

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 concernant le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Brest Métropole

Ce document commente les différents éléments du PLUi présentés à l'enquête publique. Il porte à la foi sur les modifications proposées et sur les modifications qui auraient été nécessaires compte tenu des changements de contexte depuis sa première version, en particulier des lois, règlements et autres documents de planification, particulièrement le SCoT.

Nous attirons l'attention sur différentes incohérences internes du PLUi.

Nous demandons l'annulation de l'ouverture à l'urbanisation des sites de Lanrivineg et Talaouron Vras, et des précisions dans le cahier des charges du site de Kermabiven.

Nous demandons que, Brest ayant décidé de fusionner le PLU et le Plan de Déplacements Urbain, les Schémas Directeurs Piéton et Vélo soient intégrés au PLUi, de façon que les orientations stratégiques et les actions qui y sont définies aient même valeur que les autres orientations stratégiques et actions urbanistiques.

Nous demandons de respecter l'ensemble des avis du département, de la préfecture et de l'Autorité environnementale.

Nous demandons de modifier les articles 12 du règlement pour augmenter le nombre de stationnements vélo obligatoires et étendre cette obligation aux modifications lourdes du bâti.

Contact :

Brest à Pied et à Vélo  
19 rue Bruat, 29200 Brest  
09 81 62 70 20  
<http://www.bapav.org/>  
[contact@bapav.org](mailto:contact@bapav.org)

# Délibération du Conseil de métropole du 28 juin 2019

1. L'objectif de réduction de 10 % de la consommation foncière supplémentaire mentionné en page 3 est en contradiction flagrante avec le SCoT : « le SCoT affiche un objectif ambitieux en matière de réduction de la consommation des espaces naturels à hauteur de 20 %. »
2. L'argumentaire sur les logements « les plus grands » en page 4 est en contradiction avec le discours habituel selon lequel il est nécessaire de continuer à construire malgré la baisse démographique parce que la taille des ménages diminue (cf rapport de présentation p.25, orientations d'aménagement p.7).
3. Nous notons que l'argumentaire pour l'ouverture de toutes les zones proposées est quasiment identique. Or Guipavas, avec des contraintes quasiment identiques à celles des autres communes, a pu se contenter de ne rendre urbanisable qu'un terrain de faible taille déjà bâti ; c'est donc possible.

## Avis des personnes publiques associées

4. Nous soutenons de la demande du 8/7 de la mairie de Guipavas (passage du secteur de Clujury de NCE en N)
5. Nous attirons l'attention sur l'avis du département concernant les vélos et modes actifs et demandons sa prise en compte par le PLUi.
6. Nous attirons l'attention sur la remarque de la préfecture sur l'ouverture à l'urbanisation d'une zone plus proche des services, équipements et transports en commun et demandons sa prise en compte par le PLUi.
7. Nous notons les manquements relevés par l'Autorité Environnementale (ainsi que les incohérences qu'elle signale dans le SCoT du 19/12/18). Nous demandons de respecter strictement les recommandations de l'AE, voire de renoncer aux aménagements les plus problématiques.

## Notice présentation de la modification du PLU

8. page 7 : Nous notons l'objectif de « construire la ville des proximités, c'est à dire une ville où il est possible d'accéder à pied et à vélo aux services du quotidien, implantés dans le voisinage, d'accéder en transports en commun aux services communaux, et d'accéder par le réseau de transport en commun en site propre aux équipements métropolitains » et l'incohérence qu'il y a à amender le PLU pour y ajouter des zones pavillonnaires de périphérie, non desservies par les réseaux cyclable et de transport en commun (sans parler de site propre), et trop éloignées de tout pour envisager de se déplacer à pied vers les services et commerces.
9. Nous signalons que l'objectif de réduction de 10 % de la consommation de terres, page 7, est en contradiction avec l'objectif de réduction de 20 % mentionné dans le SCoT.
10. Nous relevons, page 9, que de nombreux logements en zone UH (même dans la zone agglomérée) sont déjà à plusieurs centaines de mètres, voire parfois à plus d'un kilomètre, d'une zone UC, ce qui est en contradiction avec les objectifs présentés page 7.

11. Nous relevons que l'AE considère plusieurs des amendements du PLU en contradiction avec les affirmations de l'analyse des incidences, page 10. On peut y ajouter l'énergie, page 11, aucun des amendements ne concernant une zone proche des réseaux structurants. Cet avis de l'AE rend obsolète le satisfecit du dernier paragraphe de la page 11.
12. Lanrivineg : deux points devraient amener à renoncer à cet aménagement (le « corridor écologique à fort potentiel » et le « faible équipement en services publics »).
13. Nous attirons l'attention sur le fait qu'une densité de 25 habitations/ha correspond à une surface individuelle des terrains sensiblement inférieure à 400 m<sup>2</sup> (puisque la voirie occupe également du terrain), qu'un terrain carré de cette taille, tout en ne laissant qu'une bande de moins de 5 mètres (donc sans grand intérêt) autour d'un pavillon de 100 m<sup>2</sup>, produit habituellement une surface de voirie adjacente (hors desserte) d'au moins 100 m<sup>2</sup> (20 m de façade pour une voie de 10 mètres de large). L'objectif d'économie de foncier n'est donc cohérent, à ce niveau de densité, qu'avec un urbanisme en lanières (6 à 10 mètres de façade) et une voirie de type zone de rencontre (3 à 5 mètres de large, sans trottoir, voir le rapport de présentation p.680). Ces contraintes devraient faire partie de la description des projets d'aménagement.
14. Kermabiven : Nous attirons l'attention sur le fait que les voiries en bouclage consomment plus de foncier que les impasses et encouragent la circulation automobile. Nous notons qu'aucun objectif de densité ou de nombre d'habitations n'est prévu, le qualificatif « qualitatif », page 26, pouvant faire craindre le pire en consommation de foncier. Nous demandons que le cahier des charges de cette zone soit précisé en cohérence avec le point 13 ci-dessus.
15. Kerouhant : RAS
16. Sainte Barbe : RAS
17. Talaouron Vras : L'absence de transports en commun desservant le secteur et la forte dangerosité, pour les déplacements actifs, de la route de l'Armorique, devraient entraîner l'abandon de ce projet contradictoire avec les objectifs généraux du PLUi. Par ailleurs l'ensemble du secteur de Lauberlac'h est en vision directe de l'île Longue et de la pyrotechnie de Guenvenez, il paraît donc surréaliste de lire que la zone n'est pas exposée aux risques technologiques.
18. Rue Saint Simon, Gouesnou : L'ensemble des parcelles étant déjà construites, le classement en zone UC ne comporte pas de risque de construction de 5 niveaux. Une demande de permis pour une telle construction pourrait déjà être refusée sur la base de l'homogénéité avec le voisinage. D'ailleurs le classement en zone UH permet une « hauteur maximum à 4 niveaux », voire « des hauteurs supérieures » (rapport de présentation p.472). Par contre ce classement rend plus difficile un changement d'affectation vers des commerces ou services, ce qui est potentiellement dommageable pour les habitants du nord-est de la commune.
19. Edification de clôtures, Gouesnou : Supprimer cette contrainte seulement une dizaine d'années après l'avoir établie est de nature à jeter un doute sur la sauvegarde (affichée dans la première partie du document) des talus et arbres des nouvelles zones à urbaniser.
20. UC La Cantine : Le caractère inondable de la zone devrait même interdire la réalisation de tout logement, abordable ou pas.

21. Article 4 relatif aux eaux pluviales : Il aurait été judicieux d'ajouter dans l'alinéa concernant les polarités commerciales une phrase sur les travaux de réfection d'enrobé des parkings. De tels travaux doivent permettre de prendre en compte les nouvelles normes plutôt que d'aggraver l'imperméabilité de la parcelle.
22. Actualisation des dispositions relatives au commerce : L'ensemble de ces dispositions est de nature à poursuivre un urbanisme dont on sait qu'il a pour conséquence la dévitalisation des centres-villes et encourage, au moins indirectement, la circulation automobile. Ce qui est en contradiction avec les objectifs du PLUi.
23. Voirie structurante du Rody : Comme toutes les créations de voirie celle ci aura pour conséquence d'augmenter la circulation automobile dans ce secteur, ce qui est en contradiction avec les objectifs du PLUi. Par ailleurs la connexion écologique entre les zones NL du Stangalar et du Costour, déjà difficile, sera aggravée par la création d'une voirie structurante.
24. Nous saluons le fait que les surfaces des zones agricoles et naturelles restent inchangées et nous espérons voir ces surfaces augmenter dans les futures modifications du PLUi.

## Rapport de présentation

25. A de nombreux endroits dans le document, des dates ou périodes sont indiquées de façon relatives (« actuellement », « dans les dix dernières années », etc.) sans que la référence soit précisée (rédaction initiale du document, Nième révision, etc.) ce qui rend l'information inutilisable.
26. Contournement de Lambézellec (p.100) : la DUP a été annulée par le Tribunal Administratif. La nouvelle enquête n'est pas encore programmée. Cet aménagement destiné à faciliter la circulation automobile est en contradiction avec les objectifs du PLUi, et même avec l'article 28-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI). L'alinéa devrait être supprimé ou au moins reformulé en ce sens.
27. L'offre de transport collectif (p.107) : Ce chapitre est obsolète compte tenu du travail important qui a été fait pour la préparation de la concertation transport du printemps 2019. Ce travail aurait dû être intégré ici.
28. Ligne Brest-Crozon (p.111) : Le dernier alinéa est également obsolète et pourrait être simplement supprimé.
29. Déplacements cycliste (p.111) : Il serait temps de modifier la formulation « Ils sont cependant impliqués dans 6 % des accidents corporels » qui laisse croire à la responsabilité des cyclistes dans 6 % des accidents corporels, ce qui est contraire à ce que montrent les statistiques. Nous proposons « ils sont cependant **victimes** de 10 % des accidents corporels sur la période 2014-2018 ».
30. Plan de déplacements urbains (p.114) : la formulation « près des deux tiers des 69 actions du PDU étaient achevées ou en cours de réalisation » devrait être modifiée en « plus du tiers des 69 actions du PDU n'avaient fait l'objet d'aucun début de réalisation ». Même en 2019, soit 17 ans plus tard, les actions 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 13.2, 14.4, ... restent lettre morte. Et la réalisation de l'action 14.5 est jugée insuffisante par le projet de schéma directeur vélo de 2019.

31. Evolution du stationnement (p.121) : Préciser « évolution du stationnement AUTOMOBILE ». Ce chapitre devrait comporter un alinéa indiquant la différence de surface d'un emplacement pour voiture et d'un emplacement pour vélo.
32. Tourisme (p.144) : Il conviendrait de mettre à jour les chiffres de fréquentation de navires de croisière et de préciser les actions mises en œuvre pour en réduire la pollution.
33. Coupures paysagères (p.173) : Le terme de coupure est regrettable. Il ne traduit pas le besoin de continuités naturelles et agricoles auquel ils sont censés répondre, il introduit une notion de contrainte et suggère la possibilité de morceler ces espaces alors que ce morcellement irait à l'encontre de leur fonction. Ce terme de coupure ne devrait être utilisé que pour désigner les aménagements (voies à grande circulation et, dans une moindre mesure, zones d'activité) qui limitent la mobilité de proximité des habitants et morcellent les biotopes.
34. Patrimoine vert (p.185) : Il est regrettable que ce chapitre commence par une page entière sur les points de vue et se termine par à peine quatre lignes sur la biodiversité, suggérant que celle-ci n'a guère d'importance tant qu'il existe des lieux où on peut voir (de loin) du vert et du bleu.
35. Risque industriel, nucléaire et militaire (p.349-350) : Bien que les installations de l'Île Longue et de Guenvenez ne se trouvent pas sur le territoire de Brest Métropole, un accident sur ces sites est susceptible d'avoir des conséquences extrêmement importantes pour la population de la métropole. Il est donc anormal qu'ils ne soient même pas mentionnés, même pour indiquer qu'aucune action préventive ni adaptative n'est possible.
36. Schéma de cohérence territoriale (p.365) : Le SCoT en vigueur n'est pas celui indiqué. Le chapitre est donc à reprendre.
37. Schéma de cohérence territoriale (p.424) : Ce plan ne semble pas être celui du SCoT en vigueur. Quoiqu'il en soit il conviendrait de préciser de quel document du SCoT il s'agit.
38. Déplacements (p.434) : Un effort particulier doit être fait pour éviter que la « réponse à une exigence de mobilité » ne provoque par un effet rebond une aggravation de cette exigence de mobilité : en diminuant les temps des trajets actuels on produit une incitation à augmenter les longueurs des trajets futurs, ce qui est en contradiction directe avec les objectifs du PLUi déduits du PCAET (voire du PCET).
39. Stationnement (p.444-445) : Il est nécessaire de préciser à ce niveau les différences qualitatives entre les besoins de stationnement automobile et vélo. Notez que l'article L123-1-13 cité page 445 a été abrogé en 2016.
40. Modifications (p.455-464) : Nous ne reprenons pas les remarques faites sur la notice de présentation (points 12 à 23 ci-dessus), qui s'appliquent également ici.
41. Consommation des terres (p.479) : ce diagramme semble mélanger des torchons et des serviettes, entre des parcelles bâties (parfois très partiellement), ou simplement en zone U, des surfaces artificialisées et des surfaces imperméabilisées. Ou, présenté d'une autre façon, entre des surfaces perdues pour l'agriculture, pour la biodiversité ou pour la gestion des eaux pluviales. Par ailleurs l'ambition du SCoT est une réduction de 20 % et non de 10 %.

42. Zone AUC (p.480) : La mention de « terrains nus » est abusive, ils peuvent être non construits ou non exploités mais pour être nus ils devraient être bétonnés. La « maîtrise publique » n'implique en aucune façon que leur aménagement présentera un impact modéré sur l'activité agricole comme l'ont amplement montré, par exemple, les difficultés de la ferme de Traon-Bihan.
43. Déplacement (p.676) : en plus de la définition donnée du « facteur 4 » il convient de préciser que la diminution des émissions fait référence à celles de l'année 1990 (et non aux émissions actuelles).
44. Qualité de l'air (p.688) : La réduction des émissions polluantes ne peut se reposer sur la participation des « avancées technologiques de l'industrie automobile » en effet on observe un important effet rebond : les SUV et crossover qui constituent actuellement la majorité des achats consomment finalement plus que les petites urbaines qui constituaient en 1990 la majorité du parc.
45. Evaluation (p.701) : le PLUi datant de 2014, l'évaluation à 3 ans (faite ? en 2017), devrait être référencée en fin de ce chapitre.

## Règlement volume 1

46. ZPPAUP (p.11, 15) : les ZPPAUP ont été remplacées (depuis 2010 !) par les AVAP
47. Articles 12 : Le projet de Schéma Directeur Vélo 2019 mentionne le problème posé par le faible nombre d'emplacements vélos prévus par le PLUi et la non prise en compte des « modifications d'une construction existante ». Le déficit d'emplacements de stationnement de moyenne et longue durée constitue un des freins majeurs à la pratique du vélo à Brest. Par souci de cohérence entre les politiques publiques, il serait bon que le nombre d'emplacements soit relevé (une famille de cinq personnes ne peut se contenter d'une unique place pour garer ses vélos, quant aux entreprises, à raison de 10 à 15 m<sup>2</sup> de bureau par employé, une surface de bureaux de 100 m<sup>2</sup> suppose 7 à 10 employés), et que, compte tenu de la faible surface impliquée, les travaux lourds (y compris les changements d'affectation) soient inclus dans les cas de création de places de stationnement vélo.
48. Article 12 (p.23) : préciser « places de stationnement » D'AUTOMOBILES, là où cette mention est pertinente. En particulier pour les deux alinéas « modifications sans création de surfaces ».
49. Article US12 (p 28) : Ajouter, pour les cycles, les modifications lourdes et changements d'affectation.
50. Article UC12 (p35), UH12 et UHT12 (p.100), ) : modifier les exigences comme suit :

Habitation	1 emplacement (1,5 m <sup>2</sup> ) pour 20 m <sup>2</sup> de logement
Hébergement hôtelier	1 emplacement (1,5 m <sup>2</sup> ) pour 2 chambres ou logements
Bureau, établissement industriel ou artisanal	1 emplacement (1,5 m <sup>2</sup> ) pour 20 m <sup>2</sup> de surface de plancher

Modifier la restriction comme suit : « Pour les modifications d'une construction\* existante (réhabilitation, changement de destination\*) concernant une surface inférieure à 100 m<sup>2</sup>, il n'est demandé aucune place de stationnement supplémentaire »

51. Article UE12 (p.108) : modifier les exigences comme suit :

Hébergement hôtelier	1 emplacement (1,5 m <sup>2</sup> ) pour 2 chambres ou logements
Bureau	1 emplacement (1,5 m <sup>2</sup> ) pour 20 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Parking client de commerce	1 emplacement par emplacement voiture
Entrepôt, artisanat et industrie	1 place pour 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher

Modifier la restriction comme suit : « Pour les modifications d'une construction\* existante (réhabilitation, changement de destination\*) **concernant une surface inférieure à 100 m<sup>2</sup>**, il n'est demandé aucune place de stationnement supplémentaire »

Pour les plantations sur les zones UE locales (p112 et suivantes), préciser « véhicules **automobiles** légers », un arbre tous les 30 emplacements vélo étant largement suffisant.

52. Article 1AUE Lavalot Nord 12 (p.157) : Remplacer par « Il est fait application des règles de la zone UE. »

## Orientations d'aménagement et de programmation

53. Hiérarchiser le réseau de voirie (p38 et suivantes) : Les conséquences de l'organisation du système de voirie sur les déplacements non automobiles devraient être traités dans ce chapitre. Les coupures du territoire par plusieurs voiries structurantes, infranchissables à pied ou à vélo, augmentent le besoin artificiel de recourir à la voiture, ce qui vient à l'encontre des objectifs du PLUi découlant du PCAET (voire du PCET).

54. Schémas directeurs (p.41) : Un schéma directeur ne définit pas de « recommandations » mais des orientations stratégiques, des choix et des actions. Les documents en question sont de la nature de chapitres d'un PDU, et devraient donc être intégrés au PLUi et non être adaptés aux circonstances.

55. Exemple d'un profil type de voirie (p.44) : Ce schéma pose plusieurs problèmes :

- La largeur recommandée d'un trottoir est bien de 1,80m (croisement de deux fauteuils) mais la représentation d'un arbre empiétant sur une largeur de 2m est de nature à réduire cette largeur au dessous de la limite de 1,4m tolérée pour le franchissement d'un obstacle. L'arbre aurait dû être représenté sur la bande de stationnement.
- La présence d'un stationnement le long d'une bande cyclable constitue un élément accidentogène reconnu, et que l'examen des cas d'accidents de vélo sur Brest Métropole confirme (1/3 des accidents hors carrefour). Le CEREMA recommande d'ajouter dans ce cas un espace tampon de 0,5m entre les véhicules en stationnement et la bande cyclable. Dans tous les cas la norme pour une bande cyclable est maintenant de 1,7m.
- le CEREMA recommande de limiter l'usage des bandes cyclables aux voies à trafic moyen (certaines stratégies cyclables de grandes villes les limitent aux trafics compris entre 1500 et 4000 véhicules/jour). Le chiffre de 10 000 véhicules/jours appelle de toutes façons la réalisation d'une piste cyclable à chaussée séparée. Une telle piste bidirectionnelle peut, suivant le trafic vélo attendu, occuper moins de place que deux bandes cyclables.

56. Elargir le coeur d'agglomération (p.47) : Ce paragraphe est malheureusement rédigé dans l'optique où les déplacements normaux (?) sont faits en voiture, par exemple quand on écrit « maintien d'un nombre suffisant de liaisons transversales » ou « mise en place d'une liaison perpendiculaire à Siam » sans préciser pour quel mode.
57. Renforcer l'attractivité (p.50) : La « rénovation de la place Napoléon III » ne constitue pas un exemple remarquable de « lieu privilégiés des déplacements piétons ». Poser un panneau zone de rencontre à l'entrée d'un parking ne suffit pas pour améliorer le plaisir qu'on trouve à y déambuler.
58. Le chiffre de 1 % de part modale du vélo (p.50) est celui du pays de Brest (ou celui d'une enquête ménages obsolète). Celui de Brest Métropole, en hiver, est de 1,5 %, avec un probable presque doublement en été. Celui de la zone agglomérée est sensiblement supérieur. Celui de certaines catégories d'habitants l'est nettement (8 % des étudiants utilisaient le vélo quotidiennement en 2008).
59. Ajuster l'offre de stationnement (p.56-59) : préciser stationnement D'AUTOMOBILES, là où cette mention est pertinente. Le stationnement des vélos doit aussi être traité mais les besoins et les contraintes sont qualitativement et quantitativement différents.
60. Stationnement des 2-roues (p.59) : le manque de places de stationnement constitue un frein majeur à la pratique du vélo. En l'absence de stationnement sécurisé, les habitants évitent le vélo, ce qui entraîne l'absence de demande de stationnement. Attendre des « besoins avérés » pour en réaliser (en particulier les stationnements moyenne ou longue durée dans des secteurs où le bâti ne permet pas de les intégrer) revient à refuser de « construire la ville des proximités » (notice de présentation, p.7) en brisant ce cercle vicieux.