

Registre numérique

62 avis

Posté le 20 juin 2019 à 21h52 - **Martine P.**

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 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.

Posté le 17 juin 2019 à 23h01 - **Vincent B.**

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.

Posté le 17 juin 2019 à 15h54 - **THIERRY R.**

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?

Posté le 17 juin 2019 à 14h28 - **Ewen T.**

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

Posté le 17 juin 2019 à 13h25 - **Yvon T.**

Thomas-Quillévé

-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 certains 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?

Posté le 16 juin 2019 à 20h25 - **Bouchra G.**

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.

Posté le 15 juin 2019 à 17h21 - **Julien C.**

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.

Posté le 14 juin 2019 à 08h08 - **Cendrine N.**

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 faces 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 vue 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

Posté le 12 juin 2019 à 14h58 - **Dominique A.**

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 refaite 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 2eme 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

Posté le 10 juin 2019 à 13h23 - **Françoise F.**

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.

Jean-Paul FAUDET

Posté le 10 juin 2019 à 12h02 - **Morgane S.**

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.

Posté le 07 juin 2019 à 08h17 - **bruno r.**

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

Posté le 06 juin 2019 à 17h27 - **christian b.**

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.

Posté le 05 juin 2019 à 21h09 - **CHRISTIAN T.**

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.

Posté le 05 juin 2019 à 18h22 - **Patrice B.**

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.

Posté le 05 juin 2019 à 15h53 - **Bernard M.**

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.

Posté le 04 juin 2019 à 23h36 - **Guy C.**

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.

Posté le 04 juin 2019 à 23h12 - **Guy C.**

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 simplifierait énormément les parcours de Bellevue et Lambé vers Thalès et le Technopôle, en n'obligeant pas à passer par le centre ville

Posté le 04 juin 2019 à 16h01 - **Sylviane C.**

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 bruyante . 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 voiture, 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

Posté le 04 juin 2019 à 11h46 - **André A.**

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 Frotven 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 1er 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

Posté le 04 juin 2019 à 10h51 - **Chantal D.**

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

Posté le 03 juin 2019 à 12h21 - **Thomas L.**

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.

Posté le 03 juin 2019 à 11h12 - **Philippe S.**

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

Posté le 01 juin 2019 à 21h33 - **MARIE S.**

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)

Posté le 31 mai 2019 à 14h04 - **Yvon T.**

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 tout 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 pourrai-t-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.

Posté le 31 mai 2019 à 11h36 - **Thierry E.**

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 brestoïse 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...

Posté le 30 mai 2019 à 14h00 - **Daniel** .

Je pense que les deux lignes sont nécessaires.

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.

Posté le 29 mai 2019 à 14h36 - **HELENE L.**

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!

Posté le 26 mai 2019 à 21h15 - **MARIE S.**

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 côté 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 coûte beaucoup moins cher aux contribuables de la ville (ceux qui paient les impôts locaux démentis).

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

Posté le 24 mai 2019 à 10h58 - **Erwan K.**

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.

Posté le 24 mai 2019 à 09h40 - **Jean L.**

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 ?

Posté le 22 mai 2019 à 10h38 - **Philippe S.**

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, Ph. Saget (CCQ Brest-Centre)

Posté le 21 mai 2019 à 11h21 - **CHRISTOPHE T.**

Bonjour,

Le projet me sied parfaitement.

Juste une proposition :

La ligne de bus électrique desservant Lambazellec 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

Posté le 19 mai 2019 à 18h08 - **Thomas L.**

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.

Posté le 17 mai 2019 à 20h11 - **Hervé H.**

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.

Hervé

Posté le 17 mai 2019 à 11h23 - **ODILE C.**

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 Kerzénuel 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 serai opportun de placer un radar fixe sur l'avenue de la 1ère 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 Brestoïses. 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.

Posté le 17 mai 2019 à 11h11 - **Jean L.**

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.

Posté le 17 mai 2019 à 09h58 - **Jean L.**

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 Montbary 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'autres arrêts pour les habitants de Plouzané et plus loin pourraient se trouver à proximité de la porte du

Conquet

Posté le 15 mai 2019 à 15h08 - **BRUCE B.**

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.

Posté le 15 mai 2019 à 00h17 - **Ghislaine F.**

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 facts et le quartier de Bellevue). Et comme dit par de nombreux internautes, lors des travaux, garantir qu'un 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 1er -- 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

Posté le 14 mai 2019 à 11h15 - **FRANCOISE L.**

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 ?

Posté le 13 mai 2019 à 17h42 - **luc c.**

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 personnes travaillent 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 :-)

Posté le 13 mai 2019 à 09h47 - **Quentin C.**

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.

Posté le 11 mai 2019 à 20h47 - **Olivier C.**

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).

Posté le 11 mai 2019 à 09h53 - **Thomas L.**

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 passer par le Frotven ? 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 ?

Posté le 10 mai 2019 à 16h23 - **THIERRY R.**

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 kertzouric). Une station de location de vélos électriques à cet endroit serait aussi un plus.

Posté le 10 mai 2019 à 10h47 - **Philippe M.**

Bonjour,

je suis en accord avec ce qu'a écrit monsieur X Clément 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.

Posté le 10 mai 2019 à 09h26 - **Véronique A.**

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?

Posté le 07 mai 2019 à 18h27 - **Anthony L.**

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.

Posté le 07 mai 2019 à 17h11 - **Daniel A.**

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 bêmol " je ne vois pas l'intérêt de doubler les lignes avec celle du futur Tram, un départ du coté 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

Posté le 07 mai 2019 à 12h15 - **Thomas L.**

En réponse à Monot Bernard :

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 Landivisiau 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.

Posté le 07 mai 2019 à 00h54 - **Bernard M.**

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.

Posté le 03 mai 2019 à 01h21 - **Thomas L.**

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

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 exclus 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.

Posté le 01 mai 2019 à 21h22 - **Clément X.**

** 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 arrête 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 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 fréquentés 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_à_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_à_TPG_(Gen%C3%A8ve_*_printemps_1989).jpg) 

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

Posté le 01 mai 2019 à 18h56 - Charly H.

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 ou 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...

Posté le 01 mai 2019 à 11h24 - **marie noelle f.**

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 .

Posté le 01 mai 2019 à 09h23 - **Gaëlle P.**

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

Posté le 30 avril 2019 à 00h21 - **Thomas L.**

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 doté 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.

Posté le 29 avril 2019 à 19h58 - **olivier m.**

Je m'interroge sur la création d'une deuxième ligne de Tram. Cela coute 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 couteux 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

Posté le 29 avril 2019 à 14h24 - **Christèle P.**

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!

Posté le 29 avril 2019 à 11h10 - **Véronique L.**

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 quotidiens. 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.

Posté le 29 avril 2019 à 10h13 - **Séverine J.**

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.



Vous aussi, donnez votre avis

VOUS CONNECTER

OU

CRÉEZ UN COMPTE ET PARTICIPER

Dernière mise à jour le : **29 avril 2019**



HÔTEL DE METROPOLE

24, rue Coat-ar-Guéven - CS 73826
29238 BREST CEDEX 2
Tel. : 02 98 33 50 50
Fax. : 02 98 33 50 06
contact@brest-metropole.fr
www.brest.fr

Accueil au guichet

Lundi au Vendredi : 7h45 à 18h30 (17h30 en été)

Accueil téléphonique au 02 98 33 50 50

Lundi au Vendredi de 8h /18h
Samedi 8h30/12h30

HÔTEL DE VILLE DE BREST

2, rue Frézier - CS 63834
29238 Brest Cédex 2
Tel. : 02 98 00 80 80
Fax. : 02 98 00 81 08
contact@mairie-brest.fr
www.brest.fr

Accueil au guichet

Lundi au Vendredi : de 8h30 à 17h30 (17h en été)

Samedi : de 9h à 12h (juillet et août : fermé le samedi matin sauf le dernier samedi avant la rentrée scolaire)

Accueil téléphonique au 02 98 00 80 80

Lundi au Vendredi de 8h /18h
Samedi 8h30/12h30

