



CAHIER D'ACTEUR : VOTRE CONTRIBUTION

Le nom de votre structure :

Brest à Pied et à Vélo (BaPaV)

Présentation de votre structure (sa vocation, ses objectifs et éventuellement sa dynamique de développement pour le futur) :

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.

Votre logo :





Les sujets à aborder dans cette phase de concertation :

La phase actuelle de la concertation aborde l'étape du diagnostic et des enjeux, afin de nourrir le travail de définition, par les élus de Brest métropole impliqués dans la démarche, des orientations à prendre pour le territoire à horizon 2040 sur toutes les thématiques qui façonnent le territoire : l'aménagement urbain, l'habitat, l'économie, les mobilités, l'environnement, les équipements, la solidarité, l'énergie...

Avant de définir ces orientations, les élus ont souhaité bénéficier de l'expertise d'usage des acteurs socio-économiques et des habitantes et habitants du territoire sur les enjeux pour le futur de Brest métropole.

Pour information, la phase actuelle n'aborde pas encore les plans d'actions thématiques et les solutions concrètes qui permettront de répondre aux orientations qui seront définies par les élus. Ce travail sur les outils de mise en œuvre des orientations générales fera l'objet d'une nouvelle phase de concertation durant l'année 2026 (les modalités restant à définir).

Ainsi, vous pouvez répondre aux questions suivantes, sur les thématiques citées précédemment, au regard de votre domaine d'activités :

- Quels sont les atouts du territoire sur lesquels s'appuyer ? Quels sont les atouts du territoire à conforter ?
- Qu'est-ce qu'on pourrait améliorer sur le territoire ?
- Comment voyez-vous le territoire dans 15-20 ans ? Quels sont les défis à prendre en compte ?



PRÉSENTATION

Cadrage

Dans le cadre de l'élaboration de son Projet Stratégique Urbain, Brest Métropole propose une concertation afin de partager le projet avec les habitantes et habitants, les usagères et usagers et les actrices et acteurs qui font vivre le territoire.

Ce "projet urbain" doit se traduire par la révision du PLUi, du PCAET (et accessoirement du SCoT) pour les mettre en conformité avec les lois Alur, Climat et résilience, et ZAN avant le 22 février 2028¹ (faute de quoi les communes de la métropole n'auront plus le droit d'accorder de permis de construire entre cette date et l'adoption du PLUi). Le PLUi de Brest Métropole regroupe trois documents : PLU, PLH, PM. Ce dernier doit aborder les points précisés dans l'Article L1214-2 du Code des Transports²

Dans le présent document BaPaV expose pourquoi les déplacements sont un élément majeur à prendre en compte puis propose une vision comportant :

- Adaptation au climat
- Réduire la consommation d'énergie
- Classification des voies
- Favoriser la marche
- Favoriser le vélo
- Réduire le besoin de voiture
- Limiter la place de la voiture au strict nécessaire
- Repenser les transports en commun
- Gouvernance

Introduction

Rêvons d'une ville apaisée où il fait bon vivre et respirer. Pour nos enfants et petits enfants il est urgent de réagir et de tout faire pour réaliser ce rêve. Le prochain PLUi ne peut être qu'ambitieux.

Le transport étant le principal émetteur de gaz à effet de serre le projet urbain doit d'abord et avant tout adresser ce problème même si cela nécessite des mesures drastiques. Heureusement ces mesures peuvent aussi participer à rendre Brest et la vie à Brest plus agréable. Comme le disait l'urbaniste Franck Boutté lors de sa récente conférence à l'UBO « LE problème de Brest c'est la voiture »³

Notre cahier d'acteur s'intègre dans une série d'avis sur le plan piéton, le schéma directeur vélo, plusieurs concertations transports, mobilités et modifications de PLU, RLP, PCAET, etc. dont les contenus restent pertinents pour la présente concertation et qui restent accessibles en ligne⁴

CONTEXTE

Horizon d'un projet stratégique d'urbanisme

En 2025 nous devons faire avec une ville qui a été en majorité conçue et construite avant le premier choc pétrolier (1973). A l'horizon 2040 (objectif affiché de la concertation), si le renouvellement annuel de l'habitat et de la voirie reste autour de 1% (et le budget dont nous disposons ne permet pas beaucoup mieux), nous vivrons donc dans une ville en majorité conçue et construite bien avant la fin du siècle dernier, et dans laquelle les décisions actuelles n'auront qu'un impact relativement réduit. La mise en œuvre des futurs PLUi, PCAET et SCoT, dont l'adoption est nécessaire avant le 22 février 2028, dessinera donc plutôt la ville de la fin de ce siècle. Une époque où les records météorologiques de 2022 seront vus comme caractéristiques d'une année calme et fraîche. Une époque où la démographie sera en chute libre dans la plupart des pays et stabilisée dans les derniers à faire leur transition démographique. Une époque qui verra plus que probablement plusieurs centaines de millions de réfugiés climatiques. Une époque qui verra une pénurie d'eau obligeant souvent à choisir entre irriguer les cultures et refroidir les centrales électriques. Une époque

1 https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000045212508

2 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043976736

3 <https://www.letelegramme.fr/finistere/brest-29200/pour-lurbaniste-franck-boutte-le-probleme-de-brest-cest-lomnipresence-de-la-voiture-6775453.php>

4 <https://www.bapav.org/nos-actions/>



où la biodiversité sera si abîmée que l'agriculture telle que nous la connaissons ne sera plus viable et que les pandémies se succéderont à un rythme jamais vu. Voilà le contexte que la planification actuelle doit anticiper.

La santé

L'impact des choix d'urbanisme sur la santé est trop souvent négligé. Favoriser les déplacements motorisés a des conséquences graves via, par exemple :

- La sédentarité : risque largement augmenté d'AVC, de diabète, d'obésité ; depuis 40 ans, les enfants ont perdu près de 25% de leur capacité cardio-vasculaire !⁵
- Les particules fines : explosion des affections respiratoires, notamment chez les enfants ; au moins 48 000 morts par an en France⁶ ; Les PM10 du trafic routier représentent environ 30 à 50 % des émissions urbaines et les PM2.5 20 à 40 %.⁷

Le simple remplacement par l'électrique ne changera rien au premier point et très peu au second, les particules venant surtout de l'usure des pneus et de la chaussée, liée à la masse (en hausse) des véhicules.

L'étalement urbain

L'argument récurrent selon lequel "on ne peut pas se passer de sa voiture" est un argument circulaire. Il implique qu'on ne peut pas se passer de faciliter l'usage de la voiture, donc que l'espace qui lui est dédié doit être suffisant, donc que la densité de population doit être assez faible, donc que la ville doit être étalée, donc que les déplacements sont trop longs pour marcher et que les arrêts de TC sont soit trop espacés soit trop inutilisés, et donc "qu'on ne peut pas se passer de sa voiture". La seule façon d'en sortir est de concevoir la ville pour qu'on doive se passer de la voiture, donc que l'espace qui lui est dédié soit le plus réduit possible, donc que l'espace gagné soit disponible pour augmenter la densité de population, donc que la ville soit plus compacte, donc que les déplacements soient courts et que les arrêts de TC desservent beaucoup de monde, donc que la voiture soit inutile.

Les modes actifs de déplacement

La marche est très généralement un angle mort de la planification urbaine alors qu'elle est la pierre angulaire de tous les déplacements. Personne ne monte dans sa voiture à la porte de son appartement pour en descendre à la porte de son bureau ou de son atelier. Or le mode de déplacement à plus faible émission reste la marche à pied.

A Brest Métropole « pour les déplacements de 500 m à 1 km, la part modes motorisés est de 40%, elle atteint plus de 61% pour les déplacements entre 1 et 2 km et 78% pour les déplacements entre 2 et 3 km. »⁸ Or, en ville, un déplacement de porte à porte sur 500 m est au moins aussi rapide à pied qu'en voiture et un déplacement de porte à porte de 2 km est au moins aussi rapide à vélo qu'en voiture. Et ceci même si on ne prend pas en compte le coût financier du déplacement (et le temps de travail pour le financer). Et même si on ne prend pas en compte le temps d'activité physique nécessaire pour garder la santé.

La part de ces déplacements courts est colossale : « Sur le territoire de Brest Métropole, 59% des déplacements font moins de 3 km ».

L'efficacité des modes actifs en terme d'occupation de l'espace est telle qu'un report modal modéré suffirait à rendre la circulation automobile fluide même en lui soustrayant une part de la voirie.

5 <https://www.fedecardio.org/wp-content/uploads/2021/05/2016-02-15-CP-Parcours-du-Coeur-Scolaire.pdf>

6 <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2016/impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-france-nouvelles-donnees-et-perspectives>

7 https://www.notre-planete.info/environnement/pollution_air/particules-fines.php

8 <https://enquete-deplacements-2018.pays-de-brest.fr/les-chiffres-cles-de-la-mobilite>



LA VILLE DE DEMAIN

Adaptation au climat

Le projet urbain doit intégrer la donnée de +4°C à la fin du siècle⁹ (sachant que ces 4° ne correspondent pas à un plateau mais à une tendance ; seul l'objectif de 1,5° permet une stabilisation) et donc prévoir l'adaptation de la métropole à ces bouleversements : économies d'eau, création d'ombrages et de revêtement limitant l'effet d'îlot de chaleur, encourager les toitures blanches (pour limiter le forçage radiatif), végétalisation des rues "ordinaires", créer des jardins publics dans les centralités et non pas des parkings supplémentaires, créer des "trames vertes" conséquentes entre les villes de la métropole, dés-imperméabiliser les surfaces pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie...

Réduire la consommation d'énergie

La consommation d'énergie liée au transport dans la métropole est non seulement la part la plus importante mais est en hausse permanente (en partie du fait de l'étalement urbain). Le vélo apparaît alors comme un mode incontournable pour baisser les émissions et la consommation d'énergie des déplacements trop longs pour la marche.

L'éclairage public n'est, en pratique, utile que pour sécuriser les piétons. Il est donc possible de réduire la consommation et surtout la pollution lumineuse en le supprimant sur l'essentiel des voies dédiées aux véhicules.

Classification des voies

Établir une classification des voies qui prenne d'abord en compte l'impact du trafic (bruit, pollution, insécurité, ...) sur les riverains (densité de population aux abords des voies) et les usagers des trottoirs (largeur et encombrement des trottoirs existants) plutôt que leur usage par les véhicules. Établir des règles d'utilisation des voies par les automobiles (vitesse, stationnement, transit vs. desserte, nature des véhicules autorisés, ...) en fonction de cette classification. Établir un plan de circulation qui impose le respect de ces règles (sens uniques tête bêche, super-îlots, plan en pétale de fleur, ... pour interdire le transit, etc.), définir des aménagements complémentaires (écluses, chicanes, ... pour réduire la vitesse, etc.) là où le plan de circulation est insuffisant pour imposer le respect des règles.

Favoriser la marche

Brest ne compte aujourd'hui guère plus de 2 km de voies « piétonnes ». Encore, l'essentiel (axe Siam Jaurès) est partagé avec le tramway et morcelé. Piétonniser seulement 2 % de la voirie de Brest suffirait à multiplier cet espace par plus de 10 pour un coût quasi nul.

- Aménager des trottoirs (ou mieux des cheminements sans voiture) continus, végétalisés, suffisamment larges (2 m, la largeur de 1,4 m n'est qu'une tolérance seulement là où un mobilier urbain est nécessaire), entretenus et réservés aux seuls piétons, adaptés pour accessibilité PMR (caniveaux à double pente, le dévers de 2 % est un maximum et non un objectif, ...), mal-voyants. Prévoir des assises, points d'eau, toilettes, zones d'ombres.
- Lutter efficacement contre l'occupation des trottoirs et des passages piétons par les véhicules motorisés (artisans compris), les poubelles, et autres objets.
- Créer des aires piétonnes ou a minima des zones de rencontre dans toutes les centralités de la métropole ainsi que dans les rues des écoles.
- Élaborer un plan métropolitain des itinéraires piétons qui relie au plus court même à grande distance, les centralités, pôles multimodaux, zones commerciales...
- Augmenter le nombre des passages piétons et les sécuriser : éclairage, ligne d'arrêt, plots de protection, refuge central, visibilité (neutraliser les 5 m des 2 côtés : le côté aval devient un côté amont pour un véhicule en dépassement)
- Autoriser les fauteuils sur les aménagements cyclables
- Éclairer seulement les aménagements piétons (trottoirs, arrêts de transports en commun, croisements et franchissements).
- Déployer des « radars anti-bruit »

9 <https://bretagne-environnement.fr/tableau-de-bord/mon-territoire-sous-4degres-adaptation-climat-bretagne>



- Le dimensionnement des infrastructures doit prendre en compte l'objectif de part modale à long terme et non la situation présente.

Favoriser le vélo

Brest ne compte aujourd'hui selon la collectivité que moins de 200 km d'aménagements « cyclables ». Encore ceux ci, souvent présentées comme des « pistes »¹⁰, sont surtout des bandes d'emportière, des bandes « cyclables » de largeur sous norme, des espaces partagés avec les piétons ou les bus, des voies encombrées de mobilier urbain, de voitures et de poubelles, des itinéraires discontinus et/ou sans aménagements de retour et autres aménagements inconnus du code de la route. Leur dédier seulement 10 % des voies existantes (l'objectif de part modale du plan vélo national) permettrait à la réalité de se rapprocher des éléments de langage de la collectivité pour un coût quasi nul.

- Élaborer un plan métropolitain des itinéraires vélo qui relie au plus court même à grande distance, et dans les deux sens, les centralités, pôles multimodaux, zones commerciales... Créer un Réseau Express Vélo (continu, interconnecté, à haut niveau de service)
- Créer d'une maison du vélo ou des mobilités
- Généraliser les Double Sens Cyclables = acter le fait que les sens uniques ne s'appliquent ni aux vélos, ni aux piétons, ni aux poussettes, ni aux fauteuils...
- Généraliser les panonceaux d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles M12, dans leur version tri-directionnelle.
- Lutter efficacement contre l'occupation des aménagements cyclables par les véhicules motorisés, les poubelles, et autres objets.
- Développer du stationnement adapté aux vélos spéciaux (tricycles PMR, cyclologistique)
- Encourager le Savoir Rouler à Vélo, en peignant un circuit sur la cour de récréation de chaque école.
- S'il est malheureusement nécessaire de partager un trottoir, sa largeur doit être en conséquence (chaque partie doit respecter les normes de chaque mode), et les attributions de chaque partie doivent être évidentes même pour des personnes aveugles ou mal-voyantes.
- Le dimensionnement des infrastructures doit prendre en compte l'objectif de part modale à long terme, dans le cas du vélo le potentiel de report modal, et non la situation présente ni même la tendance.

Réduire le besoin de voiture

- Dans la mesure où le pouvoir de police des maires ne s'étend pas au contenu des publicités et dans la mesure où une part considérable de la publicité est une promotion de la voiture, réduire au minimum possible le nombre et la dimension des affichages publicitaires
- Communiquer aux automobilistes entrant dans Brest l'utilisation des parkings relais (info sur les places disponibles, panneaux directionnels, ...). Inciter à l'utilisation des parkings relais (gratuité des TC si utilisation des P+R et PEM, plan de circulation dirigeant préférentiellement vers les parkings, ...).
- Organiser périodiquement des journées sans voiture sur toute la surface d'un Quartier, d'une commune, voire de la métropole.
- Stimuler par des mesures incitatives l'utilisation de vélos cargos ou véhicules intermédiaires par les professionnels (livraison, santé, artisans, ...)
- Stimuler le covoiturage et l'autopartage.
- Faciliter les déplacements sans voiture (voir les paragraphes marche et vélo) mais surtout :

Réduire les déplacements

Il faut pouvoir près de chez soi (ville du quart d'heure) :

- se nourrir (favoriser les petits commerces de proximité)
- travailler (développer des espaces de coworking)
- avoir école, collègue, crèche
- se soigner (développer des petites maisons médicales et arrêter la fuite des professionnels de santé vers les zones d'activité périphériques)
- bouger (aires de jeu pour les enfants, terrain de sport, skate park, etc. ouvrir les cours d'école en dehors des heures scolaires, espaces adaptés aux personnes âgées, endroits végétalisés pour marcher)
- socialiser (bancs à disposition, lieux de vie pour tous les âges, bistrot, salle de fête, animation))
- régler ses problèmes administratifs (poste, impôts, banque, ...)

10 <https://bretagne-environnement.fr/tableau-de-bord/mon-territoire-sous-4degres-adaptation-climat-bretagne>



Limiter la place de la voiture au strict nécessaire

Personne ne prétend que tout le monde pourrait, à court terme, se passer de la voiture individuelle. Néanmoins la part incontournable de son usage ne représente qu'une faible fraction de son utilisation effective, et est d'ailleurs gêné, voire parfois empêché, par l'autosolisme à courte distance de personnes valides.

- Éviter les phénomènes d'induction de trafic et s'appuyer sur les phénomènes d'évaporation de trafic dominants dans les modifications de conditions de circulation.
- Apaiser les quartiers et les lieux de vie en limitant la circulation à la seule desserte à vitesse réduite. Y empêcher le transit en revoyant les plans de circulation et reconquérir les espaces de stationnement automobiles non nécessaire à la vie quotidienne du quartier. Lyon, Barcelone, Gand, Paris, Rennes et de nombreuses autres villes ont fait ce pari gagnant.
- Passer l'ensemble de la Métropole à 30 sauf exception rare et dûment justifiée par une étude démontrant à la fois le besoin et le fait que cela n'encouragera pas une augmentation du trafic. Ne pas se contenter de panneaux de limitation (les conditions de circulation doivent décourager des vitesses supérieures à la limitation).
- Élaborer un Code de la Rue comme cela existe dans d'autres métropoles, dans l'objectif de la « Vision Zéro », avec actions de communication
- Ne plus imposer un nombre de places de stationnement automobile dans les constructions neuves, en revanche imposer un local vélo pratique et sécurisé, surtout pour les vélos cargos
- Appliquer la doctrine du dossier d'enquête Mon réseau Grandit selon laquelle « les places [de stationnement] sur domaine public n'[ont] pas vocation à couvrir les besoins propres au domaine privé ».
- Décourager l'utilisation des véhicules de plus en plus larges et lourds (stationnement, voies de circulation)¹¹
- Interdiction de l'entrée en ville des véhicules les plus polluants de non résidents
- Le dimensionnement des infrastructures doit prendre en compte l'objectif à long terme de part modale conducteur (compte tenu de l'analyse du cycle de vie des véhicules thermiques et électriques, l'objectif de division par au moins quatre n'est quasiment pas impacté par le changement de motorisation), et non la situation présente ni surtout la tendance, qui font partie du problème et non de la solution.

Repenser les transports en commun

L'énergie nécessaire pour déplacer un bus moyen (et donc la pollution générée) est d'environ dix fois celle nécessaire pour déplacer une voiture. Le caractère vertueux d'un réseau de transports en commun ne va donc pas de soi mais dépend largement de son taux de remplissage, qui doit être optimisé, tant par son attractivité, qui dépend d'abord de sa fréquence, et accessoirement de sa vitesse (à vol d'oiseau), que par la population desservie par chaque arrêt, qui dépend de la densité urbaine et de la facilité de rabattement par d'autres modes (sécurisation des voies et du stationnement cyclables, embarquement des cycles).

- Assurer à la fois des cadences soutenues et un remplissage maximal peut nécessiter des véhicules plus légers
- Créer une liaison de transport en commun de ceinture (entre les villes de la périphérie, sans passer par Brest centre)
- Travailler les correspondances

Gouvernance

- Avoir un Vice-Président de la métropole en charge à la fois des mobilités et de la voirie pour assurer une cohérence de l'action publique.
- Mettre en place des instances de consultation périodique (mensuelle ? trimestrielle?) des associations d'usagers dans les projets d'urbanisation (habitat, déplacements, voirie, ...)
- Plus de transparence dans les décisions et processus de mise en œuvre (des gros projets aux petits signalements)

11 <https://www.cc37.org/la-suvisation-du-parc-automobile-en-moyenne-les-voitures-se-sont-alourdies-de-400-kg-en-70-ans-et-se-sont-elargies-de-20-cm-en-50-ans/>