipation...

Par ailleurs nous ne retrouvons aucuns principes d'aménagement dans ce document. On nous parle du PAVE et du Schéma directeur des déplacements de proximité mais ces documents ne sont pas disponibles, on ne connaît donc pas les principes qui peuvent y être énoncés ni la manière dont ils s'appliquent. Nous souhaiterions comme cela a été le cas à Strasbourg<sup>3</sup> ou comme des documents du CEREMA le recommandent une charte d'aménagements des espaces publics avec pour la voirie de circulations des gabarits types avec voies de distributions après aménagement (combien de mètres pour les trottoirs, les vélos, les TC, la voiture, le stationnement voiture, les lampadaires, les arbres...).

Plusieurs exemples peuvent être pris sur les bonnes pratiques qu'on retrouve ailleurs en France :

- Interdire systématiquement le stationnement 5 mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation pour favoriser la visibilité des piétons comme prévu à l'article R.417-11 du Code de la route modifié le 2 juillet 2015.
- Pour toutes les zones 30 créer un effet porte pour faire sentir à l'automobiliste qu'il entre dans un espace avec un régime juridique différent et un comportement à modifier.
- La priorité à droite doit être généralisée dans les quartiers qu'ils soient ou non en zone 30...

L'association Rue de l'Avenir propose ainsi plusieurs préconisations d'aménagement auxquelles BaPaV souscrit à 100 %<sup>4</sup>.

### 2.2) Pour optimiser les actions de la collectivité

Sur ce point nous partageons l'objectif de la métropole. Un bon exemple développé en p.16 est celui « 60 % des budgets annuels consacrés à l'amélioration de trottoirs soit fléchés sur ces itinéraires prioritaires (nb : les itinéraires continus les plus stratégiques pour les déplacements à pied). » Il s'agit clairement d'une mesure visant à rationaliser l'utilisation de l'argent public en s'intéressant aux besoins des habitants, à l'usage qu'ils ont des aménagements plutôt qu'à une simple vision basée sur l'état du trottoir. Mieux

<sup>3</sup> <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/da7382b2-0635-8f90-cd63-d7d65f17be4d>

<sup>4</sup> [http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf)

vaut refaire un trottoir très fréquenté plutôt que celui d'une impasse même si ce dernier est en moins bon état.

Pour ce qui est du soutien aux associations, nous nous félicitons bien évidemment du partenariat qui nous lie à la métropole depuis de nombreuses années. Partenariat renforcé en 2017 grâce au financement de l'ADEME et le COTEC. Un rapport détaillé a été remis à la collectivité sur les actions de BaPaV dans le cadre du COTEC.

Nous estimons que les actions de sensibilisation et d'animation sont essentielles et complémentaires aux travaux d'aménagements et aux évolutions réglementaires envisagées dans le cadre du Plan Piéton. Que celles-ci soient d'ailleurs portées par BaPaV ou un autre acteur. A ce propos, nous regrettons ici que pas un seul mot de ce document ne fasse allusion au projet de maison des mobilités développé par BaPaV cette année en partenariat avec Bm. Quand il est question d'optimisation des actions, de renfort de partenariat avec les acteurs de la mobilité et voire même de suivi de ce document, nous estimons que la maison des mobilités aurait été la structure adéquate pour assumer ces tâches.

### *2.3.) Pour réduire le nombre d'accidents de la circulation*

Nous tenons sincèrement à saluer les chiffres liés à l'accidentologie en constante baisse depuis 30 ans et ce grâce à un bon travail de la collectivité.

Nous pensons que des mesures plus ambitieuses telles qu'exposées en partie dans ce document et complétées par nos remarques, peuvent contribuer à encore améliorer ces chiffres.

### **3) Plan piéton une élaboration participative**

L'association a toujours été sceptique sur cet aspect. Si, comme nous l'avons déjà précisé, nous pensons que des démarches d'animations sont nécessaires, le principe d'un Plan Piéton consiste à de l'investissement pour des aménagements.

Les réponses au questionnaire permettent en effet « d'identifier les principaux freins à la pratique à pied » mais le faible nombre de réponses invite à la prudence.

Concernant l'Appel à Projet nous avons plusieurs regrets.

Le premier est lié au jury. En effet pour mettre en œuvre une démarche véritablement participative le choix des projets accompagnés aurait du être laissé aux citoyens eux-mêmes. La composition du jury ne nous a été communiquée qu'après sa réunion (qui avait d'ailleurs plus de deux mois de retard).

Le second concerne la tenue d'une journée sans voiture. En effet cette action était citée en exemple dans le texte même de l'AAP, elle a été proposée mais fut un des 2 projets recalés sans qu'une explication technique ne vienne appuyer ce choix.

Pour conclure certaines des expérimentations ont rencontré un franc succès et nous espérons que Bm les pérennisera (rose des temps, indication des temps de parcours piétons, balade en réalité augmentée Javouhey/Recouvrance...).

### **4) Les 7 engagements de Brest métropole**

#### *Engagement 1) Élaborer dans chaque commune et quartier un schéma directeur des itinéraires piétons prioritaires*

L'idée est bonne mais il faut voir quel budget est associé à ce schéma directeur. Est-ce que la suppression de places de stationnement pour élargir les trottoirs peut être prise en compte via cette démarche. Quel bilan détaillé pour les deux premières expérimentations ? Dans le PLU Facteur 4 on parle de « Plan de mobilité de quartier », qui permet de prendre en compte l'organisation globale des déplacements, depuis le confort et la facilité des déplacements piétons, jusqu'à l'évolution des voies de circulation et de la desserte en transports collectifs." Qu'en est-il ? Est-ce que des réflexions plus larges autour des TC et du vélo sont faites ?

Le « Schéma de principe des espaces à circulation apaisée dans les centres villes et polarités de quartiers » p.7 est une carte sans légende, nous supposons que la zone hachurée en bleu correspond au passage en zone calmée. Dans ce cas une mise en œuvre est envisagée à quel horizon ? De base, il faudrait limiter la vitesse dans ces polarités à maximum 30 km/h et dès que possible en zones de rencontres voire en zones piétonnes. Cela permettrait de favoriser la vie de quartier et les commerces.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

La hiérarchisation des rues - Source : CERTU

Il faudrait pour cela encourager les automobilistes à utiliser un autre parcours et indiquer les parkings à proximité de la zone piétonne.

Enfin une remarque rejoignant l'engagement 7 serait à mettre en place. Aménager et indiquer un axe principal (plus court, plus agréable, végétalisé, accessible PMR...) traversant chaque quartier et menant au centre-ville de Brest.

## *Engagement 2) Accompagner toute réfection de chaussée sur voie structurante par une amélioration qualitative des cheminements piétons*

Pour BaPaV, le plus important afin de répondre à l'objectif de sécurisation est de calmer les vitesses. Il faut penser globalement à la sécurisation des piétons plutôt qu'agir ponctuellement. La ville reste toujours pensée pour la voiture et la fluidité du trafic et on réalise quelques petits aménagements souvent chers pour des petits bouts non continus. Il est essentiel d'assurer des continuités piétonnes tout comme des continuités cyclables sont attendues. Sans cela ces nouvelles réalisations, aussi confortables soient-elles pour les piétons, perdent de leur utilité.

On peut également se poser la question du suivi et de la consultation pour ces bonnes volontés. En effet depuis plus de 20 ans la LAURE oblige les collectivités à réaliser des aménagements cyclables à chaque réfection de voirie. Ce ne fût pas le cas et c'est pour cela que BaPaV a porté plainte contre la collectivité il y a bientôt 10 ans. Aujourd'hui force est de constater que la collectivité ne respecte toujours pas ses obligations réglementaires. Nous sommes donc dans l'attente sur ce point.

## *Engagement 3) Aménager progressivement les zones forte densité d'accidents*

Encore une fois nous avons là une carte sans légende ce qui ne facilite pas son interprétation. Il est évoqué des études de faisabilité pour fin 2017, seront-elles communiquées ?

Par ailleurs la question de l'éclairage la nuit n'est pas du tout abordée dans le document alors que le manque d'éclairage est accidentogène.

## *Engagement 4) Développer les zones de circulation apaisée*

Il s'agit d'une revendication importante de BaPaV pour les motifs exposés plus haut. A ceux-ci nous pourrions ajouter d'autres bienfaits de l'apaisement des vitesses : le sentiment de tranquillité, la baisse de la pollution auditive, de la pollution atmosphérique... Sachant que la vitesse moyenne constatée en ville est d'à peine plus de 20 km/h, limiter à 50 km/h ne fait que faire accélérer puis stopper les automobilistes.

On ne voit ici aucun engagement de Brest métropole, laissant les initiatives aux « maires de communes et adjoints de quartier », alors que « Brest métropole a pour ambition de constituer un document de coordination des actions favorisant la pratique de la marche sur le territoire » ce qui nous paraît paradoxal. Nous n'avons donc aucun calendrier, objectifs chiffrés ou lieux où ce déploiement pourrait prendre place (cf. infra).

Par ailleurs si les décideurs locaux sont plus volontaristes et veulent généraliser les zones 30, les zones de rencontres et les zones piétonnes, seront-ils suivis par les services et les autres élus ? Qu'en est-il des voies structurantes ? Quel budget pour aménager la chaussée, pour faire appliquer ces changements de comportement (un coup de pouce pour inciter où les mêmes budgets proximité ?).

L'exemple des zones de rencontre mises en place est parlant : pour l'instant il s'agit surtout d'un changement de règlement avec très peu d'aménagements réels l'accompagnant (à l'exception de celle devant le téléphérique bd Jean Moulin et encore...) à savoir la disparition des trottoirs, un travail sur le revêtement, des chicane sous formes de pots de fleurs ou autres aménagements permettant de ralentir la vitesse automobile... Sans compter le manque de communication et d'information auprès des automobilistes ET des piétons.

Pour revenir à l'extension des zones piétonnes, elle est évoquée dans le PLU Facteur 4. « La zone piétonne Siam/Jaurès pourra faire l'objet d'une extension, pour inclure les secteurs à forte densité de commerce et de service autour de l'axe actuel. Une grande attention sera néanmoins apportée au maintien d'un nombre suffisant de liaisons transversales.

Les secteurs Siam et Recouvrance feront également l'objet d'une réflexion globale sur l'amélioration des traversées du quartier en rabattement vers les pôles de service et les accès aux transports collectifs. Dans le secteur Siam, une attention particulière sera accordée à la mise en place d'une liaison perpendiculaire à Siam, entre la Penfeld (hôpital militaire) et le port de commerce. Dans le secteur de Recouvrance, la liaison nord/sud entre les Capucins et la base navale et la liaison est-ouest vers la station de tramway Saint- Exupéry sont d'une importance particulière. »

Qu'en est-il de cet engagement ? Par ailleurs en début d'année il était envisagé de passer l'ensemble du secteur compris entre le Bd Clémenceau, la rue du Château, la rue de Porsmoguer et le Bd Jean Moulin en zone 30. Aujourd'hui ce projet n'apparaît pas dans le Plan Piéton.

Outre autour de Siam et Jaurès il faudrait développer la piétonnisation ailleurs. Pour démarrer il serait possible d'expérimenter la fermeture de certaines rues à la circulation automobile un jour par semaine, comme c'est le cas à Paris où les rives du canal Saint-Martin, le Marais, les rues de Montmartre par exemple sont fermées à la circulation le dimanche.

Nous proposons donc de démarrer dès 2018 avec plusieurs expérimentations :

- Place Guérin
- Quai de la douane sur la portion comprise entre les rues Alderic Lecomte et rue Blaveau.
- Rue Louis Pasteur et la portion de la rue de Lyon située devant les halles Saint-Louis (dont le projet de réaménagement initial prévoyait la piétonnisation définitive).

Ces fermetures doivent se faire en concertation avec les commerçants et les habitants. Elles peuvent également être combinées avec des journées de transport en commun gratuit.

Aux abords des écoles, on pourrait aussi expérimenter la fermeture des rues aux heures de dépose et de reprise des enfants. De manière générale, il faut réfléchir à une politique globale dans les écoles. Mieux organiser la dépose minute voiture. Favoriser le covoiturage pour se rendre à l'école. Encourager pédibus et vélobus. Il y a un travail important de sécurisation des abords des écoles à réaliser (en cours depuis l'accident à St-Pierre, quel coordination avec le Plan Piéton ?). Mettre en place de véritables Plans de Déplacement des Établissements Scolaires.

Pour terminer, comme illustré ci-contre avec un radar pédagogique, ces changements que nous appelons de nos vœux doivent être accompagnés. Il y a les changements réglementaires, les aménagements de voirie facilitant leur respect, la verbalisation sanctionnant les contrevenants et l'information permettant l'acceptabilité de ces mesures.



### *Engagement 5) Mise en œuvre des containers enterrés*

C'est une bonne initiative à poursuivre. Elle permet de réduire les poubelles sur la rue et offre de la visibilité quand ils sont installés sur des « oreilles de Mickey » comme c'est le cas à St-Martin. S'ils peuvent parfois éviter le stationnement des voitures sur le trottoir parfois ils le favorisent. Il faudrait dans ce cas accompagner ces installations par la pose de potelets.

### *Engagement 6) Renforcer l'action de contr le/sanction sur l'occupation des trottoirs par le stationnement*

Il s'agit d'une très bonne nouvelle et d'une vieille revendication de BaPaV mais également de l'APF et de nombreux.ses citoyen.ne.s marcheur.euse.s.

Une campagne de communication a été lancée (« ne faites pas l'autruche ») et devra être renouvelée.

Nous sommes pour une première phase de prévention avec communication, information, avec une verbalisation limitée pour que les automobilistes s'habituent à ce changement (6 mois par exemple). Avant de passer à une véritable phase de sanction systématique.

Hélas aucun détail n'est donné sur l'organisation de ces actions de contrôle/sanction. On nous parle de « nouveaux moyens techniques disponibles », quels sont-ils ? On entend parler d'un véhicule dédié qui tournerait, est-ce bien suffisant ? Sur quels horaires cette « brigade » sera déployée ? Car les comportements gênants tout comme la circulation des piétons ne s'arrête pas à 21h...

Enfin c'est hélas nécessaire, nous pensons que cette politique doit être couplée avec des aménagements en dur (potelets, pots de fleurs, arceaux vélos, barrières...) pour empêcher physiquement le stationnement sur trottoir.

## Engagement 7) Communiquer pour promouvoir la marche pied pour tous.

Nous aimerions parler de communication ET d'information pour les piétons, comme nous avons commencé à l'évoquer plus haut.

Est-ce que la ville proposera du marquage au sol permanent comme la rose des temps essayée cette année, le projet « chrono en marche » de Grenoble ou encore comme le voyage à Nantes cité en exemple ? Il faudrait également dans tous les arrêts de bus et de tram des cartes isochrones 5, 10, 15 minutes à pied avec des lieux signalés (exemple de Londres avec Legible London). Il faudrait compléter le dispositif d'information par la signalisation verticale type jalonnement vélo mais pour les piétons comme cela a déjà été entamé (panneaux bleus) le tout avec le temps de parcours moyen. L'argument contre cette mesure est qu'il y a déjà beaucoup de panneaux d'information en ville. Nous proposons donc de diminuer voir de supprimer les panneaux publicitaire si c'est vraiment un problème.

Encore une fois des dates et des objectifs chiffrés seraient les bienvenus.

L'information peut avoir 3 objectifs.

Le premier est d'orienter ceux qui ne connaissent pas le territoire. Toutes informations sont aujourd'hui à destination des automobilistes et rien ou presque n'existe pour les piétons en dehors de leurs smartphones quand ils en ont un. A ce propos il faudrait se renseigner sur l'existence ou songer au développement d'une application sur le modèle de Géovélo permettant au piéton d'indiquer son point de départ et d'arriver et de pouvoir choisir plusieurs trajets, le plus rapide, le plus agréable, celui avec le moins de pente...

Le second objectif illustré ci-dessous par ce qui se fait à Nantes et de faire réaliser aux automobilistes que la voiture n'est pas la solution pour tous les trajets, que d'autres modes peuvent être plus courts (cf. ci-dessous), coûter moins cher, être meilleurs pour la santé...

Le troisième objectif serait la découverte du territoire sous certains angles. On peut ainsi



penser à un marquage au sol spécifique pour mettre en valeur le label ville d'art et d'histoire que Brest vient récemment d'obtenir, mais aussi d'un parcours des jardins partagés, des lieux culturels... Cela pourrait se matérialiser sous la forme d'une ligne comme le voyage à Nantes où la ligne bleue qui retraçait les anciens remparts de Brest.

Pour ce qui est de la communication nous souhaitons la mise en place d'une campagne de communication positive. On peut envisager de mettre l'accent sur plusieurs aspects le temps de parcours, la santé, les économies...Le but est de modifier les représentations et d'encourager la marche. BaPaV est prêt à travailler avec la ville sur cette campagne.



## 4.2) Soutenir les projets collectifs, associatifs et individuels

Ce sont là toutes des bonnes idées. Espérons que les expérimentations, notamment de piétonnisation temporaire comme une journée sans voitures seront en effet facilitées.

## 5) La Gouvernance et le Financement

Dans un souci de transparence et afin de rendre la politique de la collectivité lisible pour tous, il nous semble essentiel que le Plan Piéton explique clairement les processus de décision concernant les aménagements de voirie. En effet entre les différents services, élu.e.s, échelles territoriales, temporalités, réalités budgétaires il n'est pas évident d'y voir clair. Un premier travail a été réalisé p.25 du document, il s'agit donc de la développer.

- Quel est le rôle du service voirie ?
- Quel est le rôle de la direction des déplacements ?
- Quels sont les rôles des différents élus (VPs proximité, VP chargé des services à la population, VP déplacements, adjoints de quartier, maires des villes de Bm).
- Comment sont prises les décisions en réunions de programmation de gestion de l'espace public ? En comités de coordination voirie / déplacements ?
- Quelle est la place pour les citoyens, leurs groupements, les CCQ, les associations...
- Quels sont les différents budgets en œuvre ?
- Où sont publiés les choix de programmation en termes de voirie ? Est-ce que des avis argumentés sur la prise en compte des demandes citoyennes sont produits et rendus publics ?
- Un comité de suivi de la réalisation du plan piéton multi-acteurs et pas uniquement en comité de coordination voirie déplacement et comité opérationnel PLU Facteur 4 devrait être mis en place.

## Idées de mesures pele-mele

- Mettre un chronomètre décomptant le temps restant sur les feux piétons. Cela permet de rendre l'attente au feu rouge plus acceptable ; par ailleurs au feu vert cela permet de faciliter l'évaluation du temps restant avant d'effectuer la traversée. C'est particulièrement souhaitable pour les personnes âgées quand un des constats des bilans d'accidentologie est l'« augmentation de l'implication des séniors ; sur la période 2014-2016, les 60 ans et + représentent 75 % des piétons tués et 70 % des piétons blessés graves ».
- Il faudrait plus d'espaces couverts ou semi-couverts pour rendre plus agréables les cheminements.
- Dans la même optique, il faudrait plus de bancs, de chaises, de tables mais également de sanitaires sur l'espace public.
- Développer l'art dans la rue, c'est un moyen de rendre les trajets plus sympathiques, et pour qu'ils donnent l'impression de « passer plus vite »
- Nous demandons le retour de la nature en ville (plus de verdure, Brest est de plus en plus grise, bétonnée, il faut remettre des arbres, réaménager les parcs) et plus de terrasses qu'il y ait aussi de la vie sur les espaces publics.
- Il faudrait inclure la question de la marche dans la future DSP Transport en Commun (ou mobilité durable) pour véritablement penser le réseau de TC en complémentarité avec la marche.

# Lexique des acronymes et sigles employés

**CCQ** : Conseils Consultatifs de Quartier. <http://www.participation-brest.net/rubrique17.html>

**EMD** : Enquête Ménages Déplacements. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Enqu%C3%AAtes\\_M%C3%A9nages\\_D%C3%A9placements](https://fr.wikipedia.org/wiki/Enqu%C3%AAtes_M%C3%A9nages_D%C3%A9placements)

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan\\_local\\_d%27urbanisme](https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_local_d%27urbanisme) .  
<https://brest.fr/laction-publique/developper-le-territoire/dessiner-un-urbanisme-equilibre/le-plan-local-durbanisme-3009.html>

**PCET** : Plan Climat Énergie du Territoire. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan\\_climat-air-%C3%A9nergie\\_territorial](https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_climat-air-%C3%A9nergie_territorial) <https://www.brest.fr/laction-publique/preserver-et-amenager-le-cadre-de-vie/assurer-la-transition-energetique/le-plan-climat-3750.html>

**EPOMM** : European Platform On Mobility Management. <http://www.epomm.eu>

**OAP** : Orientations d'Aménagement et de Programmation (voire PLU)

**PAVE** : Plan de de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements de l'Espace public.  
Impossible de le trouver en ligne.

**CEREMA** : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement. [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

**ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

**COTEC** : Contrat d'Objectifs Territoire Énergie Climat. <http://www.ademe.fr/dossier/aides-lademe/mode-demploi-aides-lademe#Contrats%20d'objectifs>

**AAP** : Appel A Projet

**LAURE** : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie.

[http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/depliant\\_loi\\_laure\\_cle5c3827.pdf](http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/depliant_loi_laure_cle5c3827.pdf)