

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.

Avis de Brest à Pied et à Vélo sur le Plan Climat Air Énergie Territorial

Contact :

Brest à Pied et à Vélo

19 rue Bruat, 29200 Brest

09 81 62 70 20

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

contact@bapav.org

Nous avons concentré nos remarques sur les sujets en rapport plus ou moins direct avec l'objet social de notre association. De nombreuses autres remarques ont été évoquées au cours de l'élaboration de notre avis. Elles ont été transmises au réseau des Citoyens du Climat qui a pu les reprendre.

Remarque générale de forme : Il y a de nombreuses redondances dans le dossier (6 documents) constituant le PCAET, en particulier de nombreux paragraphes, voire peut être chapitres, sont simplement copiés-collés d'un document à l'autre, rendant l'ensemble encore plus lourd, risquant de noyer des points importants dans un océan de redites sans intérêt, et surtout rendant laborieuse une éventuelle mise à jour du document au cours de sa vie (sans parler d'une prise en compte des remarques faites au cours de la présente phase de consultation). Il va de soi que nos remarques portent sur toutes les occurrences d'un même texte, même si nous ne les avons affectées qu'à un document ou une page.

Remarque générale de fond : L'articulation entre Diagnostic et Stratégie, mais surtout entre Stratégie et Programme d'actions n'apparaît pas dans le texte. Il est d'ailleurs significatif que la numérotation des documents place le Programme d'actions avant même le Diagnostic. Non seulement la stratégie devrait découler clairement et explicitement des constatations faites dans le diagnostic, en les rapprochant des exigences légales et réglementaires et en répondant totalement et strictement à celles ci, mais le programme d'actions devrait être une mise en œuvre explicite, point à point et justifiée des objectifs décrits dans la stratégie. Cette dernière ne peut d'ailleurs se limiter à une comparaison entre deux scénarios mais doit expliciter les objectifs que devront prendre en compte les autres documents réglementaires (PLUi, PDU, PLH, voire RLP, etc.)

Synthèse

Il nous paraît prématuré de se féliciter de l'engagement de la collectivité en faveur du climat, de l'air et de l'énergie. Nous ne savons pas encore ce que Brest Métropole fera des actions décrites mais nous savons déjà que les révisions concomitantes du Règlement Local de Publicité et du Plan Local d'Urbanisme sont particulièrement timides (pour ne pas dire plus) sur ces sujets. Le bilan du PCET ne peut d'ailleurs se limiter à exposer qualitativement ce qui a été fait, voire réussi, mais devrait exposer exhaustivement et quantitativement l'écart entre les objectifs et les résultats.

La définition du facteur 4 devrait être précisée : la référence n'est pas le présent comme semblent l'impliquer les chapitres 8 et 9 (p.14), ni même 2010 comme le présente la fig.14 (p.16), mais bien **1990**.

Par ailleurs l'affirmation qui suit la définition, toujours au paragraphe 8, selon laquelle « le Facteur 4 permettra de contenir la hausse de la température moyenne du globe à 2 °C » est à la fois datée et inadéquate (ce point faisait déjà partie du préliminaire du cahier d'acteur du Réseau Citoyens du Climat). L'accord de Paris, ratifié par la France, vise à contenir le réchauffement « **bien en dessous de 2°** par rapport aux niveaux préindustriels » et si possible de viser à « poursuivre les efforts pour **limiter la hausse des températures à 1,5°** ». Or le dernier rapport du GIEC indique que pour limiter le réchauffement à 1,5°, les émissions de CO2 devraient diminuer de 45% d'ici 2030 par rapport à leur niveau de 2010, et **atteindre effectivement zéro en 2050**.

La réduction de l'exposition aux polluants atmosphériques à effet sanitaire devrait mentionner, dans le document de synthèse, non seulement l'air extérieur mais aussi l'air intérieur des bâtiments (en favorisant les matériaux à faible émission) et véhicules (en visant une forte réduction de leur usage).

Dans la synthèse du programme d'action, l'action 49 (Renforcer les outils et méthodes de suivi) devrait être explicitement partagée entre les trois secteurs Mobilisation des habitants, Gouvernance et Exemplarité.

Rapport sur la concertation

Le document traduit une compréhension des enjeux et des efforts nécessaires remarquables de la part du grand public. Malheureusement les acteurs économiques et les élus ont une vision beaucoup plus microscopique et à court terme. Mais surtout la principale différence avec le grand public est que certains se contentent de montrer comme ils sont déjà remarquablement engagés au lieu de réfléchir à ce qu'ils pourraient améliorer.

Programme d'actions

Comme il est précisé, la facture énergétique du territoire (p.10) ne couvre que l'impact local des activités locales du territoire. Cette précision appelait un second paragraphe, portant sur les externalités des activités locales, qui a malencontreusement été oublié.

Ce paragraphe sur la facture énergétique se termine (p.11) par une formule qui peut induire une incompréhension de l'impact des émissions atmosphériques. La qualité de l'air concerne des émissions, gazeuses ou solides, dont la plupart ont un effet réduit voire nul sur l'effet de serre, inversement les principaux gaz à effet de serre ont un impact réduit, voire nul sur la qualité de l'air.

Remarques concernant l'ensemble des actions

Un indicateur de suivi constitué d'une valeur « sur la période du PCAET » n'en est pas un. Un indicateur de **suivi** doit permettre, **tout au long** de la période du PCAET, d'estimer l'**avancement** des actions et le progrès vers les objectifs, de façon à ajuster l'effort pour s'assurer que les objectifs seront atteints.

Le suivi des actions devrait comporter un suivi des « étapes de mise en oeuvre ». Pour beaucoup, ces « étapes » sont en réalité des sous-actions. Pour celles qui sont réellement des étapes, la liste des conditions de démarrage (étapes antérieures) devrait être donnée, ainsi qu'une estimation de leur durée, le début et la fin de chaque étape constituant des indicateurs à ajouter à la liste. Pour chaque sous-action, un indicateur périodique (mesuré quatre ou cinq fois sur sa durée estimée) devrait être prévu pour estimer son avancement.

Nonobstant l'absence de justification du lien entre les objectifs chiffrés du plan et les actions présentées les principes généraux exposés dans les actions nous semblent corrects, néanmoins beaucoup trop d'étapes en restent au stade du « intégrer des considérations » sans donner des objectifs qui soient, sinon mesurables, du moins contrôlables. Et par ailleurs :

Action 5 (p.29)

La mutualisation de moyens et d'actions peut aussi porter sur les politiques de déplacements domicile-travail des personnels.

Action 7 (p.33)

Le transport maritime est également responsable de fortes émissions de particules fines et de dioxyde de soufre. La quantité en aurait dû être estimée.

L'élévation du niveau de la mer n'est pas un risque mais un fait avéré.

Pourquoi l'équipement des quais (électrification) et l'interdiction du fonctionnement des moteurs à quai ne font pas partie des « étapes » ? Elle est pourtant évoquée dans le document Stratégie (page 45).

Mobilité et déplacement – Contexte (p.47)

La part d'autosolisme, non mentionnée, est pourtant un élément sur lequel il existe une marge très importante de réduction des émissions et des consommations.

Les déplacements jusqu'à 10 km peuvent relever des déplacements actifs, surtout en utilisant un VAE. Les enquêtes montrent que quelques parcours domicile travail mesurant jusqu'à une vingtaine de kilomètres sont effectués à vélo.

Faciliter la pratique des modes actifs passe également (et surtout) par la sécurisation des voies et surtout des carrefours partagés avec les voitures, par l'existence et la sécurisation des stationnements vélos de moyenne et longue durée, etc.

Action 10 (p.49)

Définir des objectifs à 5 ans pour dimensionner des équipements destinés à avoir une durée de vie de plusieurs dizaines d'années est incohérent. Une voie cyclable dimensionnée pour une part modale inférieure à la moitié de l'objectif national à 4 ans sera incapable de supporter le report de trafic nécessaire pour atteindre l'objectif Facteur 4. Il aurait fallu définir un objectif 2050 en cohérence avec le diagnostic (incomplet) de la page précédente : **50 % des déplacements sont compris entre 1 et 10 km et sont donc susceptibles d'une conversion vers le vélo**. Un tel objectif peut alors être traduit en un objectif d'étape à 5 ans, présenté comme tel. Et les équipements peuvent alors être dimensionnés, sinon pour supporter le trafic à 30 ans, mais au moins pour être évolutifs jusqu'à cette valeur.

L'objectif d'une part modale du vélo de 4 % est incohérent avec le diagnostic. Une trajectoire vers 50 % de part modale vélo à 30 ans nécessiterait un objectif à 5 ans de 8 %, compatible avec l'objectif national de 9 % à 4 ans, et avec la réalité des évolutions sur Brest : le chiffre de 1,5 % de part modale est une valeur déterminée en mars, alors que les comptages montrent une augmentation de plus de 70 % entre l'hiver et l'été ; tous les observateurs constatent une nette augmentation du trafic vélo sur les deux dernières années, et les vélocistes confirment que le marché est très dynamique.

Nous sommes d'accord avec l'étape 1 mais le schéma directeur vélo qui sera présenté à l'approbation des élus est tout sauf ambitieux en raison de cet objectif très insuffisant de 4 %, non accompagné d'un objectif à long terme, et de l'**absence de budget associé** (la moyenne des collectivités adhérentes du Club des Villes et Territoires Cyclables, dont fait partie Brest Métropole, consacre 9,26 euros par an et par habitant à sa politique vélo ; une politique volontariste pour Brest Métropole démarrerait donc à partir d'un budget minimum de 2 millions d'euros par an).

Nous demandons que le Schéma Directeur Vélo et le Plan Piéton soient intégrés, soit physiquement soit logiquement, au Plan Local d'Urbanisme, pour prendre en compte le fait que le PLU sert à Brest de Plan de Déplacements Urbains.

Il paraît très surprenant qu'aucun moyen humain ne soit fléché sur le vélo; à tout le moins 2 ETP devraient lui être affectés pour la mise en œuvre du plan vélo, et l'effectif du bureau d'études voirie chargé des équipements cyclables devrait également être renforcé.

L'action aura également un impact favorable sur la santé des néo-cyclistes et néo-marcheurs.

On peut ajouter la même action que dans la fiche 11 concernant la mise à disposition en open data des données liées aux comptages de vélos.

Action 11 (p.51)

L'existence d'un objectif à 30 ans justifiant l'objectif à 5 ans est une bonne chose et devrait être généralisée aux autres actions.

Le point 4. « Adapter la capacité des bus et leurs fréquences » nous semble se limiter à une réduction de l'offre de transports collectifs. S'il n'y a effectivement pas d'intérêt à faire circuler des bus vides, d'un point de vue d'efficacité du réseau de transport mais aussi de rejets de polluants, il faudrait que les moyens dégagés par ces adaptations/optimisations soient réinjectés ailleurs sur le réseau Bibus là où il y en a besoin, ou bien sur les actions de développement des mobilités actives.

Action 12 (p.53)

Viser une part modale de la voiture individuelle à 12 % est un objectif ambitieux, mais viser une part modale de l'autosolisme à 12 % l'est nettement moins.

Une simple baisse non chiffrée du trafic automobile n'est pas une « ambition ».

Ajouter le sous objectif de favoriser l'intermodalité vélo-voiture en développant des stationnements abrités et sécurisés sur les stationnements de rabattement.

Action 13 (p. 55)

L'exemple du « compte mobilité » mis en place par la ville de Mulhouse, regroupant l'ensemble des abonnements liés à la mobilité (parkings compris), est à étudier avec attention.

Action 14 (p.57)

L'exemple de plusieurs villes, dont Strasbourg et Nantes, favorisant les livraisons du dernier kilomètre par vélo-cargo, est à étudier avec attention.

Enjeux connexes (p.59)

En plus de la protection des cyclistes, la protection des piétons dans un contexte d'augmentation de la part modale du vélo est impérative. La séparation des espaces piéton et vélo doit être renforcée : pas de piste cyclable sur trottoir (sauf séparation physique ou différence de niveau), et, en cas d'impossibilité **réelle**, marquages au sol détectables par personnes mal-voyantes ou aveugles...

Aménagement du territoire – Action métropolitaine (p.61-62)

Nous exprimons des doutes sur le fait que dans l'évolution en cours du PLU la modification 5 (Talaouron Vras) contribue à « connecter les logements à des mobilités alternatives à la voiture », la modification 1 (Lanrivineg) contribue à « réduire la destruction des espaces naturels », la modification 11 (Penhoat) contribue à ce que « le végétal, indispensable à la qualité de vie et à la lutte contre la canicule, s'intègre à la ville », la modification 17, créant de nouveaux pôles de « semi-proximité », contribue au « renforcement des centralités commerciales » et donc que le « le PLU Facteur 4 apporte des réponses concrètes » à ces « défis ».

Le « tableau de bord de l'ouverture à l'urbanisation des zones 2AU du PLU », s'il « a été élaboré en 2014 », est donc rendu obsolète par la révision 2018 du SCoT, qui a modifié les objectifs de consommation de foncier.

Action 27 (p.101)

Engager avec l'association Air Breizh une action de relevé de polluants comme le fait la ville de Marseille au travers du projet AirCarto (<https://aircarto.fr/> soutenu par les associations AlterCarto, FNE13 et le fablab TactiLab). Cela élargit le panel aux Fablab, à des projets pédagogiques dans les écoles et participe ainsi à la prise de conscience du public.

Action 49 (p.149)

Le monde associatif et les instances citoyennes devraient aussi être sollicités pour l'ensemble de cette action. Les enjeux autour du climat, de l'énergie et de la qualité de l'air sont aussi des enjeux autour de la démocratie et ne pourront être traités qu'en impliquant les citoyens dans une démarche de réciprocité avec la collectivité. Se limiter à une sensibilisation « descendante » serait une démarche vouée à l'échec.

Action 52 (p.152)

Cette action nous paraît un élément majeur du PCAET. Ce n'est qu'en généralisant une culture « climat » (ou développement durable, ou écologie urbaine) dans l'ensemble du personnel élu et fonctionnaire des collectivités de Brest Métropole, que les enjeux pourront être traités de façon satisfaisante. A ce titre il nous paraît dommage que les moyens identifiés ne comportent pas le coût des formations et informations nécessaires, et que ne soit pas mentionnée une « étape » de diagnostic des blocages intellectuels à faire sauter dans chaque service (par exemple, tant que le service voirie n'aura pas une « culture vélo », il sera difficile d'avancer sur le sujet des transports).

Action 55 (p.158)

Nous n'en sommes plus au test du vélo. La pratique du vélo doit être intégrée au plan climat. La collectivité a un rôle d'exemplarité important vis à vis des entreprises. Nous pensons particulièrement aux entreprises implantées à distance moyenne des terminus de TC qui devraient mutualiser une flotte de vélos à disposition des employés pour le trajet final entre TC et travail, en utilisant par exemple les parkings-relais vélo du tramway.

Action 57 (p.160)

Comme dans toutes les actions où il est question de déplacements, la pratique du vélo doit être mentionnée en parallèle des véhicules motorisés. Les déplacements des agents communaux sont rarement supérieurs à quelques kilomètres et nécessitent rarement le transport de charges lourdes. Ils relèvent donc bien généralement de la pratique du vélo.

Action 58 (p.162)

Les dispositions en faveur du climat, de la qualité de l'air et de l'énergie doivent être non seulement intégrées aux contrats mais surtout, en amont, intégrées aux critères de choix pour l'ensemble des appels publics à la concurrence.

Diagnostic

Estimation des émissions (p.27)

La formulation « produites **par** l'ensemble du territoire » est trompeuse. Il s'agit en fait des émissions produites **sur** l'ensemble du territoire. De même pour la formulation « est responsable de l'émission ». Les émissions induites hors du territoire **par** les activités sur celui ci ne sont pas prises en compte. Nous comprenons la difficulté qu'il peut y avoir à les estimer mais, compte tenu du volume considérable en question, il est nécessaire d'être clair sur ce dont on parle, et sur ce dont on ne parle pas. L'utilisation sporadique du qualificatif « émissions **directes** » est très insuffisante à cet égard.

Stratégie

La comparaison entre les scénarii ne constitue pas en soi une stratégie. Elle pourrait être renvoyée à une annexe justifiant la stratégie retenue, qui doit exposer des objectifs clairs, chiffrés, constituant la base sur laquelle les actions devraient être définies, et que devront prendre en compte les différents documents de planification du territoire.

Les chiffrages des scénarii semblent souvent « sortis du chapeau » pour aboutir aux conclusions voulues, sans que leur faisabilité soit explicitée.

Précisions sur les données de référence (p.4)

La définition (correcte) du facteur 4 au chapitre 1.1 est en contradiction avec le contenu du tableau 1 qui réduit l'ambition du facteur 4 à un facteur 3,8 (par rapport à 1990).

Transport (p.7)

Si la mobilité exceptionnelle représente déjà 36 % (= 100 - 64) des émissions de GES du transport, on voit mal comment ce secteur pourrait atteindre 25 % de sa valeur actuelle sans impacter cette mobilité exceptionnelle ! Nous comprenons bien que contraindre la mobilité exceptionnelle nécessiterait de remettre en cause l'objectif (incompréhensible) de promouvoir la croissance du trafic de l'aéroport Brest-Bretagne. Mais ce serait un signal fort de la volonté (?) d'exemplarité de la collectivité.

Transport - scénario tendanciel (p.8-9)

L'évolution estimée de la part des deux roues motorisés ne nous paraît pas cohérente avec l'explosion actuelle de l'usage des trottinettes électriques. Si celles ci sont considérées comme des modes actifs (ce qui serait certes logique vis à vis du code de la route, mais pas vis à vis de l'activité physique que le qualificatif du mode semble impliquer, ni, surtout, vis à vis de l'impact climat), c'est l'évolution de ces derniers qui ne nous paraît pas cohérente.

La dernière enquête ménage du pays de Brest montre une baisse de la part des déplacements en voiture **portée par une baisse de la part voiture passager**. D'ailleurs, de façon cohérente, malgré la baisse de part modale, le trafic est resté constant (comme mentionné ailleurs dans le document). En conséquence, l'évolution du scénario « tendanciel » présenté nous paraît traduire plutôt le **renversement** de cette tendance à l'aggravation de l'autosolisme.

Transport - scénario volontariste (p.10 à 12)

Le tableau ne nous paraît pas traduire l'explication qui le précède. En effet « des politiques plus ambitieuses visant le développement des modes actifs » s'illustrent par une colonne « modes actifs » strictement égale à celle du scénario tendanciel.

Une répartition des parts voiture conducteur et voiture passager de 10 % vs. 24 % signifie que, si seulement (!) la moitié des voitures transportaient 4 personnes, alors l'autre moitié devrait en transporter 3. Non seulement on attend l'arrêt total de l'autosolisme mais même la disparition des couples seuls. Il faudra donc covoiturer pour se rendre sur un lieu de covoiturage, puisque la part des modes actifs n'augmente pas en rapport. Ceci nous paraît nettement (!) plus difficile à atteindre que l'objectif des 40 % de modes actifs dans 30 ans pour lequel il suffit que la part piéton stagne et que la part vélo couvre seulement 1/4 des déplacements compris entre 1 et 10 km, objectif que nous pensons facilement atteignable, même en 10 ans.

Rapport d'évaluation environnementale stratégique

Indicateurs (p.22)

Nous rappelons ici nos remarques sur le programme d'actions :

Un indicateur de suivi constitué d'une valeur « sur la période du PCAET » [traduit ici en fréquence de 3 ou 6 ans] n'en est pas un. Un indicateur de **suivi** doit permettre, **tout au long** de la période du PCAET, d'estimer l'**avancement** des actions et le progrès vers les objectifs, de façon à ajuster l'effort pour s'assurer que les objectifs seront atteints.

Le suivi des actions devrait comporter un suivi des « étapes de mise en œuvre ». Pour beaucoup, ces « étapes » sont en réalité des sous-actions. Pour celles qui sont réellement des étapes, la liste des conditions de démarrage (étapes antérieures) devrait être donnée, ainsi qu'une estimation de leur durée ; le début et la fin de chaque étape constituant des indicateurs à ajouter à la liste. Pour chaque sous-action de plusieurs années, un indicateur périodique (mesuré quatre ou cinq fois sur sa durée estimée) devrait être prévu pour estimer son avancement.

Articulation avec les autres plans (p.37)

Le schéma est incomplet : le PLUi doit « prendre en compte » le PCAET.

SRCAE (p.40)

La mention du remplacement du SRCAE par le SRADDET devrait être accompagnée des modalités et échéance de « prise en compte » de ce document par le PCAET .

PLU (p.45)

Le PCAET n'a pas à prendre en compte le PLUi, c'est au contraire le PLUi qui doit prendre en compte le PCAET. Le tableau doit donc être présenté dans l'autre sens : pour chaque action et stratégie du PCAET, en quoi le PLUi participe ou non à le mettre en œuvre. Cette analyse doit permettre d'identifier les modifications du PLUi à prévoir pour le mettre en conformité.

Avis de l'Autorité Environnementale

Nous constatons que l'Autorité Environnementale reprend pour le PCAET son avis sur le manque d'ambition du SCoT, manque d'ambition qui avait également été relevé par le commissaire enquêteur. Il est regrettable que ces avis n'aient amené que des changements cosmétiques dans le SCoT finalement approuvé, et plus encore qu'ils n'aient pas incité à une démarche plus volontariste pour le PCAET.

Nous constatons que sur de nombreux points l'avis de l'Autorité Environnementale et le nôtre sont en cohérence, voire identiques, et qu'en aucun cas ces avis ne sont en contradiction. Nous demandons donc à

Brest Métropole de prendre en compte ces remarques, non seulement en modifiant les formulations mais surtout en reprenant (voire en menant) les analyses.

En ce qui concerne les mesures « éviter, réduire, compenser » il conviendrait, pour prendre l'exemple des transports, de montrer **comment** on peut éviter x % de déplacements (c'est à dire **comment** mettre en place des alternatives aux déplacements ; il ne suffit évidemment pas de dire qu'on favorisera des alternatives, ni même de les citer, ni même de donner un pourcentage arbitraire par exemple de télétravail, mais de **justifier** que ce pourcentage est atteignable), **comment** on peut éviter x autres % de déplacements motorisés (c'est à dire **comment** on peut les transformer en déplacements actifs), Puis **comment** réduire l'impact des déplacements motorisés (c'est à dire **comment** convertir les déplacements **résiduels** en déplacements à moindre impact), puis, finalement, de définir les mesures compensatoires à mobiliser pour absorber les GES **résiduels**.