

# Plan piéton

## Synthèse des remarques reçues au 31 janvier 2018 et réponses apportées par Brest métropole

Les questions posées sur le site Brest mobilité durable sont surlignées en vert.

Les questions ou remarques des contributeurs sont surlignées en jaune, elles ont été reprises sans modification de la forme.

Les réponses de Brest métropole sont soulignées.

### **Vos remarques/propositions sur la méthode proposée et la réalisation systématique de schémas directeurs des itinéraires piétons (page 16).**

#### **Proposer des modes de déplacements alternatifs aux automobilistes et promouvoir le covoiturage sur l'ensemble du Pays de Brest.**

L'intérêt de développer le covoiturage est affirmé dans les orientations d'aménagement et de programmation « déplacements » du PLU F4 (orientation 4 – action 14 « Favoriser le Covoiturage : Le développement du covoiturage fera l'objet d'un programme spécifique, de façon à permettre un large développement, dépassant la sphère privée ou professionnelle proche. La réflexion devra prendre en compte la nécessité de « sécuriser » les utilisateurs, tant conducteurs que passagers, et de faciliter le covoiturage de faible distance en rabattement sur des axes majeurs de transport collectifs (points de prise en charge dédiés, ...).

**Brest métropole agit en participant au développement d'outils en faveur du covoiturage et en proposant des actions auprès des citoyens pour les encourager à la pratique du covoiturage.**

#### **1 – Les outils du covoiturage « quotidien »**

Le covoiturage de proximité et courtes distance ne peut pas être pensé uniquement à l'échelle d'un ensemble de 8 communes, mais doit être pensé à l'échelle du bassin de vie, soit le Pays de Brest.

##### 1-1 les aires de covoiturage

La métropole a donc soutenu l'action du Conseil départemental 29 de créations d'aires de covoiturage en assurant l'exploitation des aires situées sur son territoire (Ty-Colo, Gouesnou, Le Relecq-Kerhuon)

##### 1-2 le projet OuestGo

La métropole a utilisé jusqu'à maintenant le site de covoiturage du CD 29, afin de maximiser la connaissance de celui-ci, mais ce dernier est obsolète.

Le covoiturage de proximité (trajets domicile-travail, études, activités de loisir, accès aux services de proximité) est une forme de mobilité importante pour la vie économique, l'aménagement du territoire, la préservation de l'environnement et la cohésion sociale et qui présente un grand potentiel de développement et des enjeux importants à la clef :

Aussi pour favoriser le développement du covoiturage de proximité et lever les freins à sa pratique plusieurs collectivités organisatrices de la mobilité durable et en charge de l'aménagement du territoire de Bretagne et des Pays de la Loire ont décidé de se réunir autour d'une initiative commune.

Brest métropole s'est donc engagée il y a un an, à participer dans le cadre d'un groupement de commande (délibération n° B 2017-03-082) au projet de **plateforme mutualisée de covoiturage de proximité et courtes distance** aux cotés de la Région Bretagne, du Conseil Départemental 29, de Rennes métropole, de Nantes métropole, et La Carène Saint Nazaire. Cette nouvelle plateforme développée sous logiciel libre sera lancée officiellement lors d'une conférence de presse le 23 mai prochain.



Cette plateforme offrira aux territoires adhérents, donc à Brest métropole, une capacité d'agir notamment en disposant d'outils d'animation et de mise en relation afin d'inciter au changement de comportement.

Engagements financiers

- Phase développement : 22,6 K€
- Phase exploitation annuelle : convention à venir avec Mégalis hébergeur de la plateforme.  
Coût annuel = 5 K€

## **2 – Les actions pour accompagner et inciter les changements de pratiques**

Le covoiturage au quotidien doit faire l'objet de communication constante et d'animation, sans cela la pratique a tendance à chuter, comme le montre les différents Plans de Déplacements d'Entreprise mis en œuvre par les administrations et les grandes entreprises du territoire.

Brest métropole a donc mobilisé sur le territoire depuis un an, via le contrat d'objectifs territoires Energie Climat signé avec l'Ademe pour la période 2016/2018, l'association covoiturage + pour inciter au changement de comportement en assurant des actions/animations au sein des entreprises. L'association qui œuvre déjà à l'échelle de la Bretagne depuis 2002, propose de développer des actions diverses pour promouvoir le covoiturage quotidien.

Ces interventions ont pour objectif :

- d'accompagner les changements de comportements en faisant tester le covoiturage sur une période courte : la majorité des testeurs continue la pratique après le défi,
- de soutenir une dynamique collective inter-entreprises pour favoriser la prise de conscience des enjeux environnementaux,
- de créer du lien social et un réseau entre salariés d'une même entreprise ou d'une zone d'activités.

Engagement financier

Brest métropole a conventionné pour 2 ans avec cette association en accordant une subvention de 14 K€ au titre de 2017 (reste un solde de 3,5K€ en cours de versement suite à la présentation du bilan de l'année 2017) et de 20 K€ au titre de l'année 2018.

## **3 – à venir le covoiturage dynamique.**

Si on raisonne à l'échelle du bassin de vie, le covoiturage a un potentiel probablement supérieur à celui du transport collectif classique pour faciliter les déplacements des habitants, soit en remplacement, soit en complément.

C'est pourquoi la métropole a inclut dans son cahier des charges pour le futur service public global de mobilité durable, un volet de service « covoiturage dynamique » et de soutien aux organisations proposant ce type de démarche (par exemple « la cabane à pouce » sur Plougastel).

Engagement financier pour soutenir les initiatives locales

Sollicitation reçue de la part de l'Astérie pour « la Cabane à Pouce » pour un montant de 4 550 €.

**Améliorer le confort des piétons et vélos sur les trottoirs ouverts aux cyclistes.**

Les questions relevant de la pratique du vélo seront étudiées lors de la refonte du schéma directeur vélo qui débutera au second semestre 2018.

**Ajouter des garde-corps dans les escaliers.** Cette préconisation a été reprise dans le plan piéton – voir engagement 1 page 19

**Mettre en place une carte open street map.** Ce type d'outil existe déjà sur le wiki Brest : <http://www.wiki-brest.net/index.php/Portail:Balade>

**Les schémas directeurs piétons seront-ils réellement suivis de travaux ? Les travaux préconisés sont-ils prioritaires par rapport aux autres travaux ? Quel sera le budget dédié à ces aménagements ?**

Les budgets des différentes directions concernées ne sont pas modifiés avec l'adoption du plan piéton, les programmations de travaux sur le réseau de proximité sont réalisées par les mairies de quartiers et de communes. Les travaux proposés dans le cadre du plan piéton sont une aide à la décision.

**Permettre les continuités piétonnes par du jalonnement.** Cette préconisation a été ajoutée dans le paragraphe sur l'étude et l'expérimentation de jalonnements piétons pages 19 et 30.

**La comparaison de la pratique de la marche est-elle pertinente si les indicateurs ne sont pas pondérés par le degré de concentration urbaine des villes comparées ? Les résultats sont ceux du Certu selon les enquêtes ménages déplacement standard. Ce sont des données récoltées selon les mêmes méthodes sur les différents territoires qui peuvent donc être comparées les unes aux autres.**

**Pourquoi aucune mention n'est faite du projet d'ascenseur urbain ??** Lors de la première écriture, le projet n'était pas encore acté. La référence à l'ascenseur urbain a été ajouté paragraphe 2.2.1 page 13.

**Il faut en effet élargir les trottoirs, mais il faut surtout mieux illuminer les passages piétons, à certains endroits on ne voit rien du tout.**

**Schémas piétons oui ! Mais il manque des aménagements pour circuler en toute sécurité ! J'ai bien vu les empreintes de pas pour aller à la carène en passant par le pont au-dessus de la voie ferrée...oui pour y aller mais comment rentrer de la carène à pied, le soir ? Pas d'éclairage, chemin sombre et "glauque" ...qui prend les escaliers derrière la carène après 22 H ? Personnellement et comme beaucoup d'autres connaissances, je vais continuer à prendre ma voiture pour aller voir un concert !**

Les systèmes d'éclairage sont actuellement remplacés par un système à LED. Les points qui présentent une insuffisance d'éclairage peuvent être remontés par un signalement sur le site internet ou en appelant l'accueil téléphonique de Brest métropole pour vérification. Ajout dans l'engagement 3 page 24 : « une extension de l'éclairage sur les chemins situés hors des voies circulées par les véhicules motorisés sera réalisée en priorité sur les itinéraires prioritaires recensés lors de la réalisation des schémas directeurs piétons ».

Cela me paraît très compliqué et très long à mettre en œuvre et je trouve que se contenter de certains itinéraires manque cruellement d'ambition. Il faudrait plus de 100 ans avec les budgets actuels pour rénover l'ensemble du patrimoine de Brest métropole. Dans ces conditions il apparaît nécessaire de prioriser les travaux en fonction des besoins.

Faire des groupes qui marchent sur un secteur prédéfini pour noter les dysfonctionnements au sol, mais aussi en l'air (éclairages souvent insuffisants) tenir compte de la cohabitation éventuelle piétons/vélos mais aussi et de plus en plus trottinettes et skates. C'est bien la démarche proposée et qui a été utilisée pour les schémas directeurs piétons (voir engagement 1 page 20 pour plus de détails).

### **Vos remarques/propositions sur l'engagement de développer des zones de circulation apaisée (page 20).**

Nous avons noté que la zone près du téléphérique est en zone 20 mais il n'y a que les jeunes conducteurs qui connaissent ce type de zone. Un effort d'information est nécessaire. Engagement 4 page 26 nous avons ajouté un paragraphe sur la communication prévoyant d'informer les usagers sur la signification de ces panneaux.

Je pense que des marquages au sol (zone piétonne, zone 30, passage piéton etc.....) sécuriseraient les piétons tout en informant les automobilistes et autres usagers. En effet afin de rendre plus visible ces zones des marquages sont et seront réalisés lors des nouvelles réalisations.

Je ne vois justement aucun engagement à développer ces zones. Aucun calendrier, ni aucun plan expliquant où elles seront développées. Les demandes de zone de circulation apaisée émanent des mairies de communes ou quartiers. Dans ces conditions la mise en place d'un calendrier prévisionnel ne peut être qu'indicatif.

La zone de circulation apaisée à la sortie de téléphérique (boulevard Jean Moulin) n'est pas matérialisée au sol et donc peu respectée par les voitures.

Cette idée me plaît bien et j'ai constaté que bien que circulant essentiellement à pied mais aussi en automobile que je traversais sans le savoir ces zones, certes l'idée théorique est bonne mais dans la pratique cela manque de visibilité, pour exemple la zone du côté de la station du périphérique est peu connue, les panneaux sont petits et l'absence de marquage au sol rend méfiant les piétons descendant la rue (semi piétonne) Ducouedic à traverser pour accéder à la station du périphérique. Brest métropole a prévu la réalisation d'un marquage spécifique pour rappeler les usagers qu'ils entrent dans une zone de circulation apaisée.

Juste un mot pour souligner, à mon sens et du point de vue piéton, le manque de finition de la signalisation de la rue de Siam au niveau des intersections avec les rue de Lyon, Jean-macé, Aiguillon et Traverse. Face aux automobilistes au feu à l'arrêt, impossible de savoir, par absence de signalisation appropriée, si le passage du piéton est autorisé ou non... La signalisation réglementaire est en place, l'entrée et la sortie dans la zone piétonne sont signalées par le panneau adéquat, pour les piétons et automobilistes.

## **Vos remarques/propositions concernant l'engagement de renforcer l'action de contrôle/sanction sur l'occupation des trottoirs par le stationnement (page 22).**

La situation du stationnement dans le secteur de Jaurès, à partir du quartier de Saint-Martin, est tout bonnement "catastrophique". Les trottoirs sont régulièrement occupés par des véhicules en stationnement, directement sur les trottoirs et il arrive quotidiennement aux piétons, de devoir descendre sur la chaussée, afin de poursuivre leur chemin. La situation est plus que préoccupante dans ce secteur ! Et lorsque je vois des handicapés en chaise roulante devoir descendre sur la chaussée, afin franchir des obstacles que sont les voitures stationnées sur les trottoirs, ça me fait mal au cœur pour eux, de voir une telle dégradation de leurs conditions de déplacement au quotidien. Ce secteur fait partie des périmètres prioritaires sur lesquels les contrôles sont les plus réguliers.

Ça va dans le bon sens mais malheureusement la nuit et le dimanche les abus continueront. Il faudrait profiter de l'argent généré par les amendes pour installer des plots, arbres, pots de fleurs assez solides pour ne pas être dégradés et ainsi empêcher physiquement les voitures de se garer. Le renforcement des contrôles vient en complément des aménagements réalisés ponctuellement pour empêcher le stationnement interdit, comme sur le bas de la rue de Siam récemment avec la pose de jardinières et bancs.

## **Vos suggestions à propos de l'engagement de développer des outils de promotion de la marche au quotidien (page 23).**

Nous aimerions que les cheminements éphémères puissent devenir officiels et qu'ils soient développés sur Brest-Centre. En effet, la possibilité de mettre des affichettes retraçant l'historique du lieu ou autre, rend plus attractif les trajets piétons.

Il n'y a pas que les balades du service Patrimoine. Il y a aussi les balades des CCQ brestois.

Investissement pour cheminement piétons Bellevue (installer durablement les balades jusque rives de penfeld)

Comme précisé page 31 paragraphe 4.2.1 les projets des collectifs, associatifs et individuels pourront être éphémères, temporaires ou pérennes en cas d'évaluation positive suite à la phase test avec la mise en place par Brest métropole d'un dispositif définitif (jalonnement piéton par exemple).

A quand une signalétique avec temps de marche (type rose des temps, carte avec cercles isochrones, totems...). Dans le cadre du premier appel à projets, des dispositifs ont été mis en place avec ce type d'indication. Les actions sont détaillées à partir de la page 42 du document.

Il faudrait aussi développer l'idée de balade (pas que patrimoine !)

Dans l'engagement 7 Brest métropole prévoit également de développer des boucles sportives mais aussi des cartes de la mobilité du quotidien avec les temps piétons...

Là encore, la concertation avec les écoles doit être enclenchée. Dans le cadre du schéma directeur du secteur de Kerichen, des élèves de l'école Jacquard ont participé au diagnostic et préconisations d'aménagements.

## Vos autres remarques/propositions à propos des engagements de Brest métropole annoncés à partir de la page 16 (merci de préciser la référence de l'engagement).

Sur l'engagement 3 (Aménager progressivement les zones à forte densité d'accidents), vous citez la rue de Royan. De quoi s'agit il ? de l'abattage des arbres ou de la pose du quatrième panneau sens interdit non respecté en sortie de l'ESPE ? Il s'agissait d'une erreur, la rue en question était en fait la rue Henri Billant sur laquelle un carrefour à 4 stops a été réalisé afin de réduire les vitesses et limiter les risques d'accidents sur les différents carrefours.

Sur l'engagement 5 (Mise en œuvre de containers enterrés), attention au fait que ces containers aussi constituent des obstacles sur les trottoirs. En effet, l'implantation des containers doit respecter les normes d'accessibilité.

Sur le §4.2 (Soutenir les projets) je relève qu'on n'est plus dans la liste des engagements. J'espère que ce soutien ne sera pas un rideau de fumée cachant le soutien aux toutes voitures et à l'artificialisation des sols par la poursuite de la promotion de la séparation des zones résidentielles et des zones d'activité. Il s'agit bien d'un engagement de Brest métropole sur le volet soutien aux projets participatifs. Les 7 engagements cités précédemment sont ceux pris dans l'exercice de ses missions au quotidien.

Engagement 7 : La pose de totem avec les temps de parcours, de cartes isochrones sur les stations et les parkings, de roses des temps seraient un plus pour le tourisme à Brest et pour la marche à pied. Comme précisé page 31 paragraphe 4.2.1 les projets des collectifs, associatifs et individuels pourront être éphémères, temporaires ou pérennes en cas d'évaluation positive suite à la phase test avec la mise en place par Brest métropole d'un dispositif définitif (jalonnement piéton par exemple).

Une journée sans voiture devrait être proposée au moins une fois par an et pourquoi pas une fois par semaine comme cela existe dans plusieurs villes.

Organiser une journée sans voiture pour 2018 !

Engagement 8 Décider un samedi sans voiture dans un secteur du centre ville de Brest histoire de faire la démonstration que l'on peut se passer de sa voiture pour se déplacer en ville

Engagement 9 Mettre la rue Jean Jaurès en voie piétonne de la mairie jusqu'à la place de strasbourg  
Comme précisé paragraphe 4.2.2 page 31 la métropole s'engage à soutenir les actions pratiquant à la marche comme les piétonisations temporaires et régulières des espaces publics pour des manifestations ponctuelles.

Engagement 6 : La généralisation de la pose de potelets, jardinières,... pourraient éviter les stationnements sur les trottoirs. Les coûts de mise en œuvre et les contraintes techniques (notamment largeur des trottoirs) ne permettent pas une généralisation de ce type de mobilier.

Engagement 4 : prévoir des campagnes de pub pour expliquer les nouvelles réglementations (zone 20, sas vélo, stationnement...) bien prévu voir page 26.

Le piéton est debout par définition et le manque de bancs ou d'assises est un frein pour beaucoup au déplacement, que ce soit la rue Jean Jaurès ou le boulevard Jean Moulin par exemple il serait souhaitable d'augmenter voir d'installer du mobilier urbain. Cette préconisation a été reprise dans l'engagement 1 page 20. En effet il est intéressant de proposer du mobilier sur les itinéraires stratégiques disposant de pentes importantes.

Oui, moins de poubelles sur les trottoirs et plutôt des containers par quartier mais là encore, on s'occupe des conséquences et pas des causes. L'Allemagne n'a jamais mis complètement fin aux

consignes pour les bouteilles et cela revient chez Kerbio avec le cidre et les jus de fruits locaux. La ville pourrait s'engager notamment sur le retour des consignes qui favoriserait forcément les producteurs locaux et la réduction générale des emballages. Il faut cesser de demander aux habitants de faire des petits gestes alors qu'on leur propose en masse des aliments et des objets emballés de jetables et donc de déchets. La mise en place de consignes est d'initiative privée. Brest métropole met en place des conteneurs en verre afin de le recycler.

Créer des parcours "cœur" pour lutter contre la sédentarité. La ville de Brest a obtenu en 2017 le label ville active et sportive et prévoit notamment la création de boucles urbaines sportives (voir page 30).

Ceci dans le cadre de la sécurité routière il faudrait en parler dans les écoles, collèges et lycées. (engagement 3). Dans le cadre de sa politique de sécurité routière Brest métropole mène les actions suivantes auprès des scolaires :

- Poursuite de l'éducation routière en milieu scolaire : formation de 8 professeurs des écoles primaires et maternelles et 1 éducateur de CS (300 élèves concernés) entre septembre 2017 et début 2018.
- Aide au montage de projets et soutien logistique : 7 projets en primaire-maternelle, 1 centre social.
- Participation financière aux interventions de la Prévention Routière dans les écoles maternelles et primaires et les collèges-lycées du territoire de Brest métropole, à l'organisation du Rallye des écoles (800 élèves sensibilisés) et distribution de plus de 1 000 kits lumière aux cyclistes dans le cadre de la promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes.