

AVIS PLATEFORME JE PARTICIPE

Du 29 avril au 14 juillet 2019

**Les noms et prénoms des auteurs ont été anonymés
(mention XX).**

Les courriers papiers sont conservés au siège de Brest métropole
et consultables sur demande.

29/04/2019

Bonjour,

Bien que le tram sur l'axe kergoat-tarente-provence peut être intéressant pour la dynamique du quartier j'opterai pour le tracé Le gorgeu-bvd de l'Europe pour une unique raison: sauvegarder la végétation présente à Bellevue. Comme on peut le constater sur l'axe de tram existant sur Jaurés Siam et Recouvrance, plus aucune végétation, on est dans un espace complètement minéral et qui selon moi est nuisible au bien être des habitants et aussi à l'attractivité de ces quartiers. En particulier Recouvrance qui a réellement perdu son charme avec l'abatage de ses arbres; et le pire est que rien n'a été fait pour reverdir le quartier. De manière générale, le centre ville de Brest manque de verdure et il serait dommage de sacrifier un des quartiers "verts" de Brest. Le quartier de Bellevue est en effet pourvu de magnifiques arbres qui sont situés exactement sur le tracé du futur tram via kergoat et donc condamnés à être abattus, je suppose que la végétation qui se trouve également en bordure du tracé est également menacée pour permettre l'accessibilité des gros engins de travaux. Or, ces arbres et cette végétation contribuent pleinement au charme et à l'attractivité du quartier mais aussi au bien-être de ses habitants. Si tous les arbres sont abattus on va se retrouver dans un quartier complètement minéral où vont prédominer les barres d'immeuble qui ne sont pas vraiment esthétiques. Je ne sais pas quelle est la position de la ville par rapport à ce facteur mais je crains que cela importe peu dans la balance or il me semble qu'aujourd'hui on ne peut plus faire l'impasse sur ces aspects environnementaux et aussi sur la question du bien-être de la population. J'espère vivement que si c'est le tracé via kergoat qui est choisi il y aura une réelle volonté de compenser la coupe des arbres afin de ne pas "dénaturer" complètement le quartier; "compenser" dans le sens de reboiser et reverdir le quartier à hauteur de ce qui sera détruit et cela pas 5 ans après la construction du tram mais simultanément aux travaux. Ou mieux: choisir le tracé le plus direct via bvd de l'Europe et ainsi réduire l'impact environnemental et préserver le quartier de Bellevue qui pourrait très bien devenir un des poumons de la ville d'ici quelques années. Cordialement, SJ, habitante de Bellevue.

29/04/2019

Je ne vois pas l'utilité d'une deuxième ligne de tram jusqu'à l'hôpital. Il a assez de bus et l'idée de bus électriques est excellente. Tram équivaut à des tonnes de travaux, de pollution, de destruction d'arbres, d'embouteillages quotidien. Le pont de la Villeneuve vient d'être refait avec son nouveau rond-point et on va encore tout casser. De l'argent, jeté par les fenêtres c'est tout. Réfléchissez aussi aux brestois qui vont subir et encore subir ces travaux.

29/04/2019

Je trouve intéressant de faire une deuxième ligne de tram, rien que pour désengorger les parkings de l'hôpital, j'y suis allée tous les jours durant 1 mois et franchement c'est galère pour le personnel et les patients!

Alors oui cela demande beaucoup de travaux et engendre du désagrément pour les habitants et les automobilistes mais nous n'avons rien sans rien.

L'axe gorgeu-bvd de l'Europe me paraît plus approprié que de passer dans le centre "Bellevue".

C'est une 2ème ligne qui fonctionnera comme la 1ère!

29/04/2019

Je m'interroge sur la création d'une deuxième ligne de Tram. Cela coûte très cher, nécessite un temps important et de nombreux désagréments pour les riverains et les commerces.

Je profite de ce droit de parole pour proposer la mise en oeuvre d'une ligne de Bus électrique (BHNS) pour desservir le parcours Gare - Bellevue - Hôpital de la Cavale Blanche.

L'utilisation de bus électrique est :

- moins coûteux au niveau de l'infrastructure à construire (pose de voie),
- consomme moins de courant lors de son utilisation (car plus léger qu'un tram),
- plus silencieux (le tram devait être silencieux !!),
- plus écologique (nul besoin de réaliser des gros travaux nécessitant un usage important de camion, bulldozer et goudron... pour la réalisation de la ligne).

Merci

30/04/2019

J'ai déjà posé certaines questions lors de la réunion publique de lancement de la concertation le 29/4 à l'auditorium des Capucins, et les explications obtenues lors de la présentation ont également répondu à certaines de mes interrogations. Je vais cependant retranscrire mes observations et mes suggestions ci-dessous :

- * Je pense que le choix du tramway, en ne regardant pas que le coût à court terme de l'investissement mais aussi, et surtout, le coût à long terme de fonctionnement, est le choix le plus judicieux pour la ligne en site propre Gare-Cavale Blanche.
- * Je pense que le choix du tramway est le plus judicieux pour reverdir des parties de l'espace public aujourd'hui fortement minéralisées. En effet, si la portion de la ligne A allant de Strasbourg à Mac Orlan est dotée d'un revêtement béton, les parties ne se situant pas dans l'hyper-centre sont enherbées, la ligne B projetée ne disposant pas de rue commerçante à dominante piétonne pourrait être entièrement enherbée.
- * Je pense que le choix des rames se faisant pour 30 ans, il serait judicieux de directement opter pour des rames ayant l'option tram-train, ceci afin d'être directement en capacités de proposer dans 10 ou 15 ans la prolongation de la ligne B projetée vers le réseau SNCF et donc vers la gare du Relecq-Kerhuon voire celles de Landerneau et Landivisiau.
- * Je pense qu'il faut dès à présent prévoir une bifurcation future possible de la ligne B projetée vers le parc des expositions de Penfeld, y compris dans le renouvellement urbain de Bellevue afin d'avoir un espace prêt à l'emploi pour le passage de cette ligne B bis.
- * Je pense que le passage de la ligne B au sein de Bellevue est essentiel au développement et au renouvellement urbain du quartier.
- * Je pense que la variante en boucle à Lambézellec de la ligne D est plus intéressante, notamment pour mettre le CDAS de la place de Bretagne à portée du réseau.
- * Je pense que la création d'une ligne de transport en commun périphérique est importante afin de permettre aux usagers de passer d'une commune à l'autre plus rapidement et sans passer par le centre de Brest.
- * Je pense que le développement de l'usage de minibus (~20 places) électrique sur certaines lignes en périodes creuses devrait être envisagé.
- * Je pense que le développement du réseau en multi-nodales sur le pays de Brest doit être fortement envisagé et utilisé comme argument de valeur dans le rapprochement avec les communautés de communes avoisinantes.
- * Je pense que le choix du dépôt secondaire boulevard Tanguy PRIGENT est plus judicieux.
- * Je pense que l'option de prolongation de la ligne D projetée vers les ascenseurs urbains est intéressante en cas de réalisations de ceux-ci.
- * Bien que l'explication que M. Philippe COU (directeur technique BMA) m'a donné quand au choix d'un BHNS à batteries pour des raisons de développement technologique est justifiée et justifiable, je tiens à signaler que je trouve dommage que Brest Métropole ne se porte pas pionnière dans le développement de ligne de trolleybus moderne.
- * Bien que les raisons soient similaires, je tiens également à signaler que je trouve aussi dommage de ne pas faire le choix de bus à pile à combustible avec des cuves à hydrogène aux dépôts de bus.

01/05/2019

Je valide à 400% le besoin d'un tramway qui aille jusqu'à l'hôpital de la Cavale blanche, c'est essentiel pour nous, les personnes handicapées !

J'attire l'attention de la municipalité sur les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite : pour moi par exemple, ma voiture, c'est mes jambes et la seule façon souvent de pouvoir me déplacer... Aussi je n'accepte pas que le nombre de places de stationnement pour les PMR ait été ainsi diminué voire remplacées par des places de stationnement et de recharge pour des véhicules électriques (cf avenue Reveillere) Bien entendu, tant que le réseau de transports en commun ne sera pas plus dense (et avec des lieux d'attente équipés de sièges ou de bancs), la

voiture est pour nombre de personnes handicapées le seul moyen de se déplacer dans de bonnes conditions pour limiter nos douleurs et réussir à mener une vie perso et professionnelle de qualité.

Merci de penser à rajouter des bancs publics PARTOUT dans la ville car une personne vieillissante ou handicapée (malade) ne peut pas vivre dans un espace public sans la possibilité de pouvoir s'asseoir...

Merci de penser à nous, qui représentons une part croissante de nos concitoyens...

Étant également médecin, je me tiens à la disposition de la mairie sur ces sujets...

Merci

01/05/2019

Une deuxième ligne de tram allant jusqu'à l'hôpital de la cavale blanche est un projet essentiel pour tous (consultants, patients, personnel, visiteurs). Actuellement, avec le bus, du centre-ville à l'hôpital, le trajet dure près d'une heure voire plus.

01/05/2019

Bonjour,

Comme tout projet d'envergure, la deuxième ligne de tram a ses réfractaires, on en disait de même avec la ligne A et que dire du téléphérique. Aujourd'hui, il est dur d'imaginer la rue de SIAM et son défilé d'automobiles sans parler du téléphérique tant décrié qui est devenu source de fierté et de curiosité locale.

Pour ma part je pense que la construction de cette deuxième ligne de tram est essentielle afin de mailler le réseau brestois. Il est nécessaire de repenser les aménagements de transport afin de garantir à l'UBO (notamment) et aux étudiants qui la peuplent un service répondant à leurs besoins en matière de déplacement.

L'idée d'une bifurcation du tracé vers le parc des expositions de la Penfeld les jours de salon et/ou d'activité serait également un avantage important pour la dynamique de la zone.

Par ailleurs, il paraît nécessaire de dépasser les limites psychologiques du coût global, et de prendre en compte d'autres critères socio-économiques. En effet, afin de rester cohérent avec la politique d'urbanisation et désenclaver Bellevue, il me paraît nécessaire d'optimiser le tracé vers Kergoat. Le chantier de renouvellement urbain étant encore en cours de réflexion il reste tout à fait envisageable de décliner un scénario où le tram s'intègre harmonieusement au quartier. Je milite donc pour le tracé vers Kergoat.

Cependant j'entends, et je suis sensible à l'argument écologique, la municipalité devra prendre des engagements sérieux du type un arbre arraché = un arbre replanté afin de préserver les espaces verts en place.

Pour terminer, je nuancerai l'argument du coût global. En effet, la différence entre les coûts globaux du BHNS et du tram est peu significative puisqu'elle s'appuie sur de nombreuses hypothèses, à commencer par la durée de vie du matériel roulant, le taux de remplissage, la fréquence d'utilisation, l'évolution des mœurs...

01/05/2019

** Pour ceux qui veulent directement voir la solution la plus adaptée, lisez le dernier paragraphe. **

Je suis très heureux qu'il y ait des fonds pour pouvoir développer la ville. En effet, c'est une bonne chose, qui permettra de dynamiser la ville et qui nous mène progressivement vers une ville propre. Cependant, je ne comprends pas le choix d'une seconde ligne de Tramway et d'une ligne de BHNS.

En effet, pour ce qui est du Tramway, ce dispositif est très lent, comparé aux bus. De plus, si l'un d'entre eux tombe en panne ou à un problème, c'est toute la ligne qui est coincée, alors qu'avec un bus, ce problème n'existe pas. L'installation du système est un gros problème aussi, il faut faire de lourds travaux, pour installer les rails et l'infrastructure nécessaire, ce qui va nous faire perdre le peu d'espaces verts qu'ils nous reste et qui est en total contradiction avec notre objectif qui est d'avoir "une ville verte" ; Rappelez vous l'enfer et la destruction qu'a causé la ligne A lors de sa construction. Si une rue est barrée, et que le chemin du tram est dessus, encore une fois, toute la ligne est coincée, et il faut mobiliser des bus de remplacement ; nous pouvons ici citer comme exemple l'entretien

récent des rails qui a bloqué toute la ligne à certains horaires . Les véhicules utilisés sont bruyants et causent beaucoup d'accidents comparés aux bus ; encore une fois, il y a eu un accident très récemment. Il est aussi à noter que la nouvelle ligne risque de passer par des endroits très sinueux, par lesquels un bus standard aurait déjà du mal à passer, alors imaginez l'enfer avec un Tramway.

Quant-à la ligne de BHNS, je trouve que c'est une idée géniale. Cependant plusieurs problèmes sont aussi existants.

Nous pouvons citer d'abord le système d'alimentation des véhicules, qui se fera par des batteries qui sont rechargées à chaque arrêt, ce système va bientôt être obsolète car d'ici peu, nous aurons des batteries capables de contenir suffisamment d'énergie pour une journée entière de service sans recharge. Le problème d'une batterie, qu'elle soit d'une capacité suffisante pour tenir entre deux arrêts ou qu'elle puisse faire une journée de service sans recharge, est qu'elles sont composées de métaux lourds ou toxiques dont nous sommes et seront incapables de recycler lors ce qu'il faudra les remplacer. Ce qui signifie donc qu'à long terme, un bus électrique polluera plus qu'un bus diesel ; même si la pollution est localement réduite à l'aide de bus électriques, le recyclage des batteries étant quasiment impossible, celles-ci dégagent tellement de pollution, qu'elles pollueront finalement plus que les émissions d'un un bus Diesel cumulée durant la même distance parcourue. Ce qui veut aussi dire qu'un BHNS avec ce type d'alimentation le même problème qu'un Tramway pour les déviations.

Finalement, un BHNS n'est en réalité qu'un bus classique avec un design différent qui est un mélange entre le Tramway et le bus. Pour des raisons, ils ont souvent l'avant arrondi et des portes de Tramway. Mais ils ne sont pas plus rapides qu'un bus classique, et n'ont généralement pas plus de capacité qu'un bus normal de même type (standard ou articulé).

Il faut maintenant parler des actuels problèmes de la ligne 1. Car elle en a elle aussi et c'est pour cela qu'il faut la refaire.

D'abord, la ligne est une LHNS (Ligne à Haut Niveau de Service), elle utilise des bus classiques, mais dispose de beaucoup de couloirs de bus, les bus passent toutes les 5-7 minutes, et il n'y a que des bus articulés. C'est déjà beaucoup, mais pas suffisant car aux heures de pointe, il n'y a pas de place pour tout le monde.

Enfin, si nous voulons nous diriger vers une ville verte, il faudra modifier les axes les plus fréquentées en premier. Donc par conséquent, c'est la ligne 1 qui doit y passer. Mais je vois toujours la ligne 1 en service.

La solution existe déjà, ou presque. C'est quelque chose de plutôt ancien et oublié en France. Nous en avons même eu à Brest il y a longtemps. C'est un véhicule qui répond à tous nos problèmes : écologique à court et long terme et localement comme au niveau de la planète, rapidité, souplesse irréprochable pour passer dans les endroits sinueux, facilement dé-viable, possibilité de passer en alimentation autonome en cas de problème, silencieux, installation facile, grande capacité. C'est un véhicule qui les avantages du tram et du bus.

Je pense bien évidemment au Trolleybus ! C'est la seule solution à long terme qui correspond à nos besoins ; Arrêtez de vous embêter avec des Tramways qui détruisent tout et qui sont toujours coincés ! Arrêtez les BHNS qui ne sont pas mieux que des bus classiques mais en beaucoup plus cher ! Arrêtez les bus électriques qui coûtent très cher avec des batteries dont il faudra se débarrasser ! Arrêtez l'enfer des bus bondés ! Il nous faut des trolleybus bi-articulés avec moteur essence de secours, il n'y a pas d'autres solutions, absolument aucune. C'est la seule occasion de pouvoir devenir une grande ville, de pouvoir peut-être devenir la capitale mondiale du transport à vrai haut niveau de service et vraiment écologique. Imaginez seconde que Brest devienne une ville modèle en terme de transports publics. Ceci peut paraître ambitieux, mais les bus bi-articulés existent, et les trolleybus aussi, il suffit de faire les deux ensemble.

Voilà c'est tout.

Images :

Mégabus :

[https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9gabus_%28v%C3%A9hicule%29#/media/File:Renault_M%C3%A9gabus_\(vue_avant_droit\)_-_TPG_\(Gen%C3%A8ve_*_printemps_1989\).jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9gabus_%28v%C3%A9hicule%29#/media/File:Renault_M%C3%A9gabus_(vue_avant_droit)_-_TPG_(Gen%C3%A8ve_*_printemps_1989).jpg)

Trolleybus : <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Lyon-trolleybus.jpg>

03/05/2019

Note : ce message est en réponse de l'avis de XX.

La question a été posée lors de la première réunion à M. Phillippe COU concernant l'alimentation de la ligne D projeté par lignes aériennes, autrement dit avoir un trolleybus plutôt qu'un autobus électrique sur batterie. La réponse a été que, technologiquement, c'est aujourd'hui un concept qui a pris la poussière et pour lequel nous n'avons plus en France les compétences techniques ou industrielles. Cela veut dire faire venir des experts étrangers de loin, et aussi payer beaucoup plus cher. Il n'a toutefois pas exclu la possibilité de développer, dans le futur, la ligne D dans ce sens ou vers une alimentation par pile à combustible, si les technologies se développent suffisamment pour être économiquement plus avantageuses.

07/05/2019

Pourquoi avez vous fait option d'envoyer le BHNS au contact du projet d'ascenseur et pas le tramway? Il permettrait de desservir la sous-préfecture et le tribunal.

Pourquoi ce doublon tramway et BHNS entre la gare et la place de la Liberté? Ne serait-il pas plus logique de faire partir le BHNS de la place de la Liberté?

Le terminus de l'hôpital de la Cavale-Blanche doit aussi desservir le quartier de la Cavale et du projet de la Fontaine Margot.

07/05/2019

En réponse à XX :

Depuis le projet de la première ligne, il est envisagé la liaison en tram-train sur la seconde ligne par le réseau ferroviaire SNCF jusqu'à Landerneau et Landivisau en passant notamment par Le Relecq-Kerhuon : l'arrêt Gare tel que projeté est en prévision du raccordement futur de la ligne B vers le réseau ferroviaire SNCF.

Lors de la première réunion du 29 avril, la question a été posée sur la raison du non raccordement immédiat, la réponse a été le coût d'une part et l'accord à trouver avec la SNCF de l'autre.

07/05/2019

J'ai suivi avec intérêt la réunion d'hier soir (06/05) à l'hôtel de ville, ceci conforte mon avis personnel que cette deuxième ligne de Tram est essentielle comme présentée pour la ville, un passage par Kergoat est judicieux et bien sur l'hôpital de la cavale ou il devient infernal de s'y rendre en moyen personnel, la ligne en BHNS vers Lambé me paraît également bien pensée avec un bémol " je ne vois pas l'intérêt de doubler les lignes avec celle du futur Tram, un départ du côté de la place Albert 1er serait plus judicieux et donc moi couteux, la boucle par contre me plait bien,

cordialement un habitant de Brest-centre utilisant les transports en commun

07/05/2019

Je suis très intéressé par ce projet de création de ligne B et D sur Brest. Je pense que l'idée de réduire les coûts de la ligne D en ne la faisant partir uniquement depuis la place Albert 1er est une erreur. Cela entrainera un noeud de transport au niveau de cette place. Mais quels en seraient les réelles intérêts? Il n'y a rien à proximité.

Cela se ferait au détriment de tous les voyageurs provenant du Nord de la ville contraint d'effectuer un changement. En effet, ceux-ci devraient faire un changement et attendre à nouveau avant de pouvoir se rendre dans le centre ville (ce qui n'est pas, je pense l'effet recherché)

Au niveau du tracé de la ligne D, un doublement de la ligne avec le tracé initial prévu de la B ne me semble pas non plus judicieux. En revanche, la déserte de la partie Ouest de l'Université de médecine en passant par Malakoff et Kerigonan permettrait de couvrir une plus large surface du territoire.

En ce qui concerne le doublement de l'axe Liberté-Gare SNCF, je reste mitigé.

En espérant que mon avis sera pris en compte dans ce débat citoyen.

10/05/2019

Simple constat , sur BMO les communes les plus peuplées après Brest sont Guipavas, Plougastel-Daoulas et Le Relecq Kerhuon, or ces trois communes sont desservies à un absolu minima par les transports en commun.

Il est par exemple impossible d' aller de façon directe de Plougastel ou du Relecq à la zone de Kergaradec ou Bd de l'Europe (à part de passer par Brest centre en faisant un détour majeur). Et pourtant cette zone d'activité est majeure tant en terme de commerces que de réseaux d'entreprises .

-Ma question est donc pourquoi ne pas mieux desservir ces communes qui contribuent énormément vu leur nombres d'habitants avant d'aller densifier les transport dans un quartier de Brest déjà très bien desservie par les Bus?

10/05/2019

Bonjour,

je suis en accord avec ce qu'a écrit monsieur XX le 1er mai 2019: un trolleybus aurait l'avantage:

-d'une plus grande modularité, souplesse d'application, et de modification de trajet le cas échéant,

-de travaux moins conséquents en coûts et désagréments, la pose des câbles d'alimentation électrique ne nécessite pas de gros et longs travaux,

-d'un silence de fonctionnement appréciable par les riverains (demandez leur ce qu'ils pensent du tram au niveau sonore et vibratoire),

-laisse la possibilité aux automobiles de circuler et évite aux deux roues les désagréments et dangers des rails,

-est plus éco-responsable(mot très à la mode) en terme de gestion des ressources et déchets dus aux batteries,

J'ajoute que, concernant le pont de la Villeneuve, je trouve tout à fait stupide de ne pas l'élargir afin d'éviter ce goulot d'étranglement qui pénalise et agace tant les usagers qui n'ont que cette voie pour aller et venir domicile/travail deux fois par jour; alors si c'est pour en faire une voie partagée, ce sera l'enfer pour les automobilistes!

Mais c'est peut-être ce qui est désiré, cette portion du boulevard est, avec ses rétrécissements, rond-points et dos d'âne... un véritable supplice pour tout individu en bonne santé, alors ont-ils imaginé ce qu'il en est pour les personnes accidentées transportées en ambulance vers le CHU de la Cavale Blanche?

Le Tram a tué quasiment tous les commerces traditionnels la rue Jean Jaurès et ne bénéficie qu'aux usagers qui habitent sur son périmètre et pour de courts trajets: si vous voulez aller de Lambé à la zone de la Pointe du Diable c'est impossible en transports en commun, interminable!

Quelles seront les victimes des nouveaux travaux prévus?

J'espère que tous les points de vue qui sont donnés sur ce Forum seront pris en compte et que cette concertation n'est pas, encore, qu'un coup de bluff.

Cordialement.

10/05/2019

Une deuxième ligne de tramway me semble évidente pour desservir au mieux la ville. Ma conjointe utilise tous les jours ce transport, et en est très contente. Le problème, c'est que pour ma part, je travaille dans la zone de kergaradec (côté SDMO), et habite Le Relecq Kerhuon, il m'est donc impossible de prendre les transports en communs, ou alors 1h1/2 de voyage....il y a quelque chose à développer à ce niveau, comme la desserte de Kergaradec de la station des portes de Guipavas, où je vois bon nombre de piétons passer pas des petites routes pour rejoindre la zone (vers kerzouric). Une station de location de vélos électriques à cet endroit serait aussi un plus.

11/05/2019

Quelques questions par rapport au réseau actuel de bus :

Pourquoi la ligne 12 (Guipavas) ne va t'elle pas jusque l'aéroport et les ZA de Prat Pip et St-Thudon ? Les guipavasiens travaillant là-bas ne peuvent-ils pas s'y rendre en transport en commun sans passé par le Froutven ? Pourquoi d'ailleurs si peu de lignes permanentes (autrement dit pas résago) à Guipavas ? Pourquoi la ligne vers Guipavas ne part-elle pas des Portes de Guipavas ?

Ne pourrait il pas y avoir une ligne 12 (Guipavas) qui part des Portes de Guipavas, suit le tracé de la ligne résago 25 jusqu'à Lavallot, puis reprend le tracé actuel et se prolonge ou fait un détour sur l'aéroport ? Et dans le même temps une ligne 14 (Guipavas par Le Relecq-Kerhuon) partant de place de Strasbourg suivant le tracé de l'actuelle ligne 12 jusqu'à Lavallot, bifurquant sur la ligne résago 25 jusqu'au Moulin Blanc, reprenant la ligne 14 actuelle jusqu'à Résistance et prenant ensuite les lignes résago 24 puis 23 jusqu'à St-Herbot ?

11/05/2019

Si la ligne 2 est déjà actée, c'est dommage de ne pas faire une boucle cavale-blanche vers Thalès. Ceux qui veulent aller de Thalès (venant de Plouzané, le Conquet...) à Bellevue doivent passer par le centre-ville. Personnellement habitant Plouzané je mets beaucoup moins de temps à venir en vélo qu'à prendre le bus+tramways, du coup en voiture je mets encore moins de temps et ce n'est pas écologique je le concède. Après développer des bus électrique serait moins coûteux, moins embêtant...Alors certes il faudrait plus de Bus mais quand on voit le tramway tourner à "vide" c'est dommage.

Il faut penser que peut être des bus autonomes sans chauffeurs seront d'actualité dans les années à venir (voire même avant 2025).

Après vu le bord politique de Brest, dépenser l'argent des contribuables est un jeu bien connu (quand on voit le prix du téléphérique pour gagner 10mns à pied...sic).

13/05/2019

Bonjour, Au vu du nombre d'étudiants et d'actifs qui se rendent quotidiennement au technopôle de Plouzané du fait des écoles qui y sont présentes, il serait sans doute profitable à un nombre significatif de personnes que de disposer d'une ligne de transport en commun reliant le centre-ville de Brest au technopôle et régulièrement dans la journée.

13/05/2019

Bonjour;

Concernant le réseau existant (j'habite en centre ville et je me rends à la technopole) je suis étonné du peu de bus permettant de se rendre à la technopole à partir du terminus. Le bus est toujours bondé et on doit attendre près de 20min quand on y arrive après 8:30...par ailleurs le 13 et le 43 se suivent à quelques minutes (donc l'un des deux roule à vide).

je ne sais pas combien de personne travaille sur le site (écoles, entreprises, labos ...) mais j'ai quand même noté que l'on a construit un immense parking très récemment à la place de terrains boisés ...dommage pour l'environnement :-)

14/05/2019

Je prends ma voiture tous les jours pour me rendre de la ZA Toul ar ranig de Plougastel Daoulas au port de commerce de Brest. J'ai utilisé une fois le bus, pour voir. Il m'a fallu plus d'une heure au lieu d'un quart d'heure en voiture : déplacement à pied (c'est encore le plus rapide) du port à la place de la liberté, puis bus. Donc plus de 2 h de trajet par jour au lieu de 30 mn (tout cela aux heures où il n'y a pas trop de monde sur la route). Avec un parking sur Plougastel Daoulas, je pense qu'il y aurait de quoi remplir des bus vu les voitures qui se retrouvent sur le pont aux heures de pointe. Il va de soit que les passagers ne seraient pas tous issus des communes de Brest Métropole mais cela diminuerait la circulation sur le pont aux heures de pointe et la pollution. De plus, certaines

personnes n'ont pas de véhicule. Donc, un bus reliant Plougastel Daoulas au port de Brest serait apprécié en semaine aux heures de pointe. Est-il possible d'analyser le problème ?

15/05/2019

Bonjour.

Bonnes nouvelles que la 2ème ligne de tramway et la ligne (bien supplémentaire, n'est-ce pas? en plus de la ligne 3 existante?) Gare-Lambézellec (qui desservirait Kerichen)!

A ce propos, préfère le tracé de base pour la ligne 2 tramway (il faut bien desservir, de manière rapide, les facs et le quartier de Bellevue). Et comme dit par de nombreux internautes, lors des travaux, garantir qu'1 arbre coupé = 1 arbre replanté ailleurs (pas loin, pour ne pas dénaturer les zones de la voie).

Préfère également le tracé de base de la ligne BHNS (partir de la gare --essentiel--, ne pas passer par Albert ler - multiples inconvénients cités par d'autres internautes--). Il était temps qu'on desserve la zone très scolaire (Kerichen élargi et La Croix-Rouge).

Comme je l'ai dit plus haut, il faut que cette ligne vienne en renfort de la ligne 3 et ne réduise pas la fréquence des bus 3.

Je suis une utilisatrice quotidienne du réseau de transports en commun. J'habite à Plougastel et dois me déplacer plusieurs fois par jour sur Brest (différents lieux de travail et autres).

Comme l'a très bien souligné une internaute, je ne comprends pas que lorsque nous venons de Plougastel ou du Relecq-Kerhuon, nous soyons obligés d'aller jusqu'à Liberté pour pouvoir ensuite prendre un bus qui nous amènera au Port de commerce -- ce qui prend un temps infini! Pourquoi pas de ligne de bus électrique (de trolley?) entre Palaren et le Port de commerce?

Autre point que je n'arrive pas à comprendre: quand on vient de Plougastel, on passe devant le Spadium Parc. Mais si on veut s'y rendre, il faut aller jusqu'à Palaren et attendre un bus 11 (le bus 14 est rare/ une fois par heure et encore, cette ligne s'arrête tôt) pour pouvoir repartir en sens inverse ("revenir sur ses pas") et descendre à l'arrêt de la piscine. Idem pour le trajet retour (en sachant qu'à partir d'une certaine heure en semaine et que le dimanche en journée, il y a peu de bus donc temps de correspondance long). Conclusion: absurde (alors qu'une "boucle" de 2 min maximum serait totalement possible); les élèves de Plougastel vont à une autre piscine à Brest pour éviter ce problème de correspondance-attente). A ceci s'ajoute que, pour les mêmes raisons, les usagers de Plougastel qui veulent prendre le car pour Quimper sont obligés d'aller jusqu'à la Gare (!) pour prendre le car au départ de Brest alors que celui-ci passe par l'arrêt Spadium Parc...

Autre point non lié aux tracés de lignes: pourquoi plusieurs abribus pour le départ des lignes 11 et 14 (cette dernière ne circulant qu'une fois par heure) et un seul petit abri pour l'arrêt Strasbourg (vers Relecq et Plougastel) où passent plusieurs lignes (les 2 Relecq, Plougastel et Guipavas)?

Comme évoqué par certains internautes, il faudrait renforcer les liaisons entre certaines communes BMO et Brest ET arrêter de centraliser toutes les lignes au niveau de Brest pour penser aussi liaisons entre les communes en périphérie.

A propos du renforcement des bus pour les communes hors Brest, vous montrez un plan (insuffisant pour bien comprendre) mais ne développez aucun texte expliquant précisément les propositions à considérer. Pourriez-vous y remédier, s'il vous plaît?

Je vous remercie d'avance pour votre compréhension et espère que les avis déposés par les habitants/ usagers seront bien étudiés pour une prise en compte effective.

Cordialement,

Une habitante de Brest-BMO depuis plus de 25 ans

15/05/2019

Bonjour, dans le cadre de ce droit de parole qui nous est donné en c'est temps d'oppression. J'apporte mon avis qui est vraisemblablement positif a la futur ligne de tram dans sont tracé originel tout en adaptant la chaussée de proximité avec un revêtement plus adapté que siam aux déplacements verts (vélo et autres moyen de locomotion.) afin de mettre la mobilité de demain en avant. J'admets que c'est travaux on un cout. Sans avoir tout les aboutissant

je suis plutôt en accord avec le trolleybus qui pourrait être a haut niveau de service comme ce qui est envisager avec le bus actuelle. Car il est vrai qu'actuellement l'électrique fait face a des questions de recyclages encore flou. Cependant si l'option du bus électrique est choisi il est primordiale de s'inspirer voir de coopérer avec les chinois qui possède 99% du parcs de bus électrique mondiale et tout autant niveau fabrication de batterie.

17/05/2019

Améliorer la desserte des communes de la métropole avec :

de nouveaux pôles d'échange multimodaux, points de connexions entre différents modes de transports : tramway, bus, circulations douces, etc., et proposant ainsi diverses fonctionnalités : accroches vélos, parkings relais... Beau programme, voici quelques idées sur l'existant :

Le pôle de Fort Montbarey à proximité du terminus de la ligne A souffre de son succès et quelques défaut structurels.

Régulièrement saturé, il est nécessaire d'ajouter une offre complémentaire surtout pour les usagers venant de Plouzané et plus loin, et d'améliorer le site actuel.

Son accès est régulièrement rendu difficile aux heures de pointe car le trafic de la rue Romain Gary (entrée et sortie des véhicules et sortie des bus) est régulé par un feu tricolore qui libère le passage durant 7 secondes à chaque feu vert. Il ne faut pas oublier que cette rue est aussi l'exutoire des quartiers sud de Saint-Pierre et que, en plus de la rue citée, les rues Alfred Nakache et du 11 novembre y aboutissent également.

Il serait également nécessaire d'y positionner des arrêts minute absents pour l'instant (sauf l'entrée du garage Rozec) au service des habitants de cette partie de Saint-Pierre. D'autre arrêts pour les habitants de Plouzané et plus loin pourraient se trouver à proximité de la porte du Conquet

17/05/2019

A propos de la seconde ligne de Tramway:

Le terminus au CHRU de la Cavale Blanche doit se faire boulevard Tanguy Prigent afin que le tram dans cette partie nord du quartier de Saint-Pierre ne soit pas destiné exclusivement à l'hôpital. Un réseau de tram ne se modifie pas à la demande comme une ligne de bus il est donc important de bien choisir. A proximité immédiate du boulevard et limité par lui il existe un quartier avec des habitations individuelles, du collectif, un lycée, une école ... La sortie nord de ce site se fait exclusivement par la rue Mozart au carrefour du Questel, il me semble important d'envisager l'accès, même, à pied des usagers de ce quartier en approchant le dernier arrêt au plus près du carrefour. De plus ce positionnement serait également profitable au site du Questel avec le club hippique, les entreprises et cabinets s'y trouvant.

Il faudra en contrepartie réaliser un accès confortable et protégé au CHRU à partir d'un arrêt situé plus à l'est.

17/05/2019

Bonjour,

J'habite le bourg de Plouzané et je travaille sur Bellevue. Mon employeur favorise l'usage des transports en commun ou les modes de déplacement doux comme le vélo. Pour autant, la déserte de bus ou Tram actuelle n'est pas pertinente pour effectuer mes trajets quotidiens. Dans tous les cas de figure, le schéma actuel m'oblige à passer par le centre ville et avoir deux changements, ceci pour une durée de transport d'au moins 1h (dans le meilleur des cas) quand seulement 15 mn me suffisent en voiture. De manière générale, tous les habitants à l'Ouest de Brest n'ont pas d'accès direct aux grands pôles d'activité publique que sont le crématorium du Vern, le CHRU Cavale Blanche, La CPAM de Bellevue et les écoles et facultés.

Mes propositions sont les suivantes :

- créer une ligne de bus empruntant la D205 de contournement du Vern pour accéder directement au CHRU et ensuite Bellevue. Cette ligne pourrait avoir des véhicules réguliers aux heures de bureaux et moins fréquents en journée. Elle permettrait aussi aux futurs habitants de la zone des prairies du Vern d'accéder aux équipements publics de l'Ouest de la métropole.

- créer un relais parking pour le tram au niveau de Thalès. Pour les habitants de l'Ouest, le parking Fort Montbarrey n'a pas d'utilité.

- créer un arrêt minute au terminus portes de Plouzané pour permettre aux véhicules de ne pas stationner sur les parkings de Thalès et du drive Leclerc.

- le prolongement de la ligne de Tram de quelques mètres vers le rond point de Kerzéniel permettrait de sécuriser les descentes et montées de bus qui sont actuellement très dangereuses. Les passagers doivent courir entre les voitures qui roulent très vite (malgré la limitation de la vitesse à 30 km/h) pour ne pas rater leur correspondance qui passe souvent sous leur nez. Dans ce cas, le tram suivant n'est que 6mn plus tard, mais dans l'autre sens, le temps entre deux bus de la ligne 15 est de 15 à plus de 20mn. Il n'est pas rare d'effectuer le trajet centre ville de Brest à Plouzané Bourg en pratiquement 1h30.

- il serait opportun de placer un radar fixe sur l'avenue de la 1^{ère} dfl pour éviter les excès de vitesse à proximité du terminus.

- pour les déplacements à vélo, pourrait-on envisager un itinéraire vélo le long de la D205, qui rejoindrait la liste cyclable au niveau du Questel et longerait la future zone habitable des prairies du Vern ?

Le tram et le téléphériques sont des réussites qui ont modernisé le paysage urbain. La seconde ligne de Tram permettra au quartier de Bellevue d'être mis en valeur et de modifier la perception négative des Brestoises. Pour y avoir habité 15 ans, c'est un quartier où il fait bon vivre malgré les échos de la presse.

Merci de permettre à chacun de s'exprimer pour faire aboutir ce projet et le rendre le plus cohérent possible au quotidien.

17/05/2019

Bonjour

Je circule beaucoup en bus et en tram.

J'habite actuellement à Bellevue et je trouve que le quartier est bien desservi par les lignes 1, 5, et 6. Surtout 1 et 5 que j'utilise.

J'ai vu que la ligne de tram va concilier à la fois une partie du trajet actuellement réalisé par la ligne 1 et aussi une partie de la ligne 5 sur Kergoat.

J'espère que la nouvelle ligne de tram va permettre d'améliorer les conditions de vie à Bellevue notamment inciter à ravalier les immeubles et attirer du monde dans ce quartier déjà vivant.

Bientôt je vais déménager à Kérichen.

La ligne de bus électrique me ravi car elle passe à deux pas de mon nouveau logement.

Je trouve que les deux projets sont de qualité et je remercie la mairie de les mettre en place.

Bonne journée.

XX

19/05/2019

Un projet à avoir pour l'avenir du réseau : le franchissement de l'aber de la Penfeld entre les plateaux de Quéliverzan et du Bouguen.

Aujourd'hui, pour franchir la vallée entre les quartiers administratifs des Quatre-Moulins et de Bellevue, il n'existe qu'une seule rue côté Quatre-Moulins : la rampe des Capucins reliant l'ancienne porte de l'arrière-garde aux ateliers. Du côté Bellevue, il est possible de remonter par la rue des archives pour déboucher près du miroir aux énergies sur l'avenue Le Gorgeu ou passer par la rue de l'anse Saupin puis la rue de Normandie pour rejoindre la place Napoléon III.

Un pont coûterait particulièrement cher et n'est pas forcément nécessaire pour un déplacement en voiture, mais pour ce qui est des transports en commun, pourquoi ne pas prévoir dès maintenant un téléphérique urbain reliant les deux plateaux ?

On pourrait imaginer un départ de Quéliverzan près du pont de l'Harteloire, un passage au dessus de la rue du cap Nord près du GESMA, un premier pylône sur les quais du Salou sur la rive droite, un deuxième près du bâtiment de fer sur la rive gauche et une arrivée sur la rue du Bouguen à proximité de l'arche de la porte du Bouguen.

21/05/2019

Bonjour,

Le projet me sied parfaitement.

Juste une proposition :

La ligne de bus électrique desservant Lambezellec ne pourrait elle pas continuer vers la porte de Gouesnou et ainsi desservir la clinique Keraudren et la zone Kergaradec.

Je trouve que s'arrêter en bourg de Lambé est un non sens, nombre de personnes se rendent à la clinique et/ou vers la zone du Leclerc où plein d'enseignes commerciales s'installent

Merci

22/05/2019

Bonjour

Je suis très content de voir que le tram a fait son trou dans les transports brestois (comme le téléphérique). Maintenant, une deuxième ligne de tram est tout à fait justifiée pour desservir des lieux qui drainent un grand nombre de personnes: gare - fac - quartier Bellevue - Hopital

Il ne faudrait pas oublier la liaison Ville/Port en englobant les projets d'ascenseurs (ou autres). La gare maritime devant être déplacée dans un futur proche, pourquoi ne pas imaginer un téléphérique Gare/Port ? Projet ouvert en concertation fin mai 2019...

Cordialement, XX

24/05/2019

A propos du futur tramway, le franchissement de la Penfeld par le pont de la Villeneuve me semble être une future zone de bouchons. Déjà actuellement aux heures de pointe le franchissement est difficile, l'insertion du tram dans le flux par un système de feux sera nécessairement source de ralentissement supplémentaire.

Sans comparer avec le pont de Recouvrance, nous avons à l'époque visionné une magnifique vidéo nous démontrant la fluidité du futur réseau coté Recouvrance, dont acte.

N'est il pas possible d'envisager d'utiliser la largeur totale du pont actuel pour le tram et les voitures et d'ajouter en encorbellement (d'un seul coté éventuellement) un passage pour les piétons et cyclistes. Si nécessaire une seule voie pour le tram n'est elle pas envisageable sur le pont ?

24/05/2019

Faire le terminus à l'hôpital de la Cavale Blanche est une erreur. Les gros points d'intérêts (CHU, gare, universités, lycées) doivent être intégrés au cœur du réseau de transport et non être en périphérie.

Il faut poursuivre la ligne jusqu'à la Porte de Plouzané et ainsi rendre la Cavale Blanche accessible aussi bien depuis le centre que depuis la périphérie ouest. Le parking relais (de Montbarey ou un nouveau vers Porte de Plouzané) sera ainsi relié permettant de limiter le trafic routier sur la D205 et le reste de la ville. De ce fait, les personnes venant de Plouzané et des autres communes de l'Est Brestois pourront utiliser le tramway.

Par exemple un étudiant habitant chez ses parents à Plouzané pourra prendre le bus pour rejoindre la station de la Porte de Plouzané puis aller en bus jusqu'au campus du Bouguen. D'autres fois, il sera conduit jusqu'à cette même station de tramway par un parent qui travaille aux Quatre Moulins, à Recouvrance ou à Siam. Ce dernier n'aura plus le détour à faire dans la ville avec sa voiture.

Cette nouvelle ligne de tramway passant dans le nouveau quartier de la Fontaine Margot améliorera son attrait et favorisera l'installation des familles à proximité de leur travail avec les transports en commun comme moyen de déplacement.

De plus, cela permettrait à la ligne B de rejoindre le Centre d'Exploitation et de Maintenance et donc d'éviter des coûts supplémentaires inutiles avec la construction d'un site de remisage propre à cette ligne.

La station Duc D'Aumale fait rallonger le tracé. Continuer le tracé sur l'Avenue Le Gorgeu puis Avenue de Tarante semble un meilleur choix. Cela permettrait d'économiser 400 mètres de voies. Il faut arrêter avec des tracés sinueux comme sur la ligne A car ils rendent le trajet beaucoup plus long et donc le tramway moins efficace ce qui n'incite pas les automobilistes à quitter leur voiture.

Le tramway doit être le plus performant possible. Il faut donc éviter au maximum les retards, comme les accidents. Il faut éliminer au maximum les endroits où les voitures franchissent une voie du tramway.

Concernant la ligne D, il est cohérent qu'il s'agisse d'une ligne de tramway. L'itinéraire privilégié (tracé jaune), ne permet pas de faire de jonction à Foch avec la ligne B. Cela rend le réseau mal structuré. La variante est plus intéressante car permet plus rapidement pour un étudiant de Kérichen de rentrer chez lui à Bellevue. Sans cette correspondance à Foch, elle aurait lieu à la station Liberté ce qui la saturerait.

Grâce à cette variante, le tramway D utiliserait le 1,5 km de la ligne B entre et Albert ler et la gare. C'est un gain en terme de voirie utilisée mais aussi de budget. Cette économie pourrait servir pour poursuivre la ligne jusqu'à la clinique de Keraudren.

Toujours dans l'idée de ne pas avoir de gros point d'intérêt en bout de ligne, il est idiot d'arrêter le tramway/BHNS à la gare. Il faut continuer la ligne jusqu'au port et pourquoi pas la relier à un pôle multimodal avec une liaison maritime.

26/05/2019

Mort aux arbres, nouveau slogan de la ville ?

Force est de constater que si on avait voulu se débarrasser des arbres de la ville, on n'aurait pas mieux choisi comme itinéraires. Il faut croire que ce critère n'a pas été pris en compte, ce qui est un comble en cette période de disparition des écosystèmes.

Je reste marquée par la décapitation de tous les arbres du boulevard de l'Europe sur la ligne 1 du tram. Tout ça pour ... 2 arrêts tout le temps déserts. On voit le résultat encore aujourd'hui : les arbres replantés sur les cotés mettront au moins 20 ans à remplacer les anciens, et en attendant, c'est le désert.

L'avenue le Gorgeu et l'avenue de Tarente sont les plus belles artères de la ville précisément parce qu'elles sont bordées et très beaux et anciens arbres. Si l'objectif est d'obtenir des avenues désertiques comme le boulevard de l'Europe « Est », alors je ne paierai plus mes impôts une minute de plus dans cette ville.

En d'autres termes, le projet est donc de supprimer pas moins de 230 arbres (comptés sur tout le trajet entre le pont de l'Harteloire et le pont de la Villeneuve), pour faire passer un tram sur deux avenues qui ont été parfaitement aménagées pour la circulation des bus, des piétons et des voitures.

Je ne vois vraiment pas l'intérêt de faire passer un TRAM en plus.

L'hôpital à tout prix ?

Si l'objectif est de rallier l'hôpital de la cavale blanche en tram, alors une bifurcation depuis la ligne actuelle par la rue de Guillers et la rue JS Bach ou par le boulevard Tanguy Prigent paraît bien plus pertinente : on permet aux habitants de l'ouest et de toute la Cavale blanche de rejoindre l'hôpital et /ou le centre ville en oubliant les travaux pharaoniques que nécessitera le passage du pont de la Villeneuve et le massacre de tous les arbres de la ville (cf ci-dessus).

Pour ce qui est de Bellevue, toutes les voies de bus sont déjà tracées, alors pourquoi ne pas avoir proposé un bus à haute disponibilité de service plutôt que des travaux de tram encore pharaoniques.

En outre, je rappelle qu'au delà des nuisances écologiques qu'il crée en détruisant les niches écologiques que constituent les arbres, le tram est une source de nuisance sonore importante. Le faire passer par les rues de Kergoat et du Duc d'Aumale est une absurdité. Vous ignorez peut-être que la circulation pour descendre vers l'ancienne porte de l'arrière garde est particulièrement importante pour entrer dans la base navale ou remonter vers les Capucins. Bonjour l'horreur si on rajoute le tram. Tout le monde passera par l'avenue de Tarente pour faire le tour.

Je souscris enfin à l'analyse faite par M Kerninon : Il faut arrêter avec des tracés sinueux comme sur la ligne A car ils rendent le trajet beaucoup plus long et donc le tramway moins efficace ce qui n'incite pas les automobilistes à quitter leur voiture.

Je souhaite donc bien du plaisir à tous les habitants de Bellevue si un tram leur passe sous le nez : ils ne pourront plus dormir (pollution sonore), n'auront plus d'arbres (plus d'oiseaux et de verdure), et verront encore plus de bouchons puisque le tram va perturber toute la circulation de l'avenue le Gorgeu (c'est juste une axe principal de rentrée dans Brest le matin et de sortie le soir) et à partir de la rue Kergoat (tout le monde passera par l'avenue de Tarente pour descendre vers la Penfeld).

Adieu les stationnements pour voitures :

On aura bien compris qu'il n'y a plus de place pour les voitures dans cette future ville sans arbres. Tant mieux car il y aura plus non plus de stationnements sur le coté des axes empruntés.

En résumé :

tracé A du TRAM = mort à tous les arbres + nuisances sonores + bouchons + plus d stationnements + travaux pharaoniques (2 ponts à passer) et surcoût monumental alors que réseau de bus tout à fait pertinent, qui n'attend qu'une augmentation de la fréquence.

tracé B du TRAM = idem

tracé C du TRAM = moins de nuisances sonores, mais encore beaucoup d'arbres morts, de bouchons et de frais pharaoniques (2 ponts)

J'espère que je ne suis pas la seule à arriver à ces conclusions de bon sens !

Solution 1 : remplacer le tram par un bus à haute disponibilité de service (qui utiliserait les couloirs déjà existants), tel que proposé pour Lambé

=> on ne touche pas aux arbres, on ne fait pas de bruit, on ne refait pas les ponts et ça coute beaucoup moins cher aux contribuables de la ville (ceux qui paient les impôts locaux déments).

Solution 2 : faire une bifurcation du TRAM actuel au début du Boulevard de Plymouth pour rejoindre la cavale blanche et le CHU.

29/05/2019

Une 2ème ligne de tram me semble essentielle pour desservir les universités et l'hôpital de la Cavale Blanche.

Par contre attention à conserver les arbres et les espaces verts !

Si l'axe Le Gorgeu- Bvd de l'Europe permet d'éviter l'abatage des arbres et la destruction d'espaces verts alors il faut privilégier cet axe. Gardons les espaces verts nous en avons besoin.

Si la 1ère ligne de tram est une réussite en terme de fréquentation, son environnement est catastrophique surtout en centre ville. Plus un arbre rue Jean Jaurès ni un brin d'herbe guère mieux rue de Siam. La place de la Liberté est des plus minérale et ne donne pas envie de s'y attarder. Quel dommage!

30/05/2019

Je pense que les deux lignes sont nécessaire.

Je considère néanmoins que la ligne B est plus urgente que la D car elle dessert l'hôpital et dans un même temps permet de désenclaver le quartier de Bellevue. Cela a été une réussite pour le quartier de Pontanezen avec la ligne A.

Il est nécessaire parallèlement de lutter contre le trafic routier et d'inciter fortement les usagers à ne pas utiliser leur voitures.

La lutte contre le réchauffement climatique et les polluants urbains passe par une politique volontariste de diminution du transport automobile.

31/05/2019

Bonjour,

J'habite la commune de Plouzané et utilise les transports en commun depuis une quinzaine d'années pour me rendre au travail dans la base navale. L'arrivée du tram à Brest a été, selon moi, une bonne idée et vu son utilisation quotidienne un succès. Cependant, sa mise en place a nécessité 4 longues années de travaux, de déviations, des rues en travaux et un parcours du combattant pour les voitures et les bus en circulation.

Le téléphérique à Brest ne me semblait pas nécessaire vu son coût et son utilité au quotidien. Il est plus un attrait pour les touristes!!!

J'approuve le nouveau projet d'une 2nd ligne de tram qui va venir compléter la 1ère ligne. Venant de Plouzané, je n'utiliserai que très rarement cette ligne B.

Quand je suis revenu habiter à Brest courant 2003, il existait un réseau de bus spécifiques pour les usagers travaillant dans la base navale et qui reliait les différentes communes de l'ancienne CUB (Plouzané, Bohars, Guilers, Guipavas, ...) à l'arsenal. Ce réseau a disparu. Je pense que la base navale reste l'un des plus gros employeurs dans la zone brestoise avec tous les militaires, civils, et autres qui y travaillent tous les jours. Je pense qu'un effort doit être mené au niveau des transports en commun quand je vois le nombre de voitures (avec l'unique conducteur à bord sans passager) rentrer dans la base navale provoquant des bouchons en heure de pointe et de la pollution!!!

J'ai fait le choix de ne pas acheter un 2nd véhicule vu son coût énorme à l'année et plutôt privilégier le bus + tram pour aller au travail. Je mets 45 min minimum quotidiennement de l'entrée de Plouzané jusqu'à porte de Surcouf. En voiture, c'est 20 minutes et pas de contrainte d'horaire et plus de liberté!!! Mais je résiste et continuerais à laisser ma voiture au garage et utiliser le bus et tram sachant que mon employeur me rembourse la moitié de l'abonnement mensuel.

Beaucoup de gens continueront à utiliser leur véhicule par facilité et liberté et pour éviter une perte de temps dans les transports en commun.

Une ligne de bus expérimentale Plougastel-base navale a été ouverte cette année. Je ne sais pas si d'autres lignes vont se créer vers l'arsenal par la suite. Affaire à suivre...

31/05/2019

La CLCV, association de consommateurs et de quartier approuve le projet des deux nouvelles lignes de transport en commun. La première ligne de tram que la CLCV avait déjà approuvée est aujourd'hui largement plébiscitée par les brestois. La CLCV considère de même que cette deuxième ligne de tram, complément naturel de la première, répond à un besoin très fort des habitants de Bellevue, des étudiants ainsi que des usagers et professionnels de l'hôpital de la Cavale blanche. De la même manière la ligne de bus à haut niveau de service appelée BHNS permettra une jonction rapide et séquencée entre la gare et Lambézellec. Ces deux projets structurants de transport en commun sont des outils majeurs qui rendront la circulation plus fluide entre les quartiers concernés et contribueront à une réduction des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire, réduction qui doit devenir une priorité absolue dans la période d'urgence climatique que nous connaissons.

1-Végétalisation maximale

-Compte tenu de l'urgence climatique, tout le parcours du tram devrait être enherbé (parties centrales comme abords). En cas d'impossibilité, il faudrait utiliser du béton perméable afin de lutter contre le ruissellement et pour retenir les eaux de pluie.

-Pour chaque arbre enlevé, plus d'un autre devrait être replanté.

2-Les nuisances sonores

-Il faut faire pour réduire au maximum le bruit provenant du passage du tram en évitant autant que possible les courbes ou en les lissant au maximum.

3-Compte tenu des vibrations, on constate parfois des désordres qui affectent des bâtiments sur le tracé de la ligne 1, ce qui est constaté par des copropriétaires avec lesquels nous travaillons.

-Il est donc nécessaire de faire des constats d'huissier préalables aux travaux, pour les bâtiments privés les plus proches du tracé.

4-Les passages piétons et cyclables sur le tracé

-Pour bien visualiser ces passages, ne pourrait-on pas employer un béton ou une enrobée de couleur ?

5-Pistes cyclables

Comme pour la ligne 1, prévoir sur tout le tracé (et de chaque côté quand c'est possible) une piste pour les piétons et une piste pour les cyclistes. Prévoir leur continuité par des pistes cyclistes transversales desservant chaque micro quartier.

6-Terminus du Tram à l'hôpital de la Cavale blanche

Le tracé de base du tram passe devant l'hôpital puis se prolonge vers les feux de la Cavale pour créer une aire de remisage (entretien).

-Ne pourrait-on pas prévoir une station à cet endroit (près de EDF) qui desservirait le bas de la Cavale (maisons, immeubles et surtout le Lycée Amiral Ronarc'h qui draine beaucoup de monde venant notamment de Bellevue).

7-Passage du pont de la Villeneuve

Avec le passage du tram dans les deux sens, n'y a-t-il pas le risque que le pont soit un goulot d'étranglement à certaines heures ?

-Ne pourrait-on pas utiliser les trois voies actuelles (les deux routières et la piste cyclable-piétonne) et créer de chaque côté des passerelles en encorbellement (comme sur le pont de Recouvrance) pour les piétons et les cyclistes ?

8-Le financement à la marge sur nos impôts

On entend dire qu'il aurait été plus économique de réaliser deux lignes BHNS.

C'est vrai qu'au km le tram en investissement est plus cher (23 millions du km) que la ligne BHNS (13 millions du km), mais le tram dure plus longtemps et est amorti sur 30 ans, la ligne électrique sur 15 ans. Par ailleurs le tram transporte plus de monde, etc. En fonctionnement la ligne BHNS est plus coûteuse.

L'investissement du tram (180 millions d'euros) est financé par les subventions (27 millions), les employeurs versant le versement transport (18 millions), et les emprunts de Brest métropole (135 millions) remboursés par le versement transport.

Pour le contribuable (c'est à dire sur les impôts que nous payons) le tram + la BHNS coûteront uniquement 0,9 million par an alors que deux lignes électriques BHNS coûteraient 3,6 millions d'euros par an sur nos impôts.

01/06/2019

Analysons objectivement le projet de tracé pour la ligne de bus à haute disponibilité de Lambézellec.

Sans vouloir faire une fixation, là encore :

si on avait voulu s'attaquer aux arbres de la ville, on n'aurait pas choisi meilleur tracé : le boulevard Léon Blum et la rue Marcelin Duval sont bordés d'arbres de bout en bout (j'en ai dénombré environ 130 du boulevard Montaigne jusqu'à la rue Yves Giloux ; si on ajoute les 230 arbres dénombrés entre le pont Schuman et le pont de Villeneuve, on atteint le chiffre faramineux de 360 arbres à abattre ; c'est inadmissible).

si on avait voulu s'attaquer aux automobilistes qui sont contraints de prendre leur voiture pour entrer et sortir de la ville, on n'aurait pas mieux choisi que le boulevard Léon Blum, après l'idée saugrenue de perturber l'avenue Le Gorgeu avec un tram ; la seule conséquence à redouter est un redoublement des bouchons et une saturation de tous les axes secondaires.

J'en reviens donc aux fondamentaux de bon sens : rentabiliser les précédents investissements et aménagements, afin de préserver les arbres, les places de stationnement, la circulation automobile et l'argent des contribuables.

Solution : on oublie le boulevard Léon Blum que l'on laisse aux voitures pour entrer et sortir de Brest, et on rentabilise les aménagements faits sur le boulevard Montaigne (couloirs de bus) en joignant Lambézellec par la rue Jules Lesven.

Ce faisant :

on rajoute au bénéfice du projet les lycées Lesven et Vauban,

les élèves de Kérichen et Croix rouge rejoignent la ligne aux abords du nouveau bassin de rétention ;

on sauve les arbres et la circulation des axes Blum et Duval ;

on se donne la possibilité de réaménager le carrefour Blum-Lesven-Duval-Mirabeau qui est une hérésie, ainsi que le carrefour Lesven-Robespierre.

En complément, on mutualise les axes sortant et entrant du centre ville, avec une seconde ligne de bus à haute disponibilité vers Bellevue à la place du tram bruyant et tueur d'arbres :

rue de Glasgow (couloir de bus) et rue Camille Desmoulin (sacrifiée sur une moitié) dans le sens sortant pour rejoindre la place Albert 1er ;

avenue Foch (couloir de bus) et rue Augustin Morvan dans le sens entrant depuis la place Albert 1er, et on arrête la ligne place de la Liberté! (la gare est déjà saturée, et les ronds points ont été refaits).

Ce faisant, on se donne la possibilité de réaménager la circulation de la place Albert 1er, autre hérésie de la ville, qui devient une zone de bifurcation entre les deux lignes (vers Bellevue et vers Lambé)

03/06/2019

Si le tram s'arrête à la gare... pourquoi ne pas le faire continuer sur la ligne SNCF pour desservir Landerneau ?

03/06/2019

Ne faudrait il pas diversifier l'offre en terme de modèle de vélo disponible ?

Il serait bien d'envisager de proposer, en plus des bicyclettes électriques, des tricycles électriques et des vélos pliants électriques.

Il faut par ailleurs proposer à la location des accessoires tels que des chariots, des chariots enfant, des perches pour vélos enfant, des sièges enfants, des sacoches, etc.

04/06/2019

Bonjour,

Personnellement je préfère le tracé Kergoat-Tarente-Provence.

Mais j'aurai souhaité que sur le tracé Avenue Le Gorgeu figurent les arrêts éventuels. Ceci aurait plus parlant.

Un nouveau pont sera construit pour le passage du tram, où sera t-il édifié ?

Cordialement.

Une habitante de Bellevue

04/06/2019

Bonjour

Les problématiques(avis personnels):

-Engorgement des franchissements de la Penfeld au niveau de Recouvrance et La Villeneuve

-Centralisation du réseau au niveau de la place de la Liberté

-Enclavement de l'agglomération ouest(Plouzané Guilers Saint Pierre)vers Morlaix Quimper Kergaradec Le Frouvent La Cavale Le CHRU Les universités

- Insécurité des traversées piétons au niveau des plateformes multimodales: Monbarrey par exemple sortant de la ligne 1 vers les lignes 13 15 ou A
- Liaison intercommunes inexistantes. Pour aller de Plouzané à Guilers, passage place de la liberté obligé avec renforcement des bouchons sur Brest
- Service de réservation PMR largement insuffisant

Mes propositions:

- Remplacer le projet tram B par un bus haut débit sur les voies de bus existants partant de la gare vers place Albert 1^{ier} avec bifurcation vers Lambézellec et vers Bellevue le CHRU la cavale puis le Vern et la porte de Plouzané.
- A Monbarrey mettre le terminus ligne 1 au niveau du terminus lignes 13 et 15
- Créer une plateforme de correspondance au niveau de " la business school" de la Villeneuve vers Guilers et Bohars
- Déplacer le terminus Porte de Plouzané vers Kerzenniel en y créant une plateforme multimodale
- Créer un encorbellement sur le pont de la Villeneuve pour le passage vélo piétons libérant une voie pour bus et véhicules de secours

Merci de nous permettre ces expressions

04/06/2019

Bonjour,

Mon avis pourra paraître impartial habitant sur l'avenue Georges Clemenceau, mais je vous le livre en tentant d'être le plus honnête possible. Cette concertation rejoint celle concernant le bruit. Je ne suis pas très favorable aux lignes futures de tramway, le deux passant sur l'avenue entre la place de la liberté et la gare. Il est indéniable que ce moyen de transport est bruyant. Un bruit crispant. Je privilégie donc le bus électrique pour plusieurs raisons. Les travaux seront plus rapides et moins coûteux. Il convient de rappeler que les travaux d'amélioration de la circulation sur l'avenue Georges Clemenceau ne sont achevés que depuis 6 mois.... des magasins ont fermé à cette occasion. D'ailleurs combien de commerces ont fermé depuis le passage du tramway laissant des artères moribondes? Rue de la porte c'est désolant en débouchant du très beau pont on rentre dans la zone de no man's land, triste. Cette voie royale pour arriver vers la tour Tanguy et les Capucins a perdu de son éclat touristique.

En supposant que l'option de ce transport soit plébiscitée, il faudra combien de temps pour aller de la gare au CHU? Il existe 2 lignes de bus actuellement qui effectuent rapidement ce trajet en ayant des arrêts plus nombreux et beaucoup moins éloignés les uns des autres que ceux du tramway.

Pourquoi ne pas envisager une ligne de bus comme celle du Tmv dans le val de marne avec une emprise réservée sur tout le parcours avec de très nombreux passages.? J'adhère aussi à l'idée du trolleybus trop oublié.

Les employés du CHU viennent pour bon nombre des bourgs plus éloignés et prendront de toutes façons leur voitures, surtout s'il faut plus d'une demi heure de trajet.

Je rejoins également les associations soucieuses de préserver les arbres et la végétation déjà rares. Idem avec les associations d'intérêt des riverains quand aux désagréments sur les immeubles voisins tant sur la fragilisation de la construction que sur les nuisances sonores pour lesquelles les occupants seront amenés à demander l'insonorisation de ces bâtiments la plupart en béton et très anciens ainsi qu'ont été insonorisés les immeubles place de Strasbourg.

Les personnes âgées prennent de préférence le bus ayant des stations plus rapprochées..

En ce qui concerne le stationnement celui de la gare va devenir problématique. Il y a déjà les usagers qui prennent le train, ceux de la sous préfecture, du tribunal, ceux du Quartz, maintenant ceux skatepark et ceux de Brest métropole qui va déménager dans l'ancien cercle naval.

Le bénéfice du projet de ces transports doit faire oublier les divers problèmes évoqués. A chacun de trouver la réponse. Par ces concertations.

Merci et cordialement

04/06/2019

Bonjour,

la deuxième ligne de tramway a plus de sens que la première, relier les gares à l'hôpital via l'université et le plus grand quartier brestois est une évidence. Mais tant qu'à remettre un chantier de cette envergure en projet, pourquoi la ligne ne descend elle pas de la gare au port de commerce ?

J'ai soumis cette idée récemment à François Cuillandre, qui l'a refusée immédiatement, sans écouter les raisons:

- relier les gares du centre ville à la gare maritime, en phase avec l'idée de trans-rade
- assurer la desserte en continuité de la partie "loisir" du port (Marina, parc à chaînes, la Carène
- ne pas avoir à se poser la question des ascenseurs urbains
- avoir un terminus de tramway dans un endroit moins compliqué que la gare SNCF

Techniquement la rampe du port est moins pentue que la montée de Recouvrance.

Du côté hôpital de la Cavale Blanche, une liaison par bus entre l'hôpital et la porte du Conquet simplifierai énormément les parcours de Bellevue et Lambé vers Thalès et le Technopôle, en n'obligeant pas à passer par le centre ville

04/06/2019

Bonjour,

maintenant que Kéolis n'est plus le gérant du réseau brestois de transport il sera peut être possible de mettre en place une ligne de transport (bus) desservant le boulevard de l'Europe dans son intégralité et continuant ensuite jusqu'à Montbarey via la Cavale Blanche, permettant une desserte du Technopôle quasiment à partir de l'aéroport. Autre point, concevoir le réseau de transport pas seulement pour les scolaires en alimentant toutes écoles mais aussi pour les travailleurs, pas les mêmes services et lieux concernés.

05/06/2019

Les rames de la ligne B doivent avoir leurs gros entretiens au dépôt de la ligne A. Comment ce fait ce passage de la ligne B à A puis de A vers B place de la Liberté.. quels sont les aménagements nécessaires.

05/06/2019

Plutôt que de développer des lignes de TRAM, dont l'infrastructure est fixe (avec un coût élevé), ne vaudrait il pas mieux mettre en place des lignes de bus rapide, à l'image de ce qui se fait au Mans. Cela a l'avantage de pouvoir modifier le tracé de la ligne selon les évolutions de la ville avec un coût plus faible que le développement d'une ligne de TRAM.

05/06/2019

Bonjour

Le terminus GARE est trop près de l'actuel arrêt PLACE DE LA LIBERTÉ de l'actuel ligne de tramway.

La modification du terminus GARE de la deuxième ligne de tramway vers le MOULIN BLANC permettrait les dessertes des PORTS, d' OCEANOPOLIS, du vallon du STANGALARD et des PLAGES DU MOULIN BLANC.

Cet allongement de ligne permettrait de donner une réponse aux usagers :

- Qui travaillent sur les ports
- Qui pratiquent des sports et loisirs nautiques
- Qui habitent sur la desserte PORT – MOULIN BLANC
- Qui se rendent sur les plages du MOULIN BLANC
- Qui souhaitent visiter OCEANOPOLIS
- Qui randonnent dans les vallées du STANGALARD et du COSTOUR

Ce déplacement de terminus permettrait de pratiquement relier les 4 points cardinaux les plus extrêmes de BREST : HÔPITAL CAVALE BLANCHE – MOULIN BLANC – SAINT PIERRE - FROUTVEN

Du fait de l'allongement de la ligne de tramway vers les ports, les ascenseurs auraient beaucoup moins d'utilité et l'on pourrait transférer les 6.3 millions d'euros prévisionnel des deux ascenseurs dans la modification du terminus GARE de la 2em ligne de tramway, vers un terminus près du MOULIN BLANC.

06/06/2019

Tout en étant très favorable à une deuxième ligne de tram, et globalement aux transports collectifs, quelques questions restent posées.

La saturation du pont de la villeneuve. L'accès au CHRU me semble fortement compromis aux heures de pointes, Contrairement aux réponses faites lors de réunions ce n'est pas la sortie de l'hôpital qui est importante mais l'entrée entre autre pour les ambulances et le SAMU car peu d'entrées aux urgences se font par hélicoptère. De plus les rendez vous pour examens sont généralement programmés à des heures précises la saturation du pont et les bouchons pourraient compromettre cette exactitude

Il est important de prévoir des parkings relais gratuits.

Comment ce fait -il que des travaux importants ont été réalisés à la sortie du pont de la villeneuve et que cet axe va être à nouveau en travaux lors de la création de la 2eme ligne de Tram. Prévoir dès à présent tous les travaux aurait sans doute été judicieux.

Le passage dans le quartier de Bellevue va nécessiter l'abattage de nombreux arbres il est donc important d'en replanter autant.

07/06/2019

Bonjour,

Le vrai problème c'est que les terminus de la ligne A du TRAM sont très mal desservis.

Il faudrait de vraies navettes pour desservir guipavas, le relecq et Gouesnou vers les terminus du TRAM ou prolonger au moins la ligne A jusqu'au LAVALLOT

Il faudrait également une ligne de TRAM sur les ports pour desservir les plages, la piscine, le polder (il y a déjà les tracés des anciennes lignes de chemin de fer)

Dans un sens ... et délester « la littorale » dans l'autre sens.

Le TERMINUS de la ligne A au Froutven est TRES mal desservi et le parking « est » n'est pas aussi ambitieux que celui de Gouesnou

Si vous voulez moins de voitures dans Brest il faut que les banlieusards de la métropole puissent TOUS prendre le bus ou le tram au pied de chez eux et ne soient pas contraints à prendre des bus bernic-carottes qui musardent dans les faubourgs de Brest

ET PUIS ZUT : ON VEUT DE VRAIES PISTES CYCLABLES SECURISEES ET SEPARÉES DU TRAFIC !!!

MERCI

10/06/2019

Bonjour,

Je viens de parcourir le dossier de Concertation publique transports de Brest.

Je déplore un manque de projets concernant la liaison avec l'aéroport qui n'encourage en rien le choix des transports publique plutôt que la voiture personnelle.

Les navettes demandent parfois une heure d'attente ce qui est énorme.

Une course en taxi entre l'aéroport et IKEA (tramway) coûte 20 Euros !

Je trouve ahurissant le manque de considération quand à cet axe majeur dans ce dossier.

Par ailleurs, la ville continue visiblement d'ignorer les pistes cyclables et leur sécurisation.

Dans le dossier on sent bien que la partie cyclable n'est que survolée, évoquée rapidement sans présenter de plans concrets et clairs. C'est vraiment dommageable.

Par rapport au budget, je trouve que la création de 2 lignes de Bus électrique à haut niveau de service (BHNS) serait, de loin, préférable par rapport à la construction d'une seconde ligne de tramway. Je trouve que le budget de création de la seconde ligne de tramway pourrait être utilisé à bien meilleur escient: bus électrique, pistes cyclables dédiées et sécurisées, création de parking sous-terrains, liaison facilitée avec l'aéroport, liaison en transport avec le port et Océanopolis etc.

Même si je pense que mon avis ne sera sans doute pas pris en compte, j'aurais au moins fait l'effort de l'exprimer, sans grand espoir qu'il soit entendu.

10/06/2019

Une attention particulière devra être apportée aux points suivants :

-parcours : problème du pont de la Villeneuve qui apparaît à certains moments comme un goulot d'étranglement (circulation difficile des ambulances!!!),

-aspect environnemental : végétalisation mais aussi nuisances : sonores, vibrations,

-sécurité : passages piétons et pistes cyclables sur le tracé, accès aux personnes à mobilité réduite.

XX

12/06/2019

Totalement d'accord pour créer un accès par transport en commun rapide et en site propre vers le CHRU de la Cavale, mais le choix du tram est-il vraiment le meilleur ? Pourquoi ne pas opter plutôt pour un bus en site propre avec les mêmes règles de priorité par rapport aux voitures que le tram comme il en existe à Nantes, connu sous le nom de busway. Il offre le même service que le tram (environ 2 fois la longueur d'un bus articulé), est beaucoup moins cher et beaucoup moins bruyant que le tram car il n'y a pas les mêmes bruits de roulement, et la mise en oeuvre de la ligne coûte également beaucoup moins puisqu'il n'y a pas de rails à mettre en place. Que des avantages donc.

Pour ce qui est du tracé de la ligne, il serait judicieux pour les habitants de l'ouest de la métropole de connecter cette ligne à la ligne 1 jusqu'à Monbarray, dès la construction, sinon c'est VRAIMENT la galère de se rendre à l'hôpital de la Cavale en transport en commun à partir de Plouzané et Saint-Pierre..

Ne refaites pas l'erreur de la ligne 1, où on a vraiment manqué d'ambition pour envisager d'amener le tram jusqu'au technopole de la pointe du Diable, les 2 ou 3000 emplois qui s'y trouvent n'ont pour desserte qu'une route sinueuse et dangereuse que ce soit du côté de Brest ou de Plouzané, sans compter les nombreux étudiants qui y vivent. Pas très écolo tout ça.

J'ajouterai que Brest se veut capitale de la recherche et que le siège d'IFREMER se trouve à cet endroit, il faudrait vraiment y mettre des moyens d'accès décents. Pas étonnant que la quasi totalité des activités économiques et commerciales se déplacent vers l'est de la ville.

L'économie générée par un bus électrique sur la 2ème ligne permettrait peut-être de financer la prolongation de la ligne 1 jusqu'au technopole ?

Merci de nous donner la parole.

Une habitante de Sainte-Anne-du-Portzic

14/06/2019

Je soutiens globalement ce projet, il faut développer le tram et pas seulement en créant une nouvelle ligne

Je pense que le trajet vers l'hôpital via les facs est une très bonne chose, ainsi que de desservir la gare. Cependant, il serait souhaitable que soit envisagée la possibilité de faire descendre cette ligne vers le port (le port de commerce et Océanopolis surtout), ce lieu étant le grand oublié des transports urbains

Je souhaiterais que les pistes cyclables et voies piétonnes soient une part majeure de ce projet. Je déplore leur absence dans Brest

Je pense également qu'il faut impérativement créer des parkings pour les usagers du tram, tant au niveau des extrémités (gare et CHRU) que le long du trajet. Je pense qu'il serait bon de prendre exemple sur ce qui se fait à Bordeaux dans ce domaine. Je rappelle qu'à l'heure actuelle, ce sont les parkings des supermarchés qui font office de parkings pour le tram

Enfin, je pense qu'au vu de l'absence détestable de verdure dans le centre-ville, le tram ne doit pas être une excuse pour minéraliser encore davantage la ville de Brest. Préserver les espaces verts, voire en créer de nouveaux me semble essentiel

Je serai attentive à ces points mais je soutiens ce projet

15/06/2019

Très favorable au développement des lignes tramway/busway, je pense qu'on devrait même imaginer dès à présent le prolongement de la ligne de bus Lambazellec jusqu'à Kergaradec, où il y aurait un gain phénoménal à desservir la zone commerciale et industrielle par le côté Ouest. J'aimerais aussi une correspondance entre les 2 futures lignes de tram/bus à Albert 1er afin de ne pas reproduire comme partout les problèmes d'un réseau en étoile qui ne satisfait jamais totalement.

Dans cet ordre d'idée je suis tout à fait de l'avis des habitants des villes de la métropole qui souhaitent des liaisons non centrées sur Brest. Une liaison Kerhuon-Frotven (et donc tram) n'existe pas ce qui rend l'intérêt du tram très limité pour eux (kerhuon - kergaradec via strasbourg c'est trop long). Idem pour les Plougastels.

16/06/2019

La mise en place d'une seconde ligne de tram est une excellente chose. Comme indiqué par plusieurs, la desserte du lycée A. Ronarc'h est appréciable, ainsi que l'idée de positionner le terminus au niveau d'EDF.

17/06/2019

XX

-Pour la deuxième ligne de Tram qui est un excellent projet, il serait intéressant de prévoir une station (terminus) au niveau des feux entre EDF et l'entrée de Cavale blanche (carrefour Tanguy-Prigent-Audémar), compte tenu notamment de la proximité du lycée A. Ronarc'h du quartier de la Cavale et de Mesnos.

-Pour le passage du Pont de la Villeneuve qui risque d'être un goulot d'étranglement à certaines heures (rappelons la circulation très dense aux heures de pointe sur le boulevard Tanguy-prigent et le boulevard de l'Europe), pourquoi ne pas imaginer d'utiliser les trois voies actuelles : deux pour les voitures et les ambulances très nombreuses et une pour le rail (le tram faisant l'aller retour sur le même rail) et créer une voie en encorbellement pour la piste cyclable et la piste piétonne comme sur le pont de Recouvrance?

17/06/2019

Bonjour,

Merci d'ouvrir cette concertation. Après avoir pris connaissance du projet, voici les aspects qu'il me semble important d'évoquer et de prendre en compte :

> Au sujet du terminus à l'hôpital de la Cavale blanche, je partage l'avis de plusieurs participants. Sachant que le terminus est prévu à l'hôpital, je pense qu'il serait judicieux de créer une station près de EDF pour les habitants du quartier de la Cavale Blanche et du Mesnos (ils sont nombreux) ainsi que pour les lycéens d'Amiral Ronarc'h (l'établissement se développe considérablement).

> Profiter de ce projet de nouvelle ligne de tram pour développer le réseau de pistes cyclables qui pour le moment n'est pas à la hauteur de ce qu'on peut attendre d'une ville de cette taille et compte tenu de l'urgence climatique.

> La végétalisation tout le long du tracé me semble un élément important pour la bonne réception du projet par les habitants et usagers

17/06/2019

Bonjour,

une question m'est venue à l'esprit ce week end en me baladant dans ma ville du Relecq Kerhuon. Il y a une gare dans ma commune qui se trouve sur le territoire de Brest Métropole, à part une borne Korigoo, il est impossible d'y prendre un billet occasionnel pour se rendre à Brest, (ou vers Landerneau/Morlaix) par le TER. Ne pourrait-on pas intégrer la liaison Brest/Le Relecq par TER, dans la tarification BIBUS et ses différents moyens de paiement, et d'installer un distributeur de billets pour les liaisons TER?

17/06/2019

La 2ème ligne semble correcte mais au regard du réseau actuel il semble hallucinant de ne pas avoir de bus rapide pour traverser le boulevard de l'Europe et ainsi relier les 2 lignes de tram sans avoir à faire un énorme détour. Cela permettrait de désengorger le boulevard de l'Europe.

Il faudrait également optimiser les feux. Y a-t-il une loi qui impose de mettre tous les feux au rouge lorsque le tram passe ?

Exemple au croisement du boulevard de l'Europe et de la route de Gouesnou pourquoi ne peut-on pas tourner à droite lorsque le tram arrive ?

Ce genre de petite chose permet de fluidifier le trafic, et donc aussi de réduire la pollution.

Autre chose, qui n'est pas à l'étude visiblement, est le prolongement de la 1ère ligne de tram jusqu'au Le Relecq-Kerhuon, et surtout jusqu'à Arkea (voir le moulin blanc).

Il y a actuellement une navette qui est gérée par Arkea car il n'y a aucun transport en commun c'est pour dire. Et cette navette est tellement contraignante que peu de personnes la prennent.

C'est un peu embêtant qu'un site aussi important ne soit pas desservi correctement.

20/06/2019

Le projet ligne 2 du tram et bus à haut niveau de service me paraît tout à fait pertinent au regard des objectifs de développement des mobilités durables mais pourrait être plus ambitieux :

- étendre la ligne de tram vers Montbarey afin de relier les 2 lignes de tram et faciliter l'accès à l'hôpital cavale et aux facs pour les personnes résidant à l'ouest de Brest (St Pierre, Plouzané...). Cela améliorerait également la desserte pour les secteurs de la Cavale Blanche, de Mesnos, du Vern ou encore de la Fontaine Margot.

- étendre la ligne de bus jusqu'à Kergaradec pour boucler également avec la 1ère ligne de tram, rejoindre les commerces à l'ouest du Leclerc, améliorer la desserte du secteur de Loscoat...

La question du passage du pont de la Villeneuve doit être bien étudiée afin d'éviter un effet goulot d'étranglement aux heures de pointe. L'idée d'une passerelle pour piétons et vélos, comme sur le pont de recouvrance, serait utile.

Le développement de ces 2 lignes de transport devra impérativement intégrer la création, l'aménagement de pistes cyclables sécurisées, ne pas oublier de la verdure et des surfaces perméables, et bien évidemment tenir compte des règles d'accessibilité pour tous les handicaps.

En ce qui concerne le tracé de la ligne de tram, celui traversant Bellevue est plus pertinent que celui restant sur l'avenue le Gorgeu.

Enfin une extension entre la gare et le futur (?) ascenseur vers le port me semble indispensable afin d'être cohérent et d'optimiser tous les nouveaux modes de transport créés pour faciliter les déplacements de tous.

25/06/2019

Suite à l'atelier du 24 juin sur Brest-Centre, je voudrais signaler que la ville a initié un certain nombre de concertations très "ponctuelles" dans notre quartier:

- * Ilot Cerdan
- * Gymnase Foch
- * Les ascenseurs
- * Les halles St Louis
- * les plans Vélo et Piéton

Et il ne faut pas oublier que nous avons aussi une concertation à long terme sur le Coeur de Métropole...

Tous ces projets (à des échelles de temps différents) risquent d'impacter fortement le déplacement sur la ville.

Une concertation globale me semble nécessaire :

- le quartier Cerdan pourrait être desservi par le BHNS encore faut il le prévoir,
- le quartier de la gare qui jouxte Cerdan va être remodelé avec l'arrivée du tram et du bus. Le stationnement sera complètement transformé, entre autre. Une concertation avec les habitants me semble nécessaire.
- La restructuration du quartier du port (Cf Coeur de métropole) va impacter le projet d'ascenseurs ainsi que les déplacements en tram/bus.
- Les plans vélo et piéton sont à rattacher à tous ces projets.

Tous ces projets sont donc liés et demandent une concertation globale que les équipes du Coeur de Métropole devraient prendre en compte.

25/06/2019

Bonjour

Le nombre d'intervenants sur ce forum montre l' intérêt porté par ce type de concertation Je souhaite qu'une synthèse soit réalisée et portée à la connaissance de tous, afin d'instaurer un véritable dialogue et l' intérêt porté par nos responsables politiques. Ce type de concertation participative mérite d'être encouragé et enrichi

26/06/2019

Bonjour,

Je trouve ça dommage que le projet de la 2ème lignes du tramway ne desservira pas le Château , les deux ports de plaisances, port de commerce, Océanopolis ainsi que la plage du Moulin Blanc.

Vu le coût du projet, je ne pense pas que quelque km de plus ne change grand chose.

Cela éviterai de faire des ascenseurs ou funiculaires inutiles, coûteux et qui sera vite dégradés.

De plus faire passer le la futur ligne de tram permettra de finir de réhabiliter tout le ports.

Et par la suite pouvoir continuer la ligne de tramway jusqu'à Pougastel.

Après pourquoi pas faire une branche de tramway qui desservira le quartier de Lambezelec au lieu de faire une ligne de bus à haut niveau de service qui ne fera que créer encore plus d'embouteillage en heure de pointes car elle possédera ses propres couloir de bus.

Et pourquoi pas continuer la ligne de tramway existant jusqu'au technopôle de Brest-Iroise et l' aéroport qui sont mal desservis?

01/07/2019

Bonjour,

poursuivre le développement du réseau de transport en commun est une très bonne chose. Toutefois, un élément m'interpelle. Le quartier des capucins est en plein développement. Actuellement 3 collectifs sont en construction. Si ce quartier est desservi par le tram et le téléphérique, force est de constater qu'il est très peu desservi par les bus (ligne 4 seulement). Cela oblige donc à prendre d'abord le tram jusqu'à liberté pour ensuite changer de mode de transport.

A titre d'exemple, une résidence étudiante est en cours de construction aux capucins. Or pour se rendre à l'université avenue Le Gorgeu, il faut prendre le tram puis le bus (+ quelques minutes de marche si l'on pousse jusqu'à la fac de droit). Au total entre 45min et 1h de trajet ! Alors qu'en voiture 7 ou 8 minutes seulement suffisent en passant par la porte de l'arrière garde. Le trajet à pied par ce même chemin est inenvisageable compte tenu de l'étroitesse des trottoirs qui expose les piétons à un danger certain.

Peut-être serait-il opportun de créer des liaisons entre ce quartier et l'avenue le Gorgeu.

03/07/2019

Cette 2^{ème} ligne de tram est indispensable. J'ai une préférence pour le tracé qui passe seulement par l'avenue LeGorgeu, ce qui permet aux usagers qui habitent de l'autre côté de cette avenue d'être plus proche. Il serait possible de créer une ligne de bus pour permettre aux habitants des rues du Duc d'Aumale, Baratier de rejoindre rapidement l'avenue Le Gorgeu.

Dans le cas où le tracé qui passe par l'avenue de Tarente serait retenu, il serait judicieux de repenser les stations en déplaçant par exemple celle de patinoire en face de la patinoire ou de la poste, juste à côté du parking relais qui existe déjà.. (moins de nuisance pour les habitants...)

03/07/2019

Bonjour,

Pour ce qui est de la ligne B de tram. Je ne pense pas que la variante n'évitant le centre de Bellevue soit une option à considérer. Pour ce qui est de l'amplitude, je proposerai plus 05:00 à 01:00 et jusqu'à 01:30 les vendredis et samedis.

La ligne D. Un parcours par la rue Camille Desmoulins est une meilleure option. Un allongement vers l'ascenseur urbain à terme me paraît essentielle. La aussi une amplitude étendue de 05:00 à 01:00, et 01:30 les week-ends.

Dans le sujets de l'amplitude et de la fréquence en général, la ligne 3, devrait aussi voir une extension à 01:30 les vendredi et samedi avec une fréquence augmentée à un bus toutes les 20/25 minutes.

La ligne 4 devrait aussi proposer une fréquence d'un bus toutes les 15/20 minutes entre 19:00 et 00:30, jusque 01:30 du jeudi au samedi.

On peut aussi imaginer une ligne 17 jusque au moins la plus Albert 1er, via pont de l'Harteloire, pour une correspondance avec la ligne B.

La ligne 5 devrait aussi offrir une amplitude entre 05:00 et 00:30. La fréquence en journée devrait être d'un bus toutes les 10/15 minute et toutes les 30 de 19:30 à 00:30.

Les lignes vers Kerhuon, Plougastel, Gouesnou, Plouzané et Guilers devraient offrir une fréquence bien plus importante afin d'attirer plus de passagers. Il ne devrait jamais y avoir plus de 20 minutes d'attente sauf en soirée. Avec un développement des entreprises autour de l'aéroport, je pense aussi que la création d'une réelle ligne de desserte de cette zone, et de l'aéroport est nécessaire. Le parcours toujours au départ de porte de Guipavas d'un côté (certains départs clés de la gare et Strasbourg), desserte de l'aéroport, puis vers Guipavas centre. On pourrait même envisager une extension vers Kerhuon. Une fréquence de toutes les 20 minutes de 05:00 à 19:00, puis plus adaptée aux arrivées et départs d'avions après 19:00 ainsi que les week-ends.

Je pense aussi que Brest Métropole devrait travailler avec Lesneven, proposant des parcours avec desserte de l'aéroport, offrant des départs de Brest jusqu'à au moins minuits et intégrant cette ligne réseau de la métropole.

03/07/2019

S'agissant de la ligne 2 du Tram, je suis bien évidemment favorable à une meilleure desserte du parcours Gare / Bellevue / Hôpital Cavale Blanche. Mais a-t-on étudié, chiffré et comparé la solution Tram avec une solution BHNS ? Sur l'aspect pratique, le BHNS a l'avantage d'être mis en œuvre plus rapidement et sans gros travaux d'infrastructure qui paralyseront la cité sur de longs mois, avec un coût beaucoup moins élevé. Il offre également une grande souplesse en cas de nécessité de modification de la ligne selon l'évolution dans le temps des centres d'intérêt et des infrastructures de la métropole.

Il est indispensable de développer une politique générale ambitieuse des transports en commun et d'inciter les habitants à délaisser les voitures particulières au profit des transports en commun. Je propose deux axes :

1/ Faire baisser les tarifs Bibus et en même temps augmenter le prix des parcmètres en centre ville. Cette initiative serait évidemment très mal perçue dans un premier temps par l'ensemble des commerçants, mais ils seraient je

pense gagnants sur la durée, avec une augmentation des clients voyageant en bus et Tram. Cela désengorgerait également le centre ville de son trop-plein de véhicules particuliers.

2/ Attirer les voyageurs en leur offrant un service minimum aux arrêts-bus. Pour exemple, sur la commune du Relecq-kerhuon, alors qu'un gros investissement a été réalisé pour une mise aux normes des trottoirs des arrêts-bus pour les personnes à mobilité réduite, des abribus ont été démontés dans des endroits particulièrement soumis aux intempéries. Demandez à une personne handicapée si elle préfère un trottoir plus haut de trois centimètres pour monter dans un bus, ou un abri pour éviter de se faire rincer par un petit matin d'hiver en allant travailler. La réponse ne fait aucun doute ... Il y a là une forte incohérence.

J'appuie la proposition d'un participant à la concertation pour l'intégration à la billetterie Bibus de la portion de la ligne SNCF Kerhuon - Brest.

03/07/2019

Il est essentiel de poursuivre le développement de lignes de TCSP dans Brest. Cela permet de désenclaver certains quartiers (Bellevue, Lambézellec), et de desservir de grands équipements. De plus ce sont des quartiers à forte densité de population, il est nécessaire de leur proposer un autre moyen de transport que la voiture.

Les personnes venant en voiture dans le centre ville viennent essentiellement des villes périphériques. Dans le tracé, sont prévus des parkings relais à l'entrée de la ville mais les habitants du Relecq Kerhuon et de Plougastel ou plus largement du Sud de l'Elorn sont lésés. Je ne pense pas qu'ils iront jusqu'à Place de Strasbourg pour se garer. Il est donc nécessaire de poursuivre le BHNS sur le port et d'y créer un parking relais pour capter toutes ces voitures, et en libérer le port et le centre-ville. Cette prolongation est indispensable, que les ascenseurs se réalisent ou pas (je suis personnellement pour!), car ces 2 projets ne remplissent pas les mêmes objectifs (enjeu de transport pour le TCSP, enjeu d'accessibilité pour les ascenseurs)

En résumé, oui au projet, avec une prolongation sur le port!

07/07/2019

Sur les objectifs

Afin d'encourager l'utilisation des transports en commun, il faut prendre en considération les paramètres suivants :

- Tenir compte du comportement individualiste associé à l'automobile et proposer plutôt que contraindre.
- Bien démontrer la simplicité du moyen de transport collectif, tant dans son implantation que dans ses conditions d'accès
- Rendre l'ensemble séduisant, tant pour faire valoir l'agrément des conditions de transport que pour y trouver un avantage personnel.

Sur les projets

- Descendre les lignes de tram ou BHNS au port : la desserte du port est impérative car beaucoup de services ont été déplacés dans une nouvelle urbanisation. Une tête de ligne avec un parking dédié pourrait se situer au droit et en contrebas de Fénélon, avant le carrefour giratoire.

Côté CHU, penser également à disposer d'un parking dédié pour les usagers venant de Guilers.

- Ascenseurs : on ne « récupérera » pas les automobilistes mais plutôt des piétons déjà convertis au transport en commun. Attention à la gadgétisation qui aura un attrait plus touristique et ludique qu'utile au regard des déplacements quotidiens. Mais l'un n'empêche pas l'autre. Un seul ascenseur pourrait remplir ce besoin, plutôt au droit de la gare avec un autre parking dédié.

Une évolution acceptée plutôt qu'une transformation subie

Economiquement, l'impact de tout projet public est autant « politique » que fonctionnel. Dans un premier temps, une sagesse de trésorerie voudrait que l'on choisisse le BHMS à partir du port. La construction d'un ascenseur viendrait en complément pour proposer au même point un autre choix de déplacement.

08/07/2019

Bonjour

Je ne pense pas que la création d'une nouvelle ligne de tramway soit très judicieuse, et ce pour plusieurs raisons.

- Le coût du projet dérape doucement et nous nous dirigeons vers une enveloppe de 200 millions d'euros (coût initial + travaux supplémentaires + dérapage financier en cours d'exécution comme d'habitude). La ville est déjà endettée, il y a des sujets où investir plutôt qu'un tramway qui ne fait pas l'unanimité et qui n'apporte de grosse plus-value.

- La ville de Brest n'est pas adaptée à la circulation des tramways. Il y a peu d'avenues très larges. Dans les villes où il y a des tramways, ils circulent souvent sur des avenues ayant 5 ou 6 voies de circulation, ce qu'il n'y a pas à Brest.

- Le projet ne semble pas très bien étudié, il a fallu plusieurs mois pour s'apercevoir qu'il fallait créer un deuxième pont à côté du pont Schumann, aurons-nous la même surprise avec le pont de la Villeneuve (qui est à peu près semblable au pont Schumann). D'ailleurs le pont en question débouche devant le restaurant universitaire, cela a-t-il été étudié sérieusement?

- La ligne passe par des ronds-points et des ralentisseurs nouvellement créés, quelqu'un gère-t-il la coordination des travaux dans cette ville? Il va falloir les détruire alors qu'ils sont tout neufs, encore de l'argent gaspillé.

- La ligne passe dans Kergoat jusqu'à Bellevue dans une rue à 2 voies sur presque 1 kilomètre, difficile cohabitation avec les voitures à venir, et la ligne passe même sous l'arche d'un immeuble.

- Ce qui nous amène aux nuisances sonores. Le bruit des rails qui se répercutent sur les immeubles va amplifier le volume sonore. Nous entendons déjà passer les bus, je n'ose imaginer les désagréments du passage d'un tramway. Les rails ça fait du bruit.

- Où seront les terminus de cette ligne? Si vous allez sur place, les parkings de l'hôpital sont toujours saturés (tout le monde ne vient pas de Brest), donc où mettre une fin de ligne? Et à la gare, si nous faisons passer une ligne de tramway, la cohabitation va être difficile avec la gare routière et les voitures.

- Et pour finir, la ligne existante est déjà déficitaire alors qu'elle passe par des zones commerciales, je doute que la nouvelle ligne soit plus attrayante, et ne soit encore plus déficitaire.

08/07/2019

Bonjour,

Est-il envisageable de commencer par continuer la ligne A jusqu'au Campus Mondial de la Mer ? Actuellement la faible fréquence des bus rend dissuasif de se rendre en centre ville sur l'heure de midi-deux en transport en commun, tandis qu'un tram toutes les six minutes changera complètement la donne.

Concernant les travaux des futures lignes de tram, je suis tout à fait favorable au développement d'un réseau de transports en commun plus moderne et fluide, mais à condition que cela ne se fasse pas au détriment des commerces longeant les futures lignes, comme cela a été le cas pour la ligne A. Nombre de commerces ont périclité durant les travaux avec le plus grand mépris de la municipalité, et avec les conséquences désastreuses pour l'urbanisme de la rue Jaurès notamment.

Cordialement.

XX, quartier Saint Pierre

09/07/2019

Bonjour,

je suis favorable à la mise en place du 2e ligne de tramway, à condition que la zone du quartier de Saint-Martin ne soit pas défavorisée en desserte de bus. En effet, jusqu'à présent la ligne 1 passe par la rue de Glasgow et la rue Camille Desmoulins, et en période universitaire ces endroits sont prisés sur certains créneaux horaires par les étudiants qui se rendent à Bellevue. Il me semble donc très important de prévoir une ligne de bus préservant la desserte du secteur Saint-Martin et facultés.

10/07/2019

Bonjour,

bien que brestois depuis plus de 55 ans et retraité depuis 18 ans, je suis un piètre utilisateur des transports en commun, hormis, parfois, le tram....

Je demeure à Lambézellec et j'utilise ma voiture pour mes déplacements en centre ville : courses, spectacles du Quartz, famille à Kérangoff.

Le système de parking Flowbird géré depuis mon téléphone me convient parfaitement et j'apprécie la souplesse de pouvoir allonger ou réduire la durée du stationnement depuis le téléphone ...

Revenons-en aux transports en commun : je resterai aux généralités, n'ayant aucun élément technique ou financier en ma possession !

Il faut concilier les trajets et horaires disparates, la réduction d'emploi des énergies fossiles, la continuité de connexion des stations, la dispersion de l'habitat : pas facile !

• Choix du mode de transport collectif entre Tram, BHNS, Trolley (avec batteries et déconnectable) :

Pour moi des Trolley modernes à haut niveau de service seraient un bon compromis : la majeure partie du trajet se fait en connexion sur la ligne aérienne mais ils peuvent, contrairement au tram, se permettre des escapades ! Par exemple en bout de ligne, aller de la station Portes de Guipavas, à Guipavas ou au Relecq sans nécessiter la pose de rails ou, en cas de travaux ou incident sur la ligne, utiliser un itinéraire de contournement ... On pourrait le nommer THNS : Trolley à Haut Niveau de Service !

• Interconnecter au maximum les lignes (le plan proposé est trop en étoile) : Exemple : Montbarey devrait être connecté en plus du tram actuel à la future ligne B : cela donnerait deux solutions et permettrait aux habitants de St Pierre d'aller facilement à B2 ... Autre exemple : Kéraudren et Kergaradec devraient être reliés au centre par le Tram actuel et par la future ligne D dite « Gare Lambézellec »

• Pour mieux irriguer une zone, ne pas forcément utiliser le même trajet pour l'aller et le retour :

Exemple : ligne B, aller par Le Gorgeu et retour par Kergoat ; idem pour la ligne D dite « Gare Lambézellec » utiliser les deux variantes...

D'où quelques suggestions pour les deux lignes projetées :

• créer la ligne B en THNS : avec un parcours allant d'un ascenseur du port à Montbarey (connexion Tram) via la Cavale avec variantes aller-retour (Le Gorgeu/Kergoat)

• créer la ligne D en THNS : avec un parcours allant d'un ascenseur du port jusqu'à Keraudren-Kergaradec (connexion Tram) avec variantes aller retour (Lesven/Duval et Glasgow/Foch) et surtout pas de terminus à Lambézellec !

En outre :

• il faut rapidement intégrer dans ce réseau Guipavas et le Relecq Kerhuon en les connectant à haut niveau à Porte de Guipavas : c'est là qu'à moins de prolonger le tram on voit l'intérêt d'un THNS !

• Déjà connecter le secteur de Lavallot à Porte de Guipavas serait bien...

• Il faut aussi intégrer dans ce plan de déplacements à haut niveau le Technopole et Plouzané..

Enfin, il faut prévoir le transport de personnes « à la demande » sur des horaires et des itinéraires à priori inconnus : il y aura de plus en plus de demandeurs ! C'est plus proche des habitants et pas forcément plus coûteux que des lignes fixes parfois vides de passagers.

Pour cela il faut utiliser les technologies de communication actuelles et les Réseaux sociaux et créer un service Transport à la Demande à base de minibus (électriques?) : les usagers sont inscrits, font leurs demandes, l'informatique optimise, etc.. On doit pouvoir grâce à l'informatique associer les demandes individuelles et un fonctionnement en collectivité,

Au Relecq par exemple, Trottik est un système prometteur à perfectionner sans doute et développer (extension à d'autres utilisateurs par exemple ?)

Voici donc quelques idées pour alimenter votre réflexion ...

Bien cordialement

XX

11/07/2019

Je pense que le projet tel qu'il est proposé est intéressant, j'espère qu'il verra le jour prochainement.

11/07/2019

Je suis favorable au développement des lignes de transport en commun. Avec la mise en place de la première ligne de Tram, le quartier de Lambézellec a été perdant car le bus qui faisait la liaison directe vers le centre ville s'est mis à faire des zigs et des zags dans Keredern (ligne 3) avant de reprendre la rue Robespierre vers Kerinou, rallongeant de manière significative le temps de trajet. Un autre bus (ligne 7) est plus direct mais la fréquence est bien moindre. La ligne HNS vers Lambé trouve donc toute sa place. Par contre, je ne pense pas que la variante 2-C (départ place Albert 1er) soit judicieuse, car cela suppose une correspondance entre le centre de Brest et la place Albert 1er. Or les correspondances sont un handicap pour les personnes à mobilité réduite et rallongent les temps de trajet. Si on veut inciter les gens à prendre les transports en commun, il faut que ce soit pratique et rapide.

12/07/2019

Bonjour,

Je suis favorable à cette 2e ligne de tram et son tracé général.

De même, la ligne de bus HNS à toute son importance.

Je me pose la question de la "redistribution" des lignes de bus qui va ensuite intervenir.

Est-il prévu une ligne qui desserve directement le terminus du bus HNS à Lambézellec et le terminus de la ligne 2 du tram à la cavale blanche (via grosso modo le bld de l'europe ou le nouveau quartier de Messioual)? Il me semble en effet judicieux de pouvoir à la fois relier le quartier de Messioual au terminus du tram et du bus HNS, et aussi de pouvoir desservir plus largement l'hôpital de la cavale blanche, tant pour les usagers de l'hôpital que pour le personnel qui y travaille.

12/07/2019

Ligne de Tram: faut il aller jusqu'à l'hôpital en tram?

Des navettes entre Fort Montbarrey et Bellevue ne serait elle pas possibles pour relier les Terminus Tram et le CHU, ce qui éviterait de doubler les ponts.

Ligne BHNS: il ne faut pas arrêter cette ligne au Bourg de Lambé car aucun parking relais n'est possible.

Il faut penser à desservir le site Keraudren (Clinique+ bâti de consultations).

Les parkings relais doivent être en entrée de ville pour permettre aux automobilistes des communes périphériques de laisser leur voiture et prendre le bus.

A Lambé ou Kerichen, c'est trop près du centre et cela ne résoudra pas la circulation .

Il y a le site de Kerallan qui permettrait un parking relais intéressant .

Pour les options au départ de la Gare, il faut éviter les doublons avec le Tram ou les autres bus et prendre un trajet qui permettra de desservir d'autres quartiers.

Le gros problème de la ligne A est le manque d'interaction avec les lignes de bus (arrêts dispersés, peu visibles).

Il faut éviter de reproduire ce problème.....

12/07/2019

L'ancien pont de Plougastel était prévu pour accueillir un train en-dessous de son tablier(c.f. photo). Je pense qu'il serait judicieux que le Tram B l'utilise en allant jusqu'à Plougastel. Cela permettrait de:

1. Réduire fortement le trafic de voitures sur l'autre pont
2. Demander des fonds qui permettraient du même coup de rénover ce vieux pont
3. D'utiliser et d'optimiser cette capacité qui avait été prévue au siècle dernier!!!!
4. D'irriguer une partie du port et le bassin de Plougastel avec des transports modernes
5. De faire parler des transports de la ville au delà de la Bretagne

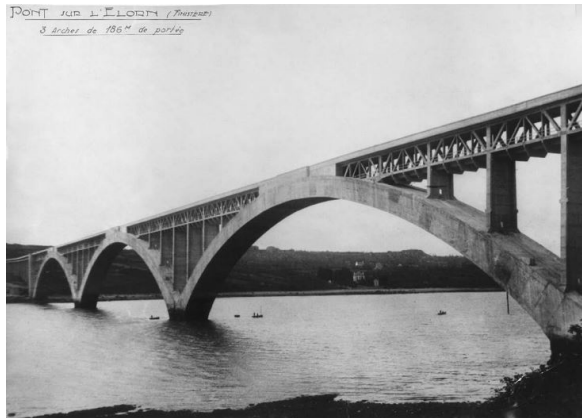
Je suppose qu'une partie du trajet entre la gare et le pont pourrait réutiliser les rails SNCF.

Le Tram B devrait sans aucun doute aller jusqu'aux portes de Plouzané et faire ainsi un lien idéal avec le technopôle

Le tram A devrait desservir l'aéroport comme cela se fait dans la plupart des villes Suisses/Allemandes....

Le tram A devrait aussi aller jusqu'à Gouesnou, le tracé est simple et la valeur ajoutée serait énorme

Image attachée à l'avis



13/07/2019

Bonjour,

Comme d'autres internautes l'ont exprimé ici et après discussion avec quelques voisins qui tout comme moi habitent Kergoat, si je comprends la volonté de créer cette ligne, je ne comprends pas le tracé de la nouvelle ligne de tram qui inclurait la rue Duc d'Aumale (et donc la bifurcation n'est pas clairement précisée sur le plan).

Je trouve ce choix ni judicieux ni cohérent avec l'idée de relier l'hôpital de la Cavale Blanche par les grands axes, un accès direct sans détour par Kergoat me semblant plus rapide et logique.

Je m'interroge également sur le devenir de la ligne 5, déjà bien mise à mal ces dernières années par des tracés changeants, sans compter les horaires soumis au rythme scolaire, sans égard pour la majorité de passagers empruntant cette ligne pour aller au travail.

Une réelle amélioration du réseau de bus serait préférable pour inciter davantage les habitants à les utiliser davantage.

Enfin, j'espère de tout cœur que la construction de cette nouvelle ligne de tram, quel que soit son tracé, ne va pas mener à l'abattage des arbres se trouvant sur le parcours, déjà trop peu nombreux dans cette ville.

12/07/2019

Un système de transport, comme tout système, ne doit être approché que de manière globale.

Et donc à Brest, au port de commerce :

- mettre réellement en place le fret ferroviaire,
- faire arriver de l'est une ligne TER, éventuellement prolongeable de l'autre côté de la Penfell.

14/07/2019

Bonjour,

Le trajet qui part de la gare, passe par les facs et la patinoire me paraît la meilleure idée.

Plusieurs remarques :

Pourquoi ne pas prolonger la ligne de tram jusqu'au port ? Le nombre d'entreprises et de services publics qui y sont maintenant basés induisent une énorme circulation et un déficit de parkings. Qu'il n'y ait que peu de parkings ne me dérange pas, à condition que le service public de transport n'y soit plus indigent !! Je travaille sur le port depuis 1988, et j'ai vu la montée inexorable de la voiture (individuelle) alors que c'est en transport à 5 mm du centre. La seule alternative efficace actuellement est le vélo ou la marche à pied, mais tout le monde n'est pas sportif et on y descend travailler.

Les ascenseurs aideront probablement les promeneurs et quelques salarié.e.s mais ne doivent pas être une excuse pour ne pas augmenter l'offre de transports en commun. Il s'agit surtout de fréquence. Pourquoi ne pas aussi mettre un BHNS port/place de strasbourg?

Evidemment je reprends à mon compte toutes les remarques concernant la redistribution des services de bus, à partir de stations de tram stratégiques. La dernière redistribution après la création de la ligne A. Des endroits comme Le Guelmeur y ont perdu et les proches Guipavasiens par exemple.

Tout à fait d'accord également pour le développement toutes directions des BHNS. j'ai souvent l'occasion d'aller à Rennes et leur réseau de bus rapide est super efficace quand on arrive à la gare? Ce devrait être pareil à Brest. Par ailleurs, je souhaite bonne chance aux personnes extérieures qui ne connaissent pas Brest pour trouver le bon transport et l'endroit où on peut le prendre quand elles arrivent à la gare. Il y a bien maintenant un petit panneau indicateur de quelques horaires, mais trouver l'arrêt relève du parcours du combattant !

Avez-vous par ailleurs mis des enquêteurs/trices sur le terrain ? : Moins de 100 avis sur une ville de quasi 150 000 habitants pose question.

Cordialement

14/07/2019

NON à une deuxième ligne de tram qui nécessiterait une lourde infrastructure, implique des nuisances sonores, fera couper des arbres,

NON à un moyen de transport rigide, qui bloque le trafic des rames de longues heures en cas d'incident

NON au tram avec ses parkings ridicules en bout de ligne, on dirait que vous ne voulez pas que les voitures s'y garent...

OUI à des bus électriques de type trolleys- bus, au verdissement des voies, au développement des vraies pistes cyclables continues !

OUI aux déplacements doux, à une ville à l'ambiance sonore apaisée

OUI au tracé proposé, mais avec plus d'ambition, en pensant notamment aux villes environnantes, grosses pourvoyeuse de véhicules (Guipavas, Le Relecq, Gousenou, Locmaria Plouzané) ; repensons la liaison avec Landerneau aussi

14/07/2019

Fort intérêt pour les projets proposés qui vont permettre une meilleure efficacité des transports pour Brest et les autres communes. En espérant qu'ils seront concrétisés.

Etant plus concerné par la branche Bellevue, c'est sur celle-ci que mes remarques vont porter.

L'option sur l'avenue Le Gorgeu présente l'avantage d'être plus rapide ce qui est attendu pour un moyen de transport de ce type. ça permet également de capter plus facilement les personnes de l'extérieur. En effet, le parking relais pourrait être déplacé par rapport à la proposition du document de concertation pour mieux capter ces personnes. En leur éviter de passer le carrefour des 4 vents. En plus, avec un tram sur l'avenue Le Gorgeu, forcément ça va ""contraindre"" la circulation pour ""obliger"" à un report sur le parc relais. ça permet également

d'y faire arriver les bus et les cars sans qu'ils n'aillent jusqu'au centre ville (Gain de kilomètres, de carburants, etc...).

Si toutefois l'option par Kergoat était retenue, je m'interroge sur le tracé. Ne faudrait-il pas rester sur la rue de Kergoat jusqu'à approximativement la faculté de droit. J'y vois plusieurs avantages :

- le tram desservirait la fac, le restaurant universitaire, la cité universitaire. Tout en desservant les logements
- ça simplifie le passage dans la rue (?) à proximité des maisons individuelles
- ça ne fait qu'un seul ""gros"" virage

Si le tram passe dans Kergoat, que deviendra la circulation sur l'Avenue Le Gorgeu. C'est une ""autoroute"" pour les voitures qui viennent de l'extérieur ou les bus et cars. Si la mise en place du tram ne permet de diminuer cela, les effets attendus (diminution des voitures, mois de pollution) seront diminués.

En revanche, il est important que le maximum d'arbres soient conservés. Il est évident que les travaux ou les conditions d'exploitation nécessiteront des abattages. Mais il me semble qu'un projet à hauteur de 200 M€ nécessitent une véritable ambition sur ce point. Et surtout une véritable réflexion et justification.

Comment sera fait le choix entre les deux options pour Bellevue ? j'imagine qu'il y aura des comparaisons techniques, financières. Un bilan sur l'impact de la végétation devrait être connu avant le choix.

De la même façon, une fois le tracé choisi, il est important qu'un projet aussi ambitieux soit en mesure de justifier ses choix techniques. Et montrer que des alternatives ou des adaptations à la marge ont été prises en compte pour éviter des abattages qui peuvent l'être.

Cordialement

14/07/2019

Bonjour,

L'idée générale, à savoir la ligne B en tram et l'autre vers Lambé en BUSWAY est pertinente.

Pour la ligne B, bien que n'habitant pas sur Bellevue, je pense qu'il est primordial de passer à l'intérieur de ce quartier. Pour la suite, le passage du pont identiquement à Recouvrance, me paraît problématique aux heures de pointe. L'idéal si c'est techniquement possible serait de réserver 2 voies pour les voitures et une pour le tram, et enfin un encorbellement pour cycles et piétons. Quant au terminus, l'avenue Tanguy Prigent c'est bien pour rendre l'accessibilité du tram à ce quartier de la cavale blanche et au lycée tout proche. Par contre, il faudrait un accès commode pour atteindre l'hôpital (surtout pour les personnes handicapées ou âgées) et cela risque de poser des surcoûts.

Pour le busway, il faut effectivement le prolonger vers l'ascenseur mais surtout faire son terminus au cœur du port.
Bien cordialement

14/07/2019

Des lignes de bus électriques plus développer dans la ville, oui c'est une bonne idée, une deuxième ligne de tramways c'est coûteux souvent deux fois plus que le montant initial prévu, cela peut aussi faire fermer des commerces car les travaux durent souvent des années.



AVIS MAILS

Du 29 avril au 14 juillet 2019

**Les noms et prénoms des auteurs ont été anonymés
(mention XX).**

Les courriers papiers sont conservés au siège de Brest métropole
et consultables sur demande.

03/05/2019

Bonjour!

Pourquoi la 2ème ligne de tram s'arrête au CHRU de la Cavale Blanche?

Ne pourrait-elle pas venir jusqu'à St-Pierre recouper la 1ère ligne? Ainsi les citoyens de Plouzané et les salariés du CHRU(et il y en a beaucoup résidant à Plouz) pourraient se rendre à la Cavale Blanche dans des temps corrects(ce qui n'est pas le cas actuellement).En effet pour se rendre à l'hôpital de Plouzané il faut prendre la ligne 15 puis le tram puis la ligne 4. Question temps de transport c'est énorme.J'en profite pour vous demander quels sont les temps de transport pour rallier Plouzané au CHRU de la Cavale Blanche à tout moment de la journée?Quel est le meilleur compromis(tout bus ou bus tram)

Merci d'avance pour votre prochain mail

03/05/2019

Bonjour,

Nous avons déjà été concertés pour la première ligne et avons signalé notre refus....

S il s agit de la même blague : consulter pour imposer....il s agit de gaspillage de temps er de notre argent.

Les brestoises ne veulent pas de cette deuxième ligne et attendent in changement de municipalité qui ramènera le respect et la sécurité.

D autre part le maire devrait davantage se préoccuper du centre qu' il fait mourir.. ..

Cette municipalité a saccagé notre ville.

14/05/2019

Bonjour, la concertation est un événement pleinement démocratique et pour se faire, elle doit inviter le plus de citoyens possibles. Ainsi, au regard du domaine du possible, il convient de prouver l'intérêt social de nouvelles lignes de tramway. Donc je vous assure qu'une deuxième ligne serait plus qu'utile à notre intérêt général qui n'est pas la somme des intérêts particuliers. Je suis de tout coeur avec cette création, bon courage pour ce nouveau projet désenclavant.

20/05/2019

Bonjour,

je pense que le terminus de l'arrêt de la ligne B du tram devrait se situer un peu plus haut vers le carrefour avec la rue Mozart et non pas juste l'hôpital cavale pour pouvoir être bénéfique aux habitants du bas de Cavale Blanche, le centre équestre, les écoles...., lieu actuellement limité en transports en commun.

Peut être que cela permettrait de dynamiser le secteur, par l'implantation de quelques commerces de proximité en plus, la boulangerie la plus proche étant très loin.

Cordialement,

XX

13/05/2019

Bonjour,

ne pouvant participer à la concertation publique prévue ce lundi 13 mai à Plouzané je vous contacte afin de vous transmettre mes suggestions pour le secteur ouest.

Je travaille au technopole de Plouzané et avec mes collègues nous réfléchissons activement à diminuer notre impact sur l'environnement. Cela passe bien évidemment par les moyens de transport.

Le technopôle de Plouzané est actuellement mal desservi par le réseau de transport en commun. Il n'existe plus de ligne directe de bus du centre ville jusqu'au technopôle ce qui décourage bon nombre de personnes à utiliser ce mode de transport, préférant alors la voiture, beaucoup plus rapide et moins contraignante que 2 bus ou 1 tram + 1 bus. Notons que la fréquence des bus est limitée.

Par ailleurs, j'utilise moi même le vélo pour mes déplacements. Je suis habitante de Locmaria-Plouzané et j'emprunte quotidiennement les pistes cyclables de Plouzané pour rendre à mon travail. J'ai pu observer que:

1) le vélo n'est jamais prioritaire, ce qui casse l'élan et augmente la difficulté du déplacement...face à cela, il m'arrive parfois de ne pas ralentir suffisamment aux intersections et de me mettre en danger. Dans beaucoup de région, il existe des passages protégés pour les vélos: passerelles/tunnels...ou simplement nous pourrions faire devenir le vélo prioritaire par rapport aux voitures...Un geste fort pour soutenir ce mode de déplacement écologique et bon pour la santé!

2) il y a encore des zones sans piste cyclable. Les automobilistes ne sont pas tous bienveillants et il arrive fréquemment que les dépassements mettent le cycliste en danger car l'espacement n'est pas respecté.

3) les bords de route ne sont pas refaits: entre la trinité et le technopôle, la route a été refaite mais l'enrobé s'est arrêté sur la piste cyclable, rendant cette espace remplis de bosses et de trous...(Cela m'a stoppé dans mes déplacements à vélo lors de ma grossesse, les vibrations engendrées étant trop importantes). De plus, cela illustre le manque de considération des déplacements à vélo.

3) Il n'existe pas d'itinéraires à vélo parallèle à la grande route du Conquet. C'est dommage car on retrouve des cyclistes sur cette route et étant donné la vitesse des voitures, c'est dangereux. Une piste cyclable parallèle à la route du Conquet offrirait une voie rapide et sécurisée aux vélos, au même titre que les voies rapides dédiées aux voitures.

Je vous remercie de considérer ces remarques pour votre enquête publique.

Bien cordialement.

XX

08/05/2019

Bonjour,

je pense que cette nouvelle ligne de tramway est nécessaire voire indispensable pour une commune comme Brest.

Un seul regret: elle arrive trop tardivement.

Cordialement,

XX

habitant de St Marc

20/05/2019

Bonjour,

Un seul point dans cette contribution, qui me paraît crucial. Il s'agit de la place de la voiture, entendue comme place sur l'espace de voirie et plus généralement sur l'espace public.

Sauf à affecter de façon massive ces espaces aux infrastructures de transport, on se condamne à proposer une offre qui sera le plus souvent non concurrentielle face aux voitures. Un exemple = passer les 2x2 voies à une voie TC et une voie VP, et pas simplement sur 50 mètres avant un feu.

L'objet de cette contribution est donc de demander que soit affichés clairement des objectifs de réduction de l'espace octroyé à la voiture individuelle, tant sur la voirie que pour les parkings. Outre la requalification et/ou réaffectation des espaces existants, cela passe par un moratoire concernant l'étalement urbain, les quartiers et zones qui sont sorties de terre ces dernières années ne sont que de nouveaux aspirateurs à voiture.

Pour conclure, les projets proposés et leurs variantes sont très séduisants. Le risque qu'ils ne débouchent que sur un ajout de capacité de déplacement sans changer les parts modales est réel.

Cordialement,

XX

Quartier Europe-Dourjacq

01/05/2019

D'un point de vue technologique, je trouve très très intéressant de faire une nouvelle ligne de tram et insérer une ligne de bus électrique. Toutefois je trouve que Keolis a du mal à attirer des nouveaux clients, par exemple l'application Bibus ne marche sur aucun téléphone smartphone et elle n'est jamais mise à jour. Cela serait utile de pouvoir acheter des tickets sur internet ou avoir sa carte d'abonnement sur son smartphone à l'aide d'un compte en ligne. Moins de perte, moins de vols et plus accessible aux jeunes, aux étudiants ! RATP est la bienvenue à Brest, car Keolis est dépassé par le progrès et d'un point de vue écologique.

Cordialement

XX

09/05/2019

Bonjour,

Je prends connaissance de la concertation autour de la création de nouvelles lignes tram/BHNS via l'affichage public. J'aimerais apporter un point d'attention sur les équipements qui seront utilisés notamment sur les carrefours et intersections avec les voies ouvertes à la circulation automobile.

Depuis quelques années apparaissent, dans différentes métropoles, des feux rouges clignotants. Pour m'être déplacé dans ces différentes villes, j'ai une appréhension quant à l'utilisation de ces équipements :

1) pour les automobilistes :

la nécessité d'adaptation (particulièrement valable pour les personnes extérieures à l'agglomération) : la mention ""si rouge clignotant arrêt absolu"" nécessitant un effort d'attention supplémentaire

absence de feu ""orange"" entraînant des freinages brusques (particulièrement si le BHNS/tram coupe un rond point)

2) pour les passagers:

une vitesse des bus difficilement compatible avec une situation non conforme aux intersections. J'observe par ailleurs une différence entre Tram et BHNS, le tram ayant des vitesses plus faibles en centre urbain.

mise en confiance des conducteurs de bus.

des situations de proximité avec d'autres véhicules

En espérant que ces éléments plaideront en faveur du maintien de feux tricolores sur les nouveaux tracés.

Cordialement

29/04/2019

Bonjour

Je voulais simplement signaler que je trouve aberrant que la nouvelle ligne de tramway ne soit pas prévue avec un accès sur le port.

Cela permettrait de désenclaver cette zone de la ville et les voitures resteraient en bas au lieu de boucher sur les rampes.

Une ligne annexe avec changement à la gare n'aura pas le même impact, les gens ne lâcheront leur voiture que s'ils peuvent monter directement dans le tramway. S'il faut attendre un bus en bas, changer à la gare, voire changer à nouveau à Liberté ça n'aura aucun intérêt.

Cordialement.

13/05/2019

Je pense que la ligne B du tramway est une très bonne idée

Merci

SMR, Licence Arts

11/05/2019

Il 3st connu de tous que la première est empruntée essentiellement par des personnes qui ne paient pas.
D autre part elle a généré la mort du centre ville. Stop aux dépenses inutiles. Nous avons les bus.
Cordialement

Et pourquoi pas privilégier les zones pédestres ou a vélo.. ...comme ailleurs.
Cordialement

XX

10/05/2019

Bonjour,

Dans le cadre du projet de restructuration des transports à Brest, j'aimerais qu'une attention particulière soit portée aux cyclistes.

J'utilise le vélo comme moyen de transport principal à Brest, en moyenne 4 déplacements par jour.

Je trouve particulièrement dangereuses

- les pistes cyclables en contre-sens de la circulation automobile (surtout quand le tracé est effacé, comme dans la rue Kerbloas, où un automobiliste s'est volontairement dirigé vers moi à grande vitesse, en claxonnant, pour m'effrayer)
- ainsi que le partage des voies de bus avec les cyclistes, qui amène les bus à faire des écarts pour doubler les cyclistes, ou inversement ...

Est-ce qu'une concertation publique au sujet des voies cyclables est envisagée ?

Le projet des lignes B et D pourrait-il prévoir des pistes cyclables indépendantes des voies de bus et de tramway s'il vous plaît ?

Cordialement

XX

cyclistes brestoise, sous tous les temps.

20/05/2019

Madame, Monsieur,

Je suis actuellement résident brestois dans le quartier de Bellevue, au sein d'une résidence proche de Brest Business School.

Je suis interpellé (positivement) par le projet de deuxième ligne de tram qui reliera la gare SNCF au CHU de la Cavale Blanche à proximité duquel est envisagé un site de remisage (noté SR sur le tracé).

Or, un deuxième site de remise est mentionné (SR) sur une variante du tracé le long de l'avenue de Provence (et entre la rue de Fougères).

Pourriez-vous s'il vous plaît m'en dire davantage sur ce site-ci de remisage?

D'avance, je vous remercie de votre attention.

Cordialement,

XX

01/05/2019

Je vous demande expressément de ne pas mettre ni mon NOM ni mon ADRESSE MAIL sur le message : merci de respecter ma vie privée et si vous voulez un pseudonyme, Indiquer CARO s'il vous plait.

Je ne tiens pas à être importunée par tout le monde et n'importe qui

Cordialement

01/05/2019

Bonjour

Et toujours la ligne 5 qui circule très peu en période de vacances scolaires alors que la 3 ne bouge pas La ligne 5 est aussi emprunté par des travailleurs 🙄

Envoyé de mon iPhone

07/05/2019

bonjour une amie sans inter net choisit la deuxième ligne gare bellevue hopital de la cavale merci

23/05/2019

Bonjour

Je cumule bus et train 🚆 pour travailler et les trajets s'allongent pour que tout corresponde Je suis dégoûtée que la 5 soit mise au rencard Envoyé de mon iPhone"

17/05/2019 (figure également dans les avis courrier)

Monsieur et Madame XX

XX

XX

Hôtel de métropole

Direction des Mobilités

Brest

Objet : Projet Brest Métropole

Mon réseau s'agrandit :

site de remisage avenue de Provence.

Brest, le 17 mai 2019

Lors de la réunion publique de lancement de la concertation du 29 avril dernier relative à une possible ligne de tram reliant La Gare de Brest à l'Hôpital de la Cavale Blanche, et après avoir consulté le document à la disposition du public (page 9) nous avons fait remarquer notre stupéfaction devant la proposition de construction d'un des sites potentiellement envisageables pour la maintenance et le remisage des rames de tramway (il s'agit dans Bellevue, dans le quartier de Quizac, de l'avenue de Provence). Cela reviendrait à supprimer le "jardin de Fougères" pour le remplacer par un "atelier" avec tout ce que cela peut comporter de nuisances pour l'environnement des habitants logés dans les appartements situés de part et d'autre de ce jardin.

Sauf erreur de notre part, Monsieur Victor Antonio, directeur des mobilités de Brest métropole a répondu que ce n'était pas le site qui tenait la priorité et qu'il y avait d'autres possibilités (ce ne sont sans doute pas les termes exacts qu'il a prononcés car nous nous n'avons pas enregistré mais cela est vérifiable et c'est du moins l'esprit de la réponse que nous avons retenue) . C'est aussi ce que nous souhaiterions voir pris en compte.

Nous nous sommes depuis plongés dans le dossier technique de la concertation et dans ce document de 72 pages.

Aux pages 22 et 23 il est question de ce point précis. Nos conclusions sont les suivantes :

Si le site envisagé page 22, c'est-à-dire le long du boulevard Tanguy Prigent, juste après le rond-point de Langoulouarn, semble ne pas impacter le cadre de vie des habitants car il n'y a à cet endroit ni immeuble ni zone pavillonnaire, et, comme il est indiqué dans le document aurait également l'avantage pour les utilisateurs de la ligne du bus n° 4 venant des quartiers de la Cavale Blanche dont le terminus arrive à l'hôpital de la Cavale Blanche d'y trouver une correspondance avec le tram; Il n'en serait pas de même pour le site de l'avenue de Provence (page 23).

Avenue de Provence cela conduirait à supprimer ""le jardin de Fougères"" - qui entre autres, pour partie, lors des compétitions sportives du week end se déroulant dans le Gymnase de Provence, sert également de parking - . Cette surface engazonnée et /ou arborée est située face aux immeubles des 20, 22, 24, 26 avenue de Provence ainsi que des immeubles de la rue de Fougères . La remplacer par une ceinture de béton pour y stocker et entretenir des rames de tramway avec toutes les conséquences que cela entraîneraient pour les habitants concernés - de jour comme de nuit - : nuisances sonores, visuelles et environnementales comment accepter cette proposition ? Bien sûr il ne s'agit pas pour nous de rejeter en bloc le projet de transport de Brest métropole, nous sommes constructifs mais pas à n'importe quel prix. A l'heure où l'environnement et l'écologie sont si précieux pour la planète et pour l'être humain d'aujourd'hui et de demain, trouvons des solutions pour améliorer les transports en commun dans notre ville mais encore faut-il que celles-ci soient vivables pour les habitants de nos quartiers.

Nous souhaitons vivement que ce sujet puisse être abordé lors de l'atelier prévu à Bellevue le 5 juin prochain et nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à ce point précis du dossier ""2ème ligne de Tram"".

26/05/2019

bonjour je suis d'accord pour l' ascenseur au port de Brest merci Madame XX

30/05/2019

Bonjour, je n'ai pas reçu le mail me permettant de poster mon avis en ligne.

Je ne pense pas que les ascenseurs urbains soient une bonne idée, ce serait encore un gadget coûteux qui ne permettrait pas de faire ce qui doit être la réelle ambition du centre de Brest : s'ouvrir vers la mer, donc libérer le port le long de la Penfeld.

Il est évident que ces ascenseurs pourraient servir pour les personnes à mobilité réduite, c'est comme ça qu'on nous le vend. Cela servirait surtout pour les touristes et pour l'aspect marketing de Brest, mais pour ce qui est du quotidiens des Brestoïis, ils ne changeront rien, comme le téléphérique.

Il faudrait aussi abolir les grilles honteuses barrant l'accès à la mer, qui ont été disposées à l'entrée des quais.

Bref, je crois que Brest (et ses dirigeants surtout) doivent découvrir ""la faculté de s'ouvrir"" plutôt que de dépenser de l'argent inutilement et de manière nuisible à l'environnement, car les ascenseurs ne seront pas à pédales, non ?

Cordialement, XX

06/06/2019

Bonjour

Je vote ligne B ! indispensable pour les patients et visiteurs du CHRU qui est amené à se développer...

Bien cordialement,

XX

31/05/2019

Bonjour,

ne pouvant pas créer un compte pour donner un avis en ligne (pas grave puisqu'il y a d'autres façons de participer ; mais j'ai eu des échos d'autres personnes qui ont aussi eu des problèmes), je vous envoie ci-dessous ma contribution :

Habitant Plouzané (La Trinité) et allant à Brest un ou deux fois par semaine en journée, j'utilise beaucoup le tram, moyen de transport que j'apprécie énormément ; mais mon utilisation est insuffisante pour utiliser autre chose que

des tickets à l'unité (carte de 10). A chaque fois que c'est possible (selon météo, temps disponible, objets à transporter), je vais au tram en vélo, que je gare au terminus de Porte de Plouzané, en accrochant tant bien que mal l'antivol sur les grilles disponibles près de l'abri à vélos. Pourquoi celui-ci est-il réservé aux voyageurs ayant un forfait ? Ils ne doivent d'ailleurs pas être très nombreux car je ne vois jamais beaucoup de vélos à l'intérieur... S'il avait au départ des considérations de sécurité (que n'importe qui ne puisse pas y rentrer ?), je doute que la mesure soit très efficace puisque n'importe quel détenteur de carte peut rentrer ! Et si le site est sous vidéosurveillance, quelle différence cela fait-il qu'un voleur de vélo ait ou non un abonnement (à part la facilité de le retrouver, bien sûr) ?

A défaut de modifier le principe de ce système (mais ça serait quand même bien d'en faire une évaluation, au bout de quelques années), je demande donc qu'il y ait au moins l'installation d'abris ouverts (mais couverts) munis d'arceaux de garage de vélos, comme il y a maintenant dans tous les parkings de grandes surfaces, et situés dans le champ de la vidéosurveillance.

Je vous remercie de prendre en compte cette demande, qui ne concerne évidemment pas que le terminus de Porte de Plouzané : si on veut faire évoluer les modes de déplacement, il faut proposer les moyens adéquats aux usagers, et la lecture des commentaires du site montre bien que le problème d'aller jusqu'au tram se pose pour un bon nombre d'entre eux (ainsi que celui de la taille des parkings-relais) Cordialement B. Gobert

07/06/2019

Bonjour,

Le vrai problème c'est que les terminus de la ligne A du TRAM sont très mal desservis.

Il faudrait de vraies navettes pour desservir guipavas, le relecq et Gouesnou vers les terminus du TRAM ou prolonger au moins la ligne A jusqu'au LAVALLOT

Il faudrait également une ligne de TRAM sur les ports pour desservir les plages, la piscine, le polder (il y a déjà les tracés des anciennes lignes de chemin de fer)

Dans un sens ... et délester « la littorale » dans l'autre sens.

Le TERMINUS de la ligne A au Froutven est TRES mal desservi et le parking « est » n'est pas aussi ambitieux que celui de Gouesnou

Si vous voulez moins de voitures dans Brest il faut que les banlieusards de la métropole puissent TOUS prendre le bus ou le tram au pied de chez eux et ne soient pas contraints à prendre des bus bernic-carottes qui musardent dans les faubourgs de Brest

MERCI

XXX

30/05/2019

Bonjour,

Concernant la ligne de bus haut services, ne faudrait-il pas qu'elle aille jusqu'à la clinique de Kéraudren remets toi par là-même de desservir le quartier du jardin de Keralan et de Pompiers pourquoi pas voir même jusqu'au terminus de tram. Le réseau serait ainsi connecté avec le tramway et le parking relais.

Merci

XX

Envoyé de mon iPhone

05/06/2019

Bonjour,

Je suis hautement favorable à la création d'une nouvelle ligne de tram. Je n'ai pas d'avis sur les tracés proposés étant donné que je ne vais jamais plus loin que l'avenue le gorgeu. Je ne circule pas vers la zone de Lambézellec mais je suis favorable à la création d'une voie de bus électrique.

Je pense que dans les deux cas les tracés doivent être le plus rapide possible et préserver au maximum les espaces verts existants (ou permettre d'en créer).

Merci,

Cordialement,

XX

23/05/2019

Bonjour,

Décidément la municipalité Brestoïse collectionne les fausses bonnes idées. Après la première ligne de tram, les aménagements routiers qui créent des ralentissements et donc de la pollution, le téléphérique qui est plus une attraction touristique qu'une utilité pour les Brestoïses. Le dernier en date, l'aménagement de l'accès à l'hôpital Cavale Blanche ...

Ce qui m'amène à dire que je suis opposé à la création d'une deuxième ligne de Tram à Brest.

Un réseau de BUS efficace est beaucoup moins coûteux que le Tram.
La première ligne de Tram a détruit la vie sur certains axes de l'agglomération.
On ne compte plus les magasins fermés, logements du centre désertés en raison de la disparition de nombreuses places de stationnement liées au tram.... la liste est longue.
Entraver le déplacement des Brestoïses n'est pas la solution.
Surtout que le gain en passager n'est pas probant car beaucoup de gens viennent de l'extérieur à Brest, et forcément en voiture.
Donc gaspillage d'argent public!!!

Ce qui aurait dû être fait depuis longtemps, c'est la rocade nord de Brest qui relierait Kergaradec à la sortie de Brest après le magasin PointP route du Conquet.

La rocade apporte de multiples avantages.

- détourner le transit est-ouest et inversement des anciens grands axes qui traversent la ville.
 - créer sur la rocade nord des aires d'accueil d'entreprises qui sont actuellement dans Brest et qui seraient repoussées en périphérie de la ville, d'où réduction naturelle du trafic routier en centre ville.
 - desservir l'hôpital avec un accès nord (pour les urgences c'est quand même mieux que de bricoler des ronds-points entre le pont de la Villeneuve et la cavale).
 - pour le côté biodiversité, le long de la rocade, réaménager des zones humides qui seraient éventuellement détruites, voir en faire plus.
 - aménagement du réseau de bus pour desservir Brest vers sa périphérie.
 - plutôt que de punir les automobilistes en les brimant, il faut faciliter les déplacements routiers.
- et là, tout le monde sera content.

En résumé je suis contre ce projet, et beaucoup de Brestoïses partagent mon avis.

Rendez-vous aux municipales.

En espérant que vous aurez pris le temps de lire mon mail, recevez mes cordiales salutations.

30/05/2019

Bonjour

J ai lu avec intérêt le dossier de concertation publique Transports.

Il y est question de l'éventuelle future ligne de tram et d'autres lignes qui viendraient améliorer les liaisons existantes .

Ces projets sont certainement très intéressants pour nombre d'habitants mais si la volonté des élus de la métropole est bien celle affichée comment expliquez vous que les habitants du Secteur Moulin Blanc soient si mal lotis ?

Connaissez vous le temps de trajet du moulin-blanc à rue de Siam ou du moulin Blanc au Bouguen?

A l'heure où l'on parle de la possible gratuité des transports l'argument de non rentabilité ne me semble pas recevable.

Merci de l'intérêt que vous porterez à mes observations .

Cordialement

XX

Envoyé de mon iPad

04/06/2019

Bonjour

je voulais mentionner le manque de liaisons de bus entre, d'une part, le bourg de Guipavas et Brest, d'autre part, entre Guipavas et l'arrêt du tramway à "portes de Guipavas". C'est tout de même curieux qu'aucun transport en commun ne mène les Guipavasiens au départ du tramway. Les enseignants des écoles éloignées du tramway comme celles du bourg de Guipavas peinent à fréquenter le centre Brest avec leurs élèves : les changements place de Strasbourg et les attentes interminables des liaisons ne les y encouragent pas beaucoup. Impossible également de monter dans le bus à 3 classes. Des navettes fréquentes les menant directement au tramway leur faciliteraient vraiment la tâche. Merci d'y réfléchir.

Cordialement

XX, enseignante et ses collègues

31/05/2019

Bonjour,

Les tracés sont bien pour ma part, et je pense que le tracé de la ligne B aurait du être appliqué sur la ligne A de base, ou bien de faire passer la A par la gare, ce qui a été malheureusement reporté pour la B, mais bon je suis enfin heureux de voir le problème corrigé.

Pour ma part; la ligne B comme dit plus haut a un excellent tracé, mais étant un passionné de transports en commun, il est primordial de dire pour moi que des rames Alstom de 30m (ou autre si ils gagnent pas le marché) sont très vite bondés en heure de pointe.. il faut des rames de 40m; et vu que le Citadis 402 à été remplacé par une nouvelle génération, je pencherai sur le Citadis X05, qu'on peut équiper de ports USB notamment, comme cela est fait sur Caen, proposer le wifi gratuit sur les rames ne serait pas une mauvaise idée également, je m'inspire là du réseau de Quimper (QUB)

Quant au BHNS, le tracé est bien, cependant il faut s'inspirer du busway nantais pour l'aménagement, voies réservées avec signalisation tramway (comme le busway et le futur TEO de St Brieuc) et des bus électriques assez longs, sinon rien à dire sur ce point là..

Bonne journée!
XX

29/05/2019

Tout à fait d'accord pour la 2ème ligne, à condition que le tracé n'empêche pas toutes les voitures de circuler et donc de faire en sorte que les tous les commerces ferment (Cf. le quartier de recouvrance et surtout la rue de la porte).

03/06/2019

Bonjour,

Je saisis l'occasion offerte pour donner mon avis sur les projets soumis à la concertation.

Au préalable il me semble nécessaire de souligner l'intérêt de ces projets, qui sont nécessaires et appellent à être confortées par une politique de transports doux ambitieuse et réduction de la circulation automobile en ville.

Concernant la seconde ligne de tram, je suis globalement favorable au tracé proposé. A propos des variantes: je n'ai pas d'opinion concernant la 1ère, suis opposé à la seconde, et plutôt défavorable à la 3e. Il me semble en effet nécessaire que le projet participe au désenclavement des quartiers populaires et conforte les projets urbains, ce qui me semble une dimension trop absente dans la seconde variante. Concernant la 3e, j'ai le sentiment que l'augmentation de la part modale des transports en commyb dans la métropole est un enjeu qui prime au gain de quelques minutes de trajet vers le CHU, ce que devrait permettre le tracé proposé avec la meilleure connexion à la ligne 4.

Le projet de BHNS est utile et complémentaire au projet de seconde ligne de tram. J'ai une préférence pour le tracé proposé qui assure selon ma perception une meilleure desserte de St Martin que dans la variante 2A, sachant que la desserte de la fac de médecine sera assurée via l'arrêt Foch de la ligne B, qui rend pour moi inutile la variante 2B.

Je suis très favorable en revanche à la variante 3. Mon grand regret est qu'aucun des projets ici proposés ne descende jusque sur le port. J'entends les arguments techniques, la faiblesse de la fréquentation potentielle etc. mais je pense que le port est un des atouts maîtres de la ville, que sa reconversion n'est qu'à peine effleurée et qu'au-delà de la technique et des arguments de coûts, pour l'image surtout (sachant le point d'entrée dans la ville que le port constitue pour les navetteurs je ne peux pas croire qu'il n'y ait pas d'autres arguments), à Brest, le tram devrait descendre sur le port... Bref, tout cela pour souligner que ce prolongement est un pas nécessaire vers le port et qu'il devrait contribuer à la fréquentation des ascenseurs urbains.

Le projet de renforcement du réseau métropolitain semble pertinent pour ce que je peux en juger. J'approuve en particulier la création des couloirs dédiés vers Guipavas.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte mon avis, et souhaite par la présente remercier la municipalité et ses agents pour la qualité du travail mené.

Cordialement

XX

02/06/2019

Bonjour,

Le sujet des transports au sein de la métropole est un enjeu très important pour les années à venir, pour le développement de celle-ci en terme économique, écologique et dynamisme. La 1ère ligne de tramway a toujours fait débat et l'idée d'une concertation publique est bonne à condition que ceux qui l'on engagée soient prêts à écouter et bouger les lignes. Nous savons tous que le développement du transport en commun à l'intérieur de la ville est nécessaire. Même si le réseau de bus est déjà développé, l'extension du tramway apporte une solution et des moyens supplémentaires pour se déplacer au sein de la ville. Il contribue également à moderniser la ville et à apaiser le centre-ville.

Ce sujet fait donc l'objet de discussions entre amis, au travail ou en famille et je vous livre à travers ce message mon avis (qui semble également partagé par les personnes avec qui j'ai pu échanger) :

Tout d'abord, je dirais : enfin une 2ème ligne de TRAM, enfin une ligne qui permettra de desservir les zones qui concentrent les mouvements les plus importants de population (la gare, les facultés, l'hôpital ...).

Ensuite, soyez équitable : Vous êtes allés avec la 1ère ligne de Tramway jusqu'aux portes de Plouzané, Gouesnou et Guipavas. Alors, vous devez apporter le même service et amener la 2ème ligne aux portes de Guilers, Le Relecq-Kerhuon et Plougastel ou au minimum donner la possibilité aux habitants de ces 3 villes de regagner le centre-ville de Brest, la gare, l'hôpital ... en garant leur véhicule sur un parking relais à l'entrée de la ville.

Je ne comprends pas pourquoi limiter son intérêt en arrêtant ou en démarrant cette 2ème ligne au niveau de la gare. Pour quelle raison ne pas la faire descendre jusqu'au port et créer un parking relais au niveau de la route du vieux St Marc (je n'ose pas dire jusqu'au Moulin Blanc). Si nous voulons dynamiser le port, il faut permettre aux Brestois de descendre facilement jusqu'aux restaurants du port, à la CARENE ou pour une petite promenade sur les quais. A l'inverse, si nous voulons limiter le nombre de véhicules dans le centre-ville, il faudrait permettre aux habitant qui viennent du Relecq-Kerhuon ou par le pont de l'Iroise, de se garer en bas de la ville et venir au centre-ville avec le TRAM. Idem du côté de l'avenue Le Gorgeu, il faut prévoir un parking relais pour les habitants qui viennent des communes situées au nord de Brest.

Tant qu'à réaliser une 2ème ligne de tramway, optons pour une solution ambitieuse afin qu'elle apporte un intérêt, une utilité et une rentabilité optimale.

En vous remerciant par avance de l'intérêt que vous porterez à mes suggestions,

Cordialement

XX

15/06/2019

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de la concertation pour l'amélioration des transports en commun de Brest Métropole, je me permets de faire trois remarques :

Ligne B : je pense qu'il manque un arrêt entre les arrêts ""Gascogne"" et ""Hôpital Cavale"" à l'entrée du pont pour desservir les environs de l'école de commerce.

Ligne D : il est dommage que le ligne D s'arrête à Lambézellec et ne continue pas jusqu'à Porte de Gouesnou, créant ainsi un schéma de transport en réseau et non plus seulement en lignes en étoile. Si la fréquentation est moindre sur la deuxième partie, le service peut être alterné avec terminus à ""Lambézellec"" ou à ""Porte de Guesnou""

Ascenseur : très bonne idée de desservir le port de commerce. Mais pourquoi ne pas desservir le port par le prolongement d'une des deux nouvelles lignes B ou D ? On sait que toute rupture de charge présente une perte de temps pour les usagers et est dommageable pour l'utilisation des transports. De plus cette solution permettrait

de desservir non pas un seul point du port, mais tout l'ensemble du port de commerce. Ici encore les missions pourraient être alternées ""Gare"" ou ""Port de Commerce"" pour s'adapter à la fréquentation.

Avec mes salutations

XX

12/06/2019

Bonjour,

Je suis une étudiante qui est très investie dans la mise en place d'infrastructures et de projets visant à améliorer les conditions de vie et d'épanouissement des habitants dans les villes. Je pense que cet épanouissement est fortement lié à la connexion avec la nature, lien qui s'est peu à peu essouffler au fil de notre migration vers les villes. Il serait intéressant de placer un peu plus de nature au centre de notre ville et de nos vies. Après de longs moments de réflexions, je pense que la mise en place d'espaces verts ne peut être possible que par la soustraction d'espaces existants ayant une autre fonction ou activité. L'espace que l'on pourrait gagner en supprimant la circulation au sein de notre ville serait conséquent. En effet, comme tout habitant, j'ai pu observer la mise en place récente d'une limitation à 30km/h dans le centre de Brest. Ce dispositif n'est selon moi pas suffisant pour apporter des résultats et de réels changements.

Voici ci dessous une liste d'inconvénients concernant la circulation des voitures en ville :

- Embouteillages énormes aux heures de pointe -> retardent l'arrivée au travail et le retour des parents au sein de leur foyer (impact sur les relations).

En effet, en amont les embouteillages limitent et bloquent parfois indirectement les relations parents/enfants le matin notamment (manque de temps, stress et peur d'arrivée en retard -> relations affectées = influence l'état d'humeur de la journée).

En aval, la productivité au sein des entreprises est indirectement affectée du fait du retard et du stress causés par les embouteillages. Ces conséquences induisent un manque de productivité et donc de rendements pour les entreprises Un employé épanoui et heureux est un employé productif.

- Pollution atmosphérique:

*la pollution de l'environnement (acidification des océans) par l'émission de gaz (concentration anormalement élevée) qui augmente l'effet de serre (phénomène qui retient la chaleur émise par la terre lors du rayonnement solaire = réchauffement de l'atmosphère = réchauffement des eaux = baisse de l'absorption des gaz par l'océan et augmentation de l'émission de Co2 dans l'atmosphère par ces derniers (échange chimique) => CYCLE *La pollution sonore : création d'un environnement stressant et fatigant qui affecte l'humeur et parfois même la santé des habitants. Ces habitants qui travaillent dans des entreprises sont donc moins productifs = baisse des recettes pour les entreprises.

*La pollution visuelle : gros impact sur le moral de l'homme, perturbation dans son environnement (manque de présence d'espaces verts et de nature).

- Isolement de l'individu et rupture du lien social. La voiture est la métaphore même de la société individualiste où la majorité des gens y est seule.

SOLUTIONS ENVISAGEABLES :

- Interdire la circulation en ville des voitures et proposer en périphérie des villes des parkings. La relève peut être assurée par les transports en communs ou des transports verts.

- Augmenter les lignes de bus et de tramway = création d'emploi pour l'élaboration, la fabrication et la mise en place de ces lignes = dynamique la ville.

- Une baisse du prix de transport ou une proposition de gratuité des transports en commun pour permettre à tous de profiter de ces services et pour compenser l'absence de voiture en ville. Grâce à ces actions, la fracture sociale entre les différentes classes pourra être brisée et ces actions permettront la reconstruction du lien social.

En adoptant une démarche visionnaire, Brest pourrait être une ville pionnière. Sachant qu'à long terme, le progrès technique est bénéfique à la création d'emploi, la diminution du chômage, l'augmentation des consommateurs et donc des recettes de l'état et des collectivités locales. Une société liée à la nature est une société qui avance et qui va bien. Les pays nordiques en sont un très bon exemple, en effet ils ont recentrés les réelles préoccupations de leur habitants au sein de leur société afin de privilégier la nature, la famille, le bonheur les plaçant ainsi au sommet dans le classement des pays où il fait bon vivre (Bonheur National Brut) ou encore dans le classement du PIB. Aménagement de doubles trottoirs pour les vélos et les piétons => Encouragerait les habitants à se déplacer à vélo => augmentation de la demande => création de nouveaux marchés => rentrée d'argent.

Cette démarche de rendre les transports communs gratuits est déjà appliquée dans plusieurs villes de France où ces actions semblent porter leurs fruits. Ainsi je pense que Brest a tout le potentiel pour devenir cette ville visionnaire qui grâce à la volonté de la population et le soutien de la municipalité et des collectivités pourrait se montrer exemplaire en Bretagne et en France. J'ai foi en ces actions et j'espère qu'elles pourront se concrétiser. Néanmoins, ces actions pourraient faire face à des limites tels qu'à la peur de l'échec ou à celle de la perte financière. Mais je suis persuadée que cette démarche pourrait être une réussite et qu'il ne faut pas attendre que ces idées fuses d'autres villes en France mais que Brest puisse à son tour influencer (dans le bon sens du terme) des décisions concernant d'autres villes. Ainsi, à long terme, adopter un système et un mode de vie plus simple pour soi, pour autrui et pour la planète ne pourra être que bénéfique dans les domaines qu'il soit social, économique, de l'éducation, du bien-être ou de la sécurité de ces habitants.

Je reste à votre disposition pour toutes questions ou informations et je vous remercie pour attention portée à ce mail.

En vous souhaitant un bon dimanche,

Cordialement

XX

05/07/2019

Bonjour,

Je ne dois pas être assez ""geek"" pour comprendre comment mettre un avis sur le site...

Ceci étant, il me paraît important que le BHNS vienne à Lambé.

En effet, cela va augmenter la fréquence des rotations entre le coeur de Lambé et le centre ville et réduire le temps de trajet (actuellement 24 mn par Keredern).

Il est envisagé un sens unique par la rue Yves Giloux puis par la rue Robespierre. Du coup, il faudra absolument éviter des arrêts au terminus place des FFI pour les usagers qui, à destination du centre ville seraient montés aux arrêts Saint Christophe ou Chapalain, sinon ça va rallonger leur temps de trajet.

Concernant les options, il me paraît plus opportun que BHNS et tram n'empruntent pas, tous les deux, l'avenue Foch : doublon inutile.

Et d'ailleurs, le BHNS en passant par les rues de Glasgow et par la rue Mathieu Donnart pour rejoindre le Boulevard Montaigne desservira plus de personnes dans ces quartiers là.

Quant à faire démarrer le BHNS à partir de la place Albert 1er, je n'y vois aucun intérêt et ça obligerait à un changement pour aller au centre ville.

Par contre, il faudra veiller à ce qu'une ligne de bus aille de Lambé vers Kerinou en direction du centre ville, notamment pour se rendre à la clinique Pasteur.

De même, quid des liaisons entre Keredern et Lambé et vers Kerinou, et vers le centre ville?

Cordialement

XX

04/07/2019

Bonjour

Pourquoi ne pas faire rejoindre la ligne A et la nouvelle ligne , de l'hôpital à carrefour en mettant un arrêt au niveau du vern , beaucoup d'usagers sont aussi rive droite

Merci bonne journée

Envoyé à partir d'un Smartphone Android avec GMX Mail.

05/07/2019

Bonjour

Étant sur Paris et ne pouvant participer aux réunions publiques, je vous adresse ce mail après avoir m'être renseigné sur les 72 pages des documents mis en ligne.

Tout d'abord c'est un projet que beaucoup de personnes attendent, l'axe gare-Cavale Blanche est particulièrement saturée aux heures de pointe et de simples bus articulés ne suffisent pas, un tramway est certainement la meilleure solution pour ce projet, un BHNS ne suffirait pas sur cet axe contrairement à ce qu'insinuent les anti-tramway.

En ce qui concerne le BHNS, le tracé gare-Lambazellec m'a l'air idéal, mais la technologie m'a l'air moins suffisante.

Si je devais critiquer les 2 projet, même si je le trouve plutôt intéressant, c'est le passage du tram B dans le centre de Kergoat et le choix du BHNS ""biberonné"" pour la ligne D.

En ce qui concerne le passage au centre de Kergoat, bien que l'endroit pour mettre une station est stratégique, il a des limites : la rue est étroite et sinueuse, absolument pas adapté pour un tram, ça ne va que faire ralentir le tram et engendrer une pollution sonore pour les riverains, sans compter qu'il ne sera plus en voie propre mais partagera la route avec les voitures... Le tram perd ici tout son intérêt, Kergoat a besoin d'être desservi par des transports de proximité, plus par un bus comme le fait l'actuelle ligne 5 qu'un transport lourd comme un tram, à mes yeux il serait plus judicieux de faire prendre au tram le même itinéraire que la ligne 1 à cet endroit qui ne fait justement que passer à côté du quartier, c'est à dire passer sous l'avenue Victor le Gorgeu pour finalement rejoindre l'avenue Tarente, mais le reste de l'itinéraire pour rejoindre l'hôpital reste très bien (sans compter que reprendre cette infrastructure faite pour la ligne 1 ferait économiser au grand minimum 100m de rails).

Du côté de la ligne D, le problème avec le BHNS électrique par biberonnage c'est que ce n'est pas une solution à long terme... Le principe est qu'il se recharge aux arrêts, donc il va falloir investir dans des arrêts spécialisés, plus cher que des arrêts classiques alors qu'un jour est certain que les batteries de bus auront une autonomie suffisante sans avoir besoin de se recharger à chaque arrêt, sans rappeler à quel point les batteries sont nocives pour l'environnement même si la métropole fait un grand pas en avant en ayant l'intention de se mettre à l'électrique... A mes yeux le tracé est superbe, je n'ai rien à redire dessus, mais comme on le sait la plupart des BHNS sont convertis en tram à long terme, alors autant faire directement de la ligne D un tram, surtout qu'il dessert un quartier densément peuplé de Lambazellec et une cité scolaire de 6000 élèves rien que pour Kerichen, un BHNS serait donc très rapidement saturé au bout de quelques mois. Quitte à ouvrir la ligne D quelques années après la ligne B je pense qu'un tram sur ce tracé est également nécessaire.

Je vous remercie d'avoir pris en compte mon avis sur la chose.

Cordialement.

29/06/2019 (via formulaire brest.fr)

Bonjour,

Sera t-il possible d'intégrer dans la nouvelle desserte de Lambazellec, l'existence d'une structure culturelle importante de la Ville de Brest, Le Stella - Maison du théâtre, fréquentée en semaine et en journée par un nombre important de scolaires venant de Brest et de toute la Métropole (horaires des séances 9h30/10h/14h30/ et 15h le

mercredi) et de publics de tous les quartiers (les jeudi et vendredi, séances à 19h30 se terminant pour la plupart après 21H). Actuellement les classes mettent parfois jusqu'à 1h30 et doivent arriver séparément faute de places et les publics (en particulier de Bellevue) nous ont signalé la difficulté de rentrer chez eux à l'issue des spectacles en transport en commun, le dernier bus partant de Lambézellec à 20h15 (un autre à 21h15 au moins les jeudi/vendredi serait bienvenu). Qu'en est il d'une liaison Pontanezen - Lambézellec en bus ou piétonne aménagée ? De plus une vraie correspondance Gare (horaires d'arrivée des trains) Lambézellec éviterait les trajets A/R en voiture pour chercher les artistes et usagers se produisant à la Salle de spectacle. Par ailleurs, est-il imaginable d'indiquer dans le bus, les arrêts desservants des établissements publics (médiathèque, mairie, théâtre...) ?
Je vous remercie pour cette concertation, votre réponse ou prise en compte de notre demande.
Cordialement,

14/07/2019 - Envoi via boîte mail garantie

Je suis favorable à la création de la 2ème ligne (B) de tramway et de la 1ère ligne de bus électriques.

XX

12/07/2019 (via formulaire brest.fr)

Bonjour, dans le tracé de la 2ème ligne de tram, je n'ai pas vu de lien avec la première ligne de tram. Comment les rames rejoindront le centre de maintenance à la Porte de Plouzané ?

14/07/2019

Bonjour,

Habitant Guilers, je me pose la question de la ligne 10 qui passe par Pendfeld et remonte une forte côte pour atteindre Guilers.

Elle entraîne une forte pollution. Il me semble nécessaire de préserver l'avenir en prévoyant que dans 5 ans cette ligne parte du tram de Bellevue.

Elle remontera vers le Spernote. Du Spernote elle empruntera les rue Liouse Weiss et Léopaul Sédard Sangor, bifurquera au rond point de kervao pour aller rejoindre la vieille gare de Bohars. Elle empruntera ensuite l'allée des Marronniers pour rejoindre Guilers et y rentrer par le rond_point de Kerespez.

J'écris ceci pour qu'aucun aménagement nouveau puisse bloquer ce futur parcours.

XX

11/07/2019 - comptabilisé dans les avis courriers

Bonjour,

Merci de mettre en ligne l'avis de la CCIMBO Brest suivant (et de m'informer quand vous l'aurez fait) :

L'analyse réalisée par la CCIMBO Brest a permis d'identifier plusieurs avantages au projet de développement du réseau de transport collectif de Brest métropole :

- une plus grande facilité pour accéder aux grands équipements urbains (hôpitaux, centres de formations, gare...)
- ;
- une amélioration des liaisons entre le centre-ville, ses quartiers et communes périphériques, qui permettront notamment de dynamiser l'activité commerciale du centre-ville ;
- un renforcement de l'accessibilité des zones d'activités de Brest métropole, le personnel présent dans ces zones d'activités pouvant se déplacer plus facilement entre les zones d'activités et le centre-ville en utilisant les transports collectifs ;

- un développement de l'intermodalité au sein de Brest métropole donnant davantage de choix dans les modes de déplacement, réduisant la circulation automobile et donc générant moins de nuisances sonores et de pollution ;
- un projet contribuant à améliorer l'image et l'attractivité de la ville (facilitant ainsi le recrutement de personnel qualifié) ;
- un renforcement de la mobilité sur la métropole, concourant à son développement économique ;
- des retombées économiques générées par ces chantiers potentiels.

Cependant, quelques points de vigilance ont été identifiés :

- porter une attention particulière à l'amélioration et au renforcement concomitant de la desserte des zones d'activités de l'agglomération ;
- différer l'augmentation de la taxe VT au démarrage effectif des travaux ;
- conserver les capacités de trafic routier au niveau des grands axes urbains (Clémenceau, Foch, Le Gorgeu) pour que le centre-ville reste accessible et attractif, et que son activité économique demeure dynamique ;
- pendant la phase des travaux, préserver la pleine accessibilité du centre-ville et veiller à ce que son activité commerciale ne soit, en rien, limitée ou entravée ;
- mettre en place les meilleurs dispositifs d'accompagnement pour les entreprises qui pourraient être impactées négativement par le chantier en projet (ex : commission d'indemnisation amiable...).

En tenant compte de ces points de vigilance, la CCIMBO Brest est donc favorable avec recommandation :

- au renforcement global de la desserte des transports en commun sur la ville et ses communes périphériques ;
- à la création de la 2e ligne de tramway Gare-Bellevue-Hôpital de la Cavale Blanche, avec un passage vers l'Avenue Tarente (plutôt que l'Avenue Victor Le Gorgeu) ;
- à la création de la 1ère ligne de BHNS Gare-Lambézellec, en privilégiant un passage vers les rues de Glasgow et de Camille Desmoulins (plutôt que l'Avenue Foch).

Cordialement.

12/07/2019

Bonjour,

Je viens par ce mail transmettre mon avis sur la concertation transport en cours.

Habitant sur Saint Pierre, à proximité de l'Avenue de l'École Navale, je constate que les projets à l'étude délaissent cette zone de Brest.

Hormis les bus polluants et bruyants qui peinent à monter cette avenue et qui la descendent dans un vacarme important du fait de l'état déplorable de la route, je ne trouve pas le réseau de bus très adapté à mon quotidien, quand au tramway il est à plus de 20' à pied.

Avant d'agrandir le réseau il serait bon aussi d'améliorer le réseau existant avec notamment des bus non-diesel.

En attendant je préfère prendre ma voiture pour me rendre au centre ville de Brest.

Cordialement

XX

11/07/2019

Bonjour,

Je suis favorable à la création de la 2è ligne du tram et du bus à haut niveau de service.

Cependant, j'opterais pour la variante n° 2 pour le secteur de Bellevue pour la préservation de la végétation dans ce secteur (avenue de Provence et Tarente).

Il aurait été intéressant que le BHNS desserve également le port de commerce qui s'est fortement développé et aille pourquoi pas jusque Océanopolis avec peut être une fréquence moins régulière s'il n'y a pas suffisamment d'usagers (variable suivant la saison).

Habitant Bellevue et travaillant à Saint Pierre, j'ai été dans l'obligation de reprendre ma voiture avec l'arrivée du tram : déplacement de l'arrêt de ma ligne de bus d'où un trajet à pied plus long, moins de fréquence du bus correspondant à mon trajet. Avant le tram, je mettais 1/2 h pour me rendre à mon travail. Après le tram et la

restructuration, 1h! J'espère que ce projet améliorera le réseau et me permettra de ré utiliser les transports en commun.

Cordialement,
XX

10/07/2019

Bonjour,

Voici ma modeste contribution au débat sur les transports. Tout d'abord, si la 2e ligne du tram devait desservir l'hôpital de la Cavale Blanche, il faudrait que le terminus soit directement sur le parvis et non boulevard Tanguy Prigent, ce serait à mon sens plus cohérent vis à vis des personnes à mobilité réduite.

Plus largement, concernant les transports, ce qui était pratique avec l'ancien tracé (jusqu'en 2012), c'était qu'il était possible, en partant des centres des différentes communes de Brest métropole, d'accéder directement au centre de Brest (lorsque j'étais étudiant, j'appréciais de pouvoir, à partir de Guipavas, aboutir directement au pied de la fac Ségalen sans avoir à changer place de Strasbourg). A l'heure actuelle, seules les communes de Guilers et Bohars bénéficient de cette facilité. Certes, à Plouzané, Gouesnou et Guipavas il existe le tram, mais, pour reprendre l'exemple de Guipavas, le terminus n'est accessible qu'en voiture !

A mon sens, il serait donc souhaitable d'étudier la possibilité de raccorder chaque commune au centre de Brest (imaginez une personne à mobilité réduite habitant Gouesnou ou Guipavas et travaillant à Brest, obligée de changer à Strasbourg...) ou au moins, pour les communes équipées d'un tram, un système de bus ou navettes de telle sorte que la voiture ne serait plus obligatoire pour aller jusqu'à la station.

Ensuite, pour inciter les usagers à prendre le bus, ne pourrait-on pas réfléchir à une gratuité des transports ?

Enfin, pour les personnes habitant dans les communes hors Brest métropole travaillant ou se rendant régulièrement dans l'une des communes de BM, serait-il possible de mettre en place des parkings-relais près d'une station de bus ? Par exemple, pour une personne habitant Loperhet et travaillant à Brest, mettre un parking-relais à proximité de l'une des stations de bus de Plougastel afin qu'elle y laisse sa voiture pour la journée et aille au travail en bus ?

Bien cordialement,

XX, Brest, après avoir longtemps habité près de Guipavas, vous l'aurez sans doute deviné !"

11/07/2019 - Via mail contact Je Participe

Suite à la réunion d'hier soir (10/07), 2 groupes de suggestions:

-revenant d'un séjour touristique à Cracovie, j'ai constaté que cette ville (plus peuplée que Brest) dispose d'un maillage dense de trams à rythmes de cadencement élevés; il y a des automates de vente de tickets à l'intérieur des rames (pas toutes); dans l'hypercentre, de petites portions sont communes à plusieurs lignes, ainsi on peut attendre sa correspondance sans sortir de l'abribus (appréciable par mauvais temps); beaucoup de rames comportent une remorque (probablement seulement aux heures de pointe, limitant ainsi le ""transport de sièges vides"" aux heures creuses)

-il y a 25-30 ans, j'avais entendu parler qu'une ville du sud-ouest (je crois que c'est Bayonne) avait, pendant quelques années, conclu une convention avec des compagnies de taxi pour, aux heures creuses de début de nuit, faire circuler des voitures de 3, 5 ou 7 places appartenant à ces compagnies plutôt que des grands bus aux 9/10° vides. Je ne sais pas pourquoi ce système était tombé à l'eau. Il y a peut-être là une piste à creuser pour répondre aux inquiétudes quant à l'insécurité, diminuer le gaspillage lié à la circulation de gros véhicules vides, permettre aux taxis d'obtenir des ressources complémentaires en participant à un service public sans saborder leur activité principale.

Par sécurité le message a été sauvegardé dans le sous-dossier ""Sauvegarde des messages envoyés"" dans le backoffice du site Internet.

Merci.

13/07/2019

Voici mes remarques:

La 2 eme ligne de tram aurait dû être la 1ere.

Le BHNS...SANS AVIS.

LE RENFORCEMENT DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN :

Sur ce dernier point, il serait temps que les communes de la métropole soient desservies correctement. Pour Guipavas, rotations depuis le terminus du tram promises lors des réunions d'informations préalables à la construction de ladite ligne de tram...c'était Il y a longtemps...

Il faut une ligne qui aille de Guipavas à Liberté et non pas à Strasbourg.

L'ancienne ligne de bus avant la mise en service du tram correspondait mieux aux besoins des Guipavasiens.

L'actuelle ligne est très problématique . Voici un exemple parmi tant d'autres: les Guipavasiens qui veulent prendre le bus à Hoche ne peuvent pas le faire par manque de places (impossible d'entrer dans le bus réellement) à certaines heures du fait des jeunes en provenance de Pen ar Ch'leuz et qui vont descendre juste après à Strasbourg. Cette portion de ligne n'a d'intérêt que pour les Brestois et cela empêche les Guipavasiens d'accéder à leur ligne de desserte.

Les personnes âgées de Guipavas ne peuvent plus aller à Brest car prendre le tram à Strasbourg ne leur est pas possible. Et comme le tram ne dessert pas Guipavas mais juste IKEA, les Guipavasiens âgés de Coataudon-Tourbian ne vont plus consommer à Brest. Ceux du centre de Guipavas, tant qu'à devoir prendre leur voiture, vont consommer à Landerneau ou Lesneven.

Le commerce brestois meurt car les transports en commun ne permettent pas un accès facile pour les habitants des villes périphériques.

Guipavas- Liberté : ligne directe en bus est une priorité !

Beaucoup de Guipavasiens réclament un retour à la ligne telle qu' elle était avant le tram c'est-à -dire via Montaigne, Albert 1 er et Hôpital Morvan , ce qui permettait aux plus âgés d'aller à des rdv médicaux à Morvan et Pasteur au lieu d'y aller en VSL maintenant...avec un coût substantiel pour la sécurité sociale.

Bien cdt.

XX

14/07/2019

Bonjour,

Trouvez ci-joint une contribution à la concertation au sujet des transports, suite à l'appel à contribution mis en oeuvre par Brest Métropole BMO. Merci de la joindre aux autres contributions.

Projet de tramway dite ligne B / ligne BHNS

Opposition absolue à la suppression des talus centraux arborés de l'avenue du Bouguen et avenue de Tarente, talus permettant des localisation d'insectes en pleine ville

Opposition absolue aux abattages d'arbres le long des différents segments du tracé

Opposition absolue aux suppression d'espace vert arborés

Réflexion sur les arrosages matinaux et sur les gachis d'eau (arrosage de la coulée verte en pelouse)

Mise en place d'un cahier des charges exigeant en terme d'écologie positive (recyclage des énergies de freinage, plantation d'arbres, etc...)

Demande de mise en place d'une ambiance cabine/signalitique en français-breton-anglais comme pratiqué sur la première ligne de tramway.

Avis personnel favorable à la construction d'un second pont entre la place Albert I et l'avenue du Bouguen (transit rive droite-rive gauche à améliorer)

Avis personnel favorable à la construction d'un nouveau pont bi-voie Villeneuve (accès des secours CHRU très problématique)

Connexion de la ligne en régime train-tram avec le réseau SNCF par la mise en service de matériels adaptés (type Citadis Dualis, Siemens Avento, ...) pour une liaison sans rupture de charge entre Landerneau et Brest-Cavale

Création d'un site de stockage de rames train-tram au Rody

Création de gares train-tram entre Kerhuon TER et Brest TER (création d'une halte SNCF Océanopolis-Moulin Blanc, puis Le Relecq, puis Kerhuon TER qui existe)

Connexion en train-tram de l'aéroport depuis Brest via Landerneau/création d'une ligne BHHNS vers Brest Guipavas et l'aéroport

Absolue nécessité de fabriquer tous les matériels en France (lutte contre le chômage, cahier des charges d'achat)

Reprise de l'idée "Rebsamen-Cuillandre" d'achat commun de matériel pour diminuer les coûts unitaires (collaboration Dijon-Brest)

Préservation de l'accès fret mono-voie SNCF électrifié depuis le Rody vers le port de commerce (diminution du nombre de camions sur les routes) et vers la plateforme portuaire civile

Très cordialement,

XX

14/07/2019

Bonjour,

Je travaille depuis 28 ans au siège du Crédit Mutuel Arkea et j'ai du mal à comprendre qu'il n'y ait pas d'arrêt de bus proche du siège et pas de liaison tram-siège.

Est-ce prévu au plan ? Si non pourquoi ?

Merci d'avance .

Bien cordialement

10/07/2019

Bonjour,

le quartier de Guipavas proche du Relecq-kerhuon est actuellement desservi par la ligne 11 du Relecq-kerhuon dont le terminus est place de Strasbourg. Il faut environ 1/4 d'heure à pied pour rejoindre l'arrêt le plus proche (sainte barbe) depuis la rue Martin Luther King. La ligne nous conduit place de Strasbourg. Depuis la place de Strasbourg, pour aller à Guipavas (par exemple la mairie, la médiathèque, les commerces du centre ville) il faut prendre une autre ligne...en tout environ une heure pour l'aller et une autre heure pour le retour. Pour aller par exemple à Ikéa, qui est aussi sur la commune de Guipavas, il faut à nouveau prendre la ligne 11 puis le tramway en passant là encore par la place de Strasbourg. Une ligne de bus remontant vers la zone d'ikéa puis filant vers Guipavas centre serait me semble-t-il utile.

De même pour aller voter cela s'avère assez compliqué en transport en commun.

De plus en été, époque touristique, les bus de cette ligne 11 sont moins nombreux (maximum 2 par heure). Les week-end en hiver, le dimanche un bus par heure. En semaine en hiver, 2 à 3 bus par heure selon les heures. Il faut parfois attendre 40 mn en semaine en pleine période.

L'augmentation des lignes et davantage de bus pour une même ligne favoriserait l'écologie, la socialisation, l'utilisation des commerces, l'accès à la culture .

Avant le tram, le téléphérique et le futur ascenseur.....

merci

Très cordialement

XX (une citoyenne)

10/07/2019

Bonjour,

Ma participation à cette concertation publique concerne la ligne D BHNS et plus particulièrement la partie entre les stations Kerigonan et Donnart.

Je suis résident de la rue Mathieu Donnart et mes interrogations (qui sont également celles de mes voisins) concernent le partage qui sera fait de la chaussée.

En effet, les deux voies qui seront réservées au BHNS vont occuper une grande partie de l'espace et si j'ai bien compris la circulation automobile y sera interdite. Dans ces conditions, quelles sont les dispositions qui sont envisagées pour permettre l'accès des riverains à leur domicile (largeur des trottoirs, zone de stationnement de véhicule, possibilité de stationnement pour déménagement ou livraison de gros volumes) dans cette rue comprenant plusieurs passages resserrés ?

Cordialement

XX