

## DÉPLACEMENT

# Révision du schéma directeur vélo de Brest métropole

Le nouveau schéma directeur vélo 2020 – 2025 de Brest métropole adopté le 6 décembre 2019 vise à doter notre territoire d'une politique commune et ambitieuse pour le développement du vélo. Il est consultable dans les supports en téléchargement...

## Avancement du projet

- 1 Recueil des attentes
- 2 Synthèse des attentes
- 3 Rédaction du schéma
- 4 Restitution et concertation
- 5 Validation du schéma



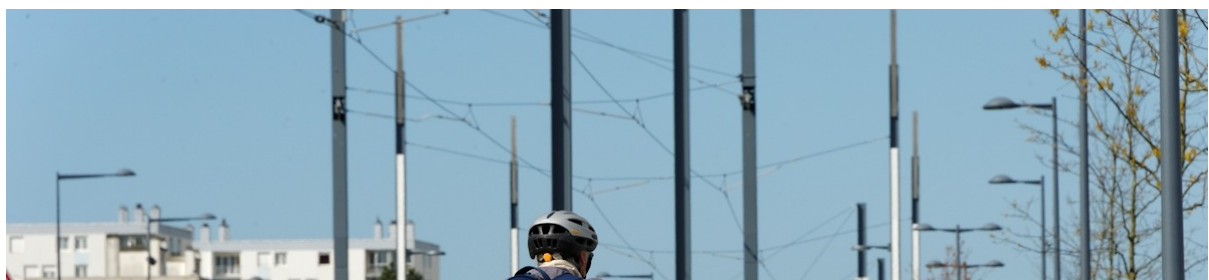
[HISTORIQUE DU PROJET](#)

## Concertation terminée

Type : Consultation du public

[Situer le projet](#)

Porteur de la concertation : Brest métropole





## Présentation du projet

Le précédent Plan vélo, adopté le 18 juin 2010, a permis de doubler la part modale du vélo sur la métropole, pour atteindre aujourd'hui 1,5% des déplacements.

L'objet de ce nouveau schéma directeur est donc de prolonger et d'amplifier cette dynamique afin d'atteindre un objectif de 4% à l'horizon 2025.

Fruit de l'évaluation du précédent schéma et d'une large concertation des usagers, ce nouveau schéma vise à ajuster les liaisons cyclables mais également de proposer de nouveaux aménagements de sécurité et de nouveaux services aux habitants, afin de rendre l'usage du vélo plus aisé et donc plus habituel.

Il s'appuiera sur un plan d'actions réaliste et planifié, avec une échéance 2025 volontairement courte pour favoriser sa mise en œuvre dynamique.

Il s'agira également d'intégrer dans cette démarche les grands projets à venir, en particulier dans le domaine des transports publics (2ème ligne de tramway, Bus à haut niveau de service, liaisons rapides vers les communes...) et les possibilités offertes par la nouvelle délégation du service public de mobilité durable du réseau bibus.

Enfin, ce nouveau schéma directeur permettra de nourrir les réflexions qui accompagneront le terme de l'actuelle délégation du service public stationnement en 2023 et de la future révision du Plan local d'urbanisme.

L'objectif est bien de faire de Brest et sa métropole un territoire où la pratique du vélo est accessible et agréable pour tous, toute l'année et en toute sécurité.

Pour plus d'informations sur la politique cyclable de Brest métropole, [rendez-vous sur brest.fr](https://www.brest.fr)

**Passez en mode vélo !**

## Les étapes du projet

- > **Phase 1 / Diagnostic**
  - Bilan schéma 2010
  - Analyse d'accidentologie des cyclistes
  - Exploitation de l'enquête ménages déplacements
- > **Phase 2 / Consultation**
  - Recueil des attentes
- > **Phase 3 / Analyse de faisabilité**
- > **Phase 4 / Concertation**
  - Finalisation du document
- > **Phase 5 / Adoption**

**Les aménagements cyclables sur la métropole**

[Agrandir la carte](#)

Supports en téléchargement



## Schéma Directeur Vélo 2020-2025

(.PDF, 10,65Mo)

[Télécharger](#)

## Les avis et réactions

Posté le 31 août 2019 à 23h41 - **Tiennot** .

Globalement, le schéma directeur fait part de bonnes intentions, mais se contente de dire "on devrait améliorer la sécurité à vélo". Pas ou peu d'objectifs concrets, hélas.

Je note un point avec lequel je suis totalement d'accord : la sécurité dans les ronds-points. Ce sont des zones dangereuses pour les cyclistes, comme les deux mentionnés dans les points à améliorer zone de Kergaradec. En revanche, je vois mal pourquoi vouloir en installer toujours plus. Pourquoi vouloir en faire de nouveaux rue de l'Harteloire, alors que les feux rouges garantissent bien mieux la sécurité des cyclistes ?

Dans ce schéma directeur, je n'ai rien vu concernant un éventuel réaménagement du haut de l'avenue du général Paulet. Pourtant, nous manquons réellement d'un itinéraire sécurisé pour accéder à la zone de Kergaradec à cet endroit. Les dépassements dangereux sont légion. Je note également qu'aucune extension de la bande cyclable rue Jeanne Chauvin n'est prévue. Rien n'est prévu non plus dans les rues alentours, toutes neuves pourtant. Alors quel intérêt de faire 100 mètres de bande cyclable, puis plus rien ? À ce compte-là, autant ne rien faire du tout ! Ou alors serait-ce juste pour respecter la loi LAUR ?

Toujours concernant les axes dangereux, je note qu'un réaménagement "dans le sens montant" uniquement est prévu rue de Paris, "en profitant des infrastructures pour les transports en commun". En quoi cela consiste-t-il concrètement ? S'il s'agit juste de peindre des pictogrammes vélos sur une voie de bus, je ne considère pas cela comme un aménagement, juste un bricolage. Et qu'est-il prévu sur cet axe pour faire ralentir les véhicules motorisés ?

Mais peut-être devrait-on commencer par corriger les erreurs commises lors de la création des infrastructures précédentes ? Du côté de l'amélioration de l'existant, est-il prévu de supprimer les lampadaires au milieu de la piste cyclable longeant le tramway rive droite ? Toujours sur cette même piste, il faudrait inverser l'ordre des priorités des feux au niveau de l'entrée de Brico-dépôt. Le feu vélo devrait être vert en permanence, et celui voitures rouge, ne se déclenchant uniquement qu'à l'arrivée d'un véhicule. Le système actuel est ridicule : aucun cycliste ne s'arrête au feu rouge pour appuyer sur le bouton et le déclencher ! Enfin, une expérimentation est prévue à Plouzané concernant la suppression des cédez-le-passage de la piste cyclable (enfin !), dont on ne voit d'ailleurs pas vraiment la raison de leur présence. Sur quels critères se fera le jugement d'étendre cette décision aux autres pistes ? Et à quelle date ?

Un point est totalement absent de ce schéma directeur : quelles mesures sont prévues pour faire respecter les aménagements cyclables actuels ? Je ne compte plus le nombre de camions de livraison de voitures garés sur la bande cyclable rue de Gouesnou, par exemple. Les riverains s'en servent également comme parking. Résultat, je ne passe plus par là, car il devenait trop dangereux de circuler dans ces conditions. Le meilleur aménagement du monde ne sert à rien si des véhicules se stationnent dessus !

En conclusion, je dirais que, pour avoir des aménagements bien conçus, il faudrait les penser d'abord pour les cyclistes et les piétons, et ensuite seulement pour les véhicules motorisés. Sinon, on continuera d'avoir des "aménagements" sous forme de bouts de trottoirs ou coups de peintures donnés "là où il reste un peu de la place"...

Posté le 31 août 2019 à 18h37 - **PAU** .

### Observations générales

Le vélo est mon moyen de déplacement quotidien depuis 2,5 ans, et régulier depuis plus de 20 ans. A Brest, cela reste hyper dangereux. En l'état actuel, je ne permets pas aux enfants de moins de 20 ans de prendre leur vélo pour aller à l'école ou en fac.

Les cyclistes, dont je fais partie, ne sont pas forcément des grands sportifs qui s'arrêtent et repartent sans mal, pour ma part j'ai 60 ans. L'effort dans les côtes fait "tanguer" le vélo" et les voies cyclables ne sont pas assez à l'écart de la partie voiture.

Il y a des kms de pistes qui sortent de nulle part (garage immeuble par ex) et s'arrêtent brusquement. On a l'impression que les pistes disparaissent dès que la circulation devient particulièrement dangereuse. Dans

ces conditions se glorifier de création de kilomètres supplémentaires tous les ans, ne peut faire plaisir qu'à ceux qui ne s'en servent pas !

Dès qu'il y a des travaux, c'est la piste/bande cyclable qui saute.

Les fameux axes de 'circulation apaisée' sont pensés pour les voitures, il faut séparer les vélos. Sur des axes neufs comme rue du général Paulet, à 30 km/h, il y avait toute la place pour faire une piste séparée. C'est une mauvaise idée de supposer que puisque personne ne roule vite, il n'y a plus de problème, la question est le partage de l'espace. C'est d'ailleurs ce qui se fait dans les villes ouvertement et réellement pro-vélos. Le tracé des pistes ne semble pas pensé, par exemple au bas de la rue Jules Lesven. J'aimerais parfois mettre les concepteurs sur un vélo et les suivre pour voir comment ils se débrouillent pour s'en sortir sains et saufs et sans mal de mer !

Quant on arrive sur les giratoires, les pistes ou voies cyclables doivent être continues, on devrait pouvoir passer à gauche ou à droite par les passages piétons, sur des emplacements dédiés évidemment par en empiétant sur la place dédiée aux piétons.

On ne devrait pas être bloqué derrière un bus à son arrêt, surtout en montée, il devrait y avoir des dérivations qui passent derrière les abribus par exemple. A Brest, on a l'impression au contraire que les trottoirs sont encore plus hauts à ce niveau.

On devrait pouvoir tourner à droite en roulement continu (même très ralenti) surtout en montée quand il y a des stops, des feux ou des cédez-le-passage. Prévoir une voie réservée

Il faudrait une véritable intermodalité tram/bus/car/ascenseur/téléphérique/velos. Les plages horaires réservées sont ridicules. Brest ne semble pas comprendre que c'est un moyen de transport pour aller au travail aussi.

Tous (ou la majeure partie si danger avéré) les sens uniques devraient être à double sens pour les vélos.

Les feux tricolores devraient pouvoir être déclenchables par les cyclistes.

On manque cruellement de garages sécurisés. Je ne laisserai pas mon vélo à la gare toute la journée par exemple, et le nombre de boxes est beaucoup trop faible. Il en faudrait davantage dans la ville. Sans parler de boxes sécurisés, le nombre d'endroits où simplement attacher son vélo est affligeant.

Les pistes sont mal entretenues, il m'est arrivé à plusieurs reprises de me retrouver instantanément sur la jante, après avoir pris un tesson de bouteille dans le pneu.

On pourrait partager plus de trottoirs avec les piétons (ces derniers restant prioritaires bien sûr) comme sur le Parvis de La Défense par exemple où le message est répété partout.

La coexistence avec les bus dans les couloirs dédiés, comme avenue Le Gorgeu par exemple est très stressante. Qui n'a pas roulé vent debout et bus au cul là-bas ? Le passage sur le trottoir est quasi obligatoire, et si on prend en compte la largeur des trottoirs, il y aurait toute la place. Quant au pont Schumann, dans le sens où on ne peut pas prendre le trottoir, la voie de bus s'arrête brusquement avant le carrefour de la place Albert 1er, qui est une des plus dangereuses je pense. Il faudrait l'aménager pour passer par les passages piétons, en les agrandissant évidemment.

L'absence presque totale de voie cyclable dans les descentes ne laisse pas de place aux vélos. C'est pas parce qu'on descend qu'on a envie de se retrouver coincé entre 2 voitures qu'on énerve.

Exemples d'endroits accidentogènes et très mal pensés, voire pas pensés du tout pour les vélos :

Bas de la rue Pierre Sénard, mort assurée. Déjà la rue elle-même est très dangereuse (trottoir très étroit sur une bonne partie et sous le pont, voitures lancées), mais arrivé en bas, il faudrait dérouter les vélos sur les trottoirs et passer par les passages piétons.

La rue Poullic al Lor est également une énigme : certes les vélos peuvent la descendre à partir de la rampe du port, mais il n'a pas été pensé à ceux qui montent ! Soit il faut emprunter la bande cyclable qui descend, au risque de se prendre un cycliste qui descend aussi, soit on est supposé monter derrière les voitures qui font du surplace et redémarrent en côte, et les cyclistes aussi ? Impossible ! La partie sens unique avec feux, devraient laisser passer les vélos

Le rond-point de la gare est également une aberration. Quand on remonte du port, la voie bus est squattée par les cars qui stationnent. Avec tout l'espace disponible, on pourrait passer par la partie gauche du parking de la gare et à côté des boxes et remonter sur un espace dédié sur l'esplanade-trottoir (où souvent des voitures et fourgons stationnent aussi) et tourner bd Gambetta ou continuer sur Clémenceau par le trottoir. Idem pour aller sur la rue de Lyon, tourner à gauche avant le rond-point et continuer en passant le long du jardin Kennedy.

Boulevard Gambetta au début (maintenant après le feu de la rue Victor Hugo on peut prendre le trottoir jusqu'au moment où face à la rue Richelieu il disparaît dans l'Ether !), on devrait pouvoir partager l'espace avec les piétons en roulant au ralenti bien sûr et en leur laissant la priorité.

Une autre étrangeté au niveau de la grande Poste. Les vélos peuvent remonter devant le Multiplexe, mais par quel miracle peut-on arriver au début de la bande cyclable dessinée ? En sautant par-dessus l'herbe de la voie de tram ?

Au niveau de la fac Ségalen, il devrait y avoir aussi une piste en remontée vers l'hôpital et passer d'un bord à l'autre par les passages piétons à élargir évidemment. Quant à la piste qui vient de la piscine Foch et qui ramène les cyclistes sur le rond-point du Multiplexe et de la fac, même pour tourner sur le bd Clémenceau, on se demande qui a pensé à ça ? Il faut faire éviter de pénétrer sur le rond-point, celui-là est particulièrement flippant.

Quartier Keruscun-Pilier Rouge, un certain nombre de sens uniques sont maintenant permis aux vélos en contresens ce qui est très bien, mais il faudrait en étendre le nombre. Rue Kerjaouen par exemple ce n'est pas le cas, alors qu'elle est sensiblement plus large que les rues Gonidec ou Keruscun.

Après le pont de Recouvrance quand on va vers la maison de la Fontaine par exemple, il faudrait pouvoir continuer en venant du trottoir du pont, sur le côté gauche du bas de la rue de la Porte pour tourner vers la

gauche. (Si on vient du Port de commerce, on se retrouve fatalement sur le trottoir de gauche (direction Recouvrance) à moins de sauter par-dessus la séparation médiane de la rue.

Ce n'est pas exhaustif, mais un relevé d'endroits où je passe souvent, je pense que tous les cyclistes ont des idées pour leur quartier et les endroits sur leurs trajets.

Posté le 30 août 2019 à 09h49 - **Long** .

Bonjour,

Voici quelques points qui pourraient être améliorés sur Brest :

- Toutes les intersections coupant les pistes cyclables sont des lieux très dangereux à Brest. Un exemple est la piste cyclable qui longe le tramway au carrefour près du Carrefour Iroise ou bien les deux sur le carrefour de fort montbarey. Lorsque le feu est vert pour les cyclistes qui vont tout droit il est également vert pour les automobilistes tournant à droite et à gauche. Les automobilistes ne regardent presque jamais et coupent la priorité ce qui en fait un endroit très dangereux.

Le réseau bus-vélo devrait être amélioré pour une vraie continuité:

-Les bus devraient pouvoir autoriser les vélos lorsque ceux-ci ont un problème technique (roue crevée etc..) s'il y a de la place. Ou alors la mairie pourrait installer des bornes de réparations dans différents endroits le long des pistes cyclables

-Les parkings à vélo bibus sont accessibles seulement avec abonnement, résultats ils sont vides et les vélos sont accrochés sur l'extérieur. Ils devraient être accessibles avec toutes les cartes bibus ou avec les coupons de bus.

Quelques points plus spécifiques remarqués lors de mon trajet Brest-Plouzané tous les matins:

-Les escaliers près du carrefour iroise allant du parking vers le tramway sont dangereux pour les piétons, il n'y a aucune visibilité et les piétons courent en traversant la piste pour attraper leur tramway. Il faudrait abaisser le muret ou mettre un miroir.

-Le tronçon Thalès - Trinité pourrait comporter des miroirs pour augmenter la visibilité des cyclistes sur les nombreuses voies coupant l'axe cyclable.

-Des arbres bouchent la vue des cyclistes au carrefour de Fort Montbarrey dans le sens Brest-Plouzané, au moment de traverser la 2 voies.

-Il y a une barrière dangereuse près de l'arrêt de tramway devant le lycée Dupuy de Lome pour les cyclistes s'écartant de la piste cyclable, elle n'est que très peu visible voir pas visible de nuit.

Posté le 29 août 2019 à 21h11 - **Munoz** .

Fraichement installé sur Guipavas, travaillant au Relecq pas loin du Leclerc, mon trajet Vélo taf c'est l'aller sur la "Rue de la Vallée" et ses dangereux virages, et le retour c'est "Route de Lavallot", sa montée qui renforce les cuisses et la piste cyclable qui s'arrête n'importe comment ! Alors question aménagement pour nous cyclistes c'est pas encore ça ! Pourtant il me semble, il y a des solutions pour que la Route de Lavallot soit raccordé au Boulevard Michel Briand. Je croise assez de vélos sur cette route pour penser que ce circuit pourrait être encore plus fréquenté si il était sécurisé.

Posté le 29 août 2019 à 18h05 - **Bourguignon** .

Entre le 19/6/ et le 27/08 beaucoup d'interventions très intéressantes, surtout si elle sont prises en compte par les "décideurs". D'abord parce ce qu'on se rend compte que ses interventions sont vécues, dans la vraie vie , de pratiquants le vélo. Et l'on se rend compte aussi de l'immensité de la tâche pour les fabricants du SDV brestôas.

Il va falloir évidemment changer le fonctionnement de la prise de décision pour les aménagements vélos. Si l'on veut une continuité dans le SDV, la décision doit se faire au niveau du service de la voirie de la Métropole en collaboration avec les services de voirie du Département et de la Région (Si, si Messieurs dames de la fonction publique territoriale c'est possible); avec un budget spécifique vélo. Parce qu'on voit bien aujourd'hui les LIMITES du SDV de 2010 où tout ce qui est aménagement vélo dépendait de la bonne volonté ou pas de l'adjoint au Maire du quartier et comme il n'y avait pas de réunions de ceux-ci pour collaborer ENSEMBLES avec, aussi, les maires de la métropole. Donc, chacun s'est fait son SDV de quartier. Ce qui est certes satisfaisant pour l' élu (forcément sinon pourquoi fonctionner comme ça) mais un peu ridicule pour le résultat (pour rester poli) surtout pour les cyclistes qui, contre vents et marées(on est à Brest), prennent COURAGEUSEMENT leur vélo en espérant rester vivant à la fin de leur trajet (ce qui n'est pas détendant, convenons en).

Brest, faisant partie du "Club des villes et territoires cyclables" (d'ailleurs qui représente Brest là-dedans?) pourrait s'inspirer de ce qui se fait de mieux, AILLEURS!

Durant les différentes réunions de concertation pour le SDV, j'ai entendu Le vice président de la Métropole chargé des déplacements( entr'autre)nous dire : d'oser, demander l'impossible, de ne pas se censurer dans nos demandes concernant le futur SDV.... Hé bien avant de réaliser l'impossible, je lui demanderai humblement de nous pondre un SDV qui répond à toutes LES DEMANDES ci-dessus (55). Et il n'y a que des demandes basiques et réalisables rapidement pour se déplacer à vélo et oser s'y mettre!

Au fait le SDV sera-t-il prêt avant les élections printanières?

Et maintenant "oboulot" Messieurs Dames!

Un cycliste du quotidien (c'est dire s'il est courageux)

PS : L'argument de renoncement parce que... "les finances" ....n'est pas recevable, évidemment! Ne doit-on pas sauver la planète!!

Posté le 27 août 2019 à 19h26 - Tryba .

Bonjour,

Beaucoup de témoignages se rejoignent quand on a à faire à de réels cyclistes au quotidien.

Ce qui est primordial c'est de faire comme à Lorient ou à Nantes, c-a-d de faire des vrais pistes cyclables sécurisés qui traversent le centre ville de part et d'autre au lieu de considérer que des voies annexes comme celle du tram puisse servir aux vélos.

Idem en périphérie. Il faut une continuité dans l'esprit cycliste en encourageant les gens à rentrer ou sortir de la ville sans devoir escalader les trottoirs ou traverser des zones commerciales dangereuses où l'utilisation de la voiture est largement mise en valeur.

Brest est très valonnée. Quand on remonte la rue Yves Collet comme toutes les autres, on ressent bien l'impatience des chauffeurs pressés qui vous collent aux chevilles et qui font ronfler leur moteur parce qu'ils n'arrivent pas à doubler.

Tant qu'on ne se sentira pas en sécurité, vous pourrez faire tous les plans que vous voudrez mais vous ne développerez jamais l'utilisation massive du vélo.

Pour ma part, je viens d'une ville où l'aménagement cyclable était prioritaire car il y avait 3 ou 4 élus qui ne se déplaçaient quasiment qu'à vélo et ça change tout.

Malheureusement, je ne crois pas beaucoup à l'amélioration de cette problématique sur Brest. Ça n'est pas la raison principale mais il s'agit quand même d'un facteur important dans mon choix d'aller m'installer prochainement à plusieurs kms de la ville, comme beaucoup de gens qui travaillent sur Brest...

Posté le 26 août 2019 à 09h47 - T. .

Je vélotaffe le plus possible entre Recouvrance et Kergaradec.

Je rejoins de précédents commentaires sur quelques points qui manquent à mon avis pour se sentir en sécurité et encourager la pratique du vélo :

- davantage de vrai pistes cyclables (et non juste bandes cyclables).

Parfois, sur de grands axes, il n'y pas de bandes cyclables du tout sur certains tronçons : Boulevard Montaigne par exemple!

- en ville, des "boxs" pour garer les vélos à l'année (les petites caves d'immeuble ne sont souvent pas adaptées) et plus d'arceaux pour les arrêts temporaires.

La motivation est là chez beaucoup de Brestois, il faut permettre le passage à l'acte!

Posté le 24 août 2019 à 09h55 - MARION .

Ressortez la bonne vieille peinture jaune !

Pas en hommage au fameux maillot, mais simplement sur les rebords de trottoir pour signifier l'interdiction de stationner ou de s'arrêter faite aux automobilistes !

Combien de voies cyclables faisant face à un flux automobile en sens unique se terminent par une voiture indûment garée à l'endroit même où le cycliste est censé marquer un arrêt pour laisser éventuellement le passage au carrefour ? Résultat, le cycliste se retrouve à marquer son arrêt au milieu de la chaussée et du

carrefour, expose aux collisions, au lieu d'être à droite près du trottoir et tellement plus en sécurité. Il suffit d'aller voir au bout de rues étroites comme la rue des écoles ou la rue Puebla pour constater à la fois la fréquence de ces incivilités quotidiennes et leur dangerosité.

Posté le 24 août 2019 à 09h42 - **MARION** .

Sécurité / praticité / civilité !

1. Il existera toujours une minorité d'automobilistes qui accéléreront à l'approche d'un rond-point pour augmenter leurs chances de "gagner la course". Après des mois de peur au ventre en descendant l'axe Sébastopol/Yves-Collet/Château, j'ai accueilli avec un grand soulagement la mise en place des ralentisseurs en approche. Ils s'imposent sur les trois ou quatre axes d'approche, en permettant au cycliste de contourner la bosse, évidemment.

2. J'ai vécu des années avec mon vélo abandonné dans une cave à l'escalier pentu et étroit ! Dans les zones denses d'immeubles résidentiels du centre, et d'autres quartiers, le vélo n'est possible que si on peut facilement y accéder tous les jours. Le développement du stationnement résidentiel de longue durée est un pré-requis à mettre en place de toute urgence si on veut encourager la conversion à ce mode de déplacement doux.

3. Une malédiction s'est abattue sur Brest: la livraison de repas par de jeunes entrepreneurs habillés de vert qui ignorent l'existence des casques, des lumières la nuit et alternent chaussée, passages piétons et trottoirs au gré de la couleur du feu tricolore, sans parler de leurs collègues à scooter qui trustent désormais les voies cyclables parfois en roulant à deux ou trois côte-à-côte. Des très mauvaises habitudes sont en train d'être prises. Un stage de bonne conduite devrait être obligatoire, ainsi qu'une vraie police de la route ! Bientôt il sera trop tard !

Posté le 21 août 2019 à 13h40 - **ANNE F.**

Les dites "pistes cyclables" ne sont pas toutes sécurisées par des séparations, donc très dangereuses pour les personnes. Une solution serait de faire diminuer la vitesse des voitures dans la ville.

Faudra associer les piétons, c'est à dire les personnes qui ne peuvent utiliser ces moyens de transport (vélos, trottinette, etc)

Posté le 19 août 2019 à 21h59 - **Brest à Pied et à Vélo** .

Notre contribution détaillée se trouve à l'adresse <https://ncloud.zaclys.com/index.php/s/KiWBbGZJ5QBxAq>



En voici un résumé :

La nature même du SDV nous paraît avoir été mal définie, ce qui a produit un document hybride, long, lourd et pourtant lacunaire. Nous proposons d'en reprendre la structure pour le rendre plus utilisable et applicable.

Le manque d'ambition, comparé à d'autres métropoles, nous paraît dommageable tant à l'image et à l'attractivité de Brest qu'au bien être de ses habitants dans le contexte de la catastrophe écologique annoncée.

Nous demandons :

- que toutes les actions soient précisées selon la méthode QQQCC (le « combien » portant à la fois sur les aspects techniques et financiers),
- que les actions portent en priorité sur la sécurisation des croisements et franchissements,
- de respecter les dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement y compris pendant les travaux de voirie,
- d'éviter autant que faire se peut les stationnements le long des bandes cyclables,
- de séparer physiquement, partout où c'est possible, la circulation des piétons et celle des vélos, et sinon par un dispositif identifiable par les personnes malvoyantes,
- de ne pas implanter de stationnement vélo sur les trottoirs,
- de mieux marquer l'entrée dans les ZCA, particulièrement les zones de rencontre,
- d'éviter les ressauts dans l'axe de la circulation des vélos.

Nous recommandons :

- de planifier toute voirie en pensant d'abord aux déplacements doux (piétons, TC, vélo) et seulement ensuite aux déplacements et stationnements automobiles,
- de mettre en place un comité annuel de suivi des objectifs du SD. habilité à amender celui-ci en cas de



dérive constatée sur un des objectifs,

- de mettre en place un groupe de travail se réunissant plusieurs fois par an pour étudier la mise en oeuvre concrète des actions impactant le système vélo de Brest Métropole,
- d'améliorer la carte des aménagements cyclables en la transformant en carte des déplacements cyclables,
- de généraliser les bandes d'accès aux sas vélo,
- d'augmenter l'utilisation du panneau A21, en particulier sur les ronds-points,
- d'amender le PLUi pour augmenter les exigences de stationnement résidentiel vélo et les étendre aux travaux lourds.

Nous suggérons :

- de définir une vision à long terme d'un réseau cyclable complet et sécurisé,
- de se documenter sur les travaux d'autres collectivités et du CEREMA relatifs, entre autres, à la promotion de la « culture vélo »,
- d'accélérer la généralisation des doubles-sens cyclables, sas vélo et tourne-à-droite vélo,
- la mise en place d'un outil de déclaration d'incident plus performant,
- quelques points relatifs aux travaux sur les voies vélo mentionnés dans le SDV,
- de mettre en open-data les mesures des flux de circulation,
- de s'inspirer des différentes check-lists du SDV d'Oslo.

Posté le 17 août 2019 à 06h09 - **MALABOUS** .

Certaines rues pourraient être divisées en 2. La moitié en sens unique pour les voitures. L'autre moitié à double sens pour les vélos. Cette autre moitié étant, sur la plus grande longueur possible, totalement et physiquement inaccessible aux voitures. (Rennes commence à réaliser de tels aménagements).

Posté le 17 août 2019 à 06h09 - **MALABOUS** .

Quand les voitures disposent de parkings couverts, les vélos devraient aussi en profiter (ex : Capucins). Les abris vélos partiellement couverts ne protègent rien dans une ville comme Brest, où la pluie est souvent accompagnée de vent.

Posté le 17 août 2019 à 06h07 - **MALABOUS** .

D'accord avec LN, RYBA, JEGOU, et quelques autres. La peinture au sol pour délimiter les zones cyclables ou faire rouler les voitures à 30 km/h est une illusion de sécurité pour donner bonne conscience à des décideurs. Qui laisserait ses enfants aller seuls à l'école sur de tels aménagements ?

Posté le 16 août 2019 à 14h51 - **François B.**

Bonjour,

Penser vélo c'est très bien. Mais il faut aussi dès à présent penser à tous les autres modes de micro déplacement qui se développent : trottinette, mono-roue, gyropode ...

Posté le 13 août 2019 à 20h47 - **Furic** .

Secteur Guipavas-Le Relecq Kerhuon. La configuration routière entre ces deux communes BMO n'est pas du tout sécurisée pour une circulation à vélo. Je vois 2 priorités :

1- Aménager la route de Lavallot ou créer une nouvelle portion sécurisée entre Guipavas <> secteur du Moulin Blanc (entre D712 et D205).

Aujourd'hui le risque est trop grand d'emprunter la route de Lavallot (vitesse des véhicules, configuration de la route) ; c'est juste inimaginable d'y circuler de nuit ou en journée avec des enfants.

2- D67 entre Guipavas et Le Relecq : route accidentogène.

Posté le 12 août 2019 à 09h58 - Thomas-Quillévéré .

Thomas-Quillévéré

Le schéma vélo de la métropole de Brest constitue enfin un vrai plan de développement du vélo à Brest dans le contexte d'urgence climatique que nous connaissons et qui impose d'avancer à marche forcée dans les transports en commun et les déplacements doux, avec notamment :

- la création de pistes le long des deux nouveaux axes de transport en commun
- l'aménagement plus lisible et plus sécurisé dans les giratoires
- l'aménagement de pistes dans les grands axes structurants de la ville.
- l'aménagement de la littorale en front de mer
- l'aménagement d'une piste le long de la rivière Penfeld et des rives de la Penfeld, etc

Quelques propositions complémentaires :

1-C'est l'ensemble du Boulevard Tanguy-Prigent du centre commercial de l'Iroise au point de la Villeneuve et la RD 205 qui doivent être desservies par une piste cyclable, car c'est ce sont des axes structurants des quatre Moulins-Saint Pierre à la Cavale Blanche (y compris le CHRU) et Bellevue.

2-L'accès au CHRU par la rue Audémar venant de la Cavale blanche doit être desservi par une piste cyclable en continuité de la rue Rembrandt. Quand au CHRU, il va sans dire qu'il doit être entièrement accessible par les cyclistes !

3-Il est évident qu'il faut desservir par piste cyclable le nouveau quartier de la Fontaine Margot ainsi que celui de Mesnos (rues Mesnos et Strauss).

4-La liaison de la piste cyclable du tram rue Dupuy de Lome jusqu'au CRH en passant par la rue de Guilers doit se faire sans discontinuité (aujourd'hui en allant vers la Cavale, pas de piste cyclable dans la descente à droite. Elle reprend ensuite en montant puis n'est plus visible jusqu'au rond-point rue Warspite et reprend rue Jean Sébastien bach avant de disparaître de nouveau rue Rembrandt !). A noter aussi que l'avenue de Tallin quand elle arrive sur la rue de Guilers ne dispose plus de piste cyclable !

5-Il est regrettable que les excellents travaux récents de voirie rue Beaumanoir et rue Gallieni n'aient pas prévu de piste cyclable après la rue du docteur Kerrien ! Il s'agit pourtant d'un axe structurant débouchant sur les Capucins et le pont de l'Harteloire. Il était possible réaliser au moins une piste dans un sens.

6-L'arrivée du tram à Bellevue permettra enfin de disposer de vraies pistes cyclables à l'intérieur du quartier ainsi que pour accéder aux autres quartiers (Centre, Cavale blanche...).

7-Tout à fait d'accord pour que la piste cyclable de la rue de Normandie soit améliorée : compte tenu de son étroitesse, elle est dangereuse en raison de la vitesse des voitures. Quand à la rue de l'anse Saupin, c'est essentiel de la desservir en piste cyclable pour réaliser la continuité entre Normandie et Libération et pour desservir les rives de Penfeld. Cette rue très pratiquée par les piétons et les cyclistes est très dangereuse, c'est la raison pour laquelle elle doit être faite avant 2025. Il faudra sans doute, pour ce faire, mordre sur le terrain de la Marine.

8- Pour autant, la jonction avec les quartiers de Kerminguy et Kéréder, reste à réaliser :

-piste cyclable à aménager rue de Kerminguy et rue Commandant Groix, puis rue Théodore Botrel (qui est partiellement faite).

9-Boulevard Jean Moulin-Balcon sur la Penfeld : compte tenu de l'intérêt au plan du tourisme, la piste pourrait être matérialisée en couleur et arborée.

En vous remerciant.

Posté le 09 août 2019 à 08h09 - Cider .

Je constate que même au delà de 2025 il n'est prévu aucun aménagement sur le Boulevard Tanguy Prigent. Cet axe est pourtant très large laissant largement la place à une piste cyclable reliant Saint Pierre ( boulevard Plymouth ) et le Vern en longeant la cavale jusqu'à la piste discontinue ( malheureusement) vers Guilers.

La voie verte actuellement existante au travers de Mesnos est suivant les itinéraires, soit au milieu des voitures, soit très peu lisible est beaucoup moins directe.

J'espère qu'un projet en ce sens verra le jour lors du prochain plan velo.

Je suis heureux de voir que la métropole brestoise cherche à améliorer son réseau d'aménagement cyclable.

Posté le 06 août 2019 à 16h16 - Greusard .

Pratiquant beaucoup le vélo de rando notamment à l'étranger, j'ai vu des équipements ou des pratiques qui facilitent la vie des cyclistes : ex des poignées pour se tenir aux feux de circulation , des feux de circulation qui se déclenchent automatiquement en donnant priorité aux cyclistes et donc aussi aux piétons (en Suède).

Il faudrait aussi réfléchir à une meilleure intermodalité : tram/vélo; bus/vélo, car/vélo ...

Je pense aussi qu'il faudrait des animations plus fréquentes pour permettre le déplacement doux et sensibiliser à d'autres pratiques : ex dimanches sans voiture sur une certaine zone

Posté le 03 août 2019 à 12h06 - Cuillandre .

bonjour,

je fais le trajet domicile/travail en VAM toute l'année, sur l'axe Coataudon - Capucins. le parcours est bien aménagé dans l'ensemble mais je constate que les pistes cyclables ne sont pas suffisamment balayées, d'où des crevaisons à répétitions (branchages, verres...)

merci

Posté le 02 août 2019 à 21h31 - Durand .

Il faudrait une piste cyclable sur l'axe "MontBarey" vers "Cavale-Blance" sur un des côtés de la 4 voies (avec une séparation en béton). Cela permettrait à ceux qui vont de Plouzané vers la Cavale de gagner du temps, sinon il faut passer par carrefour.

Idem pour aller de Plouzané au Fac, il n'y a pas de pistes cyclables pour descendre de Carrefour Iroise vers la Penfeld, ni ensuite pour remonter vers la Piscine de Kerallet. Et les voitures roulent comme des dingues le matin...

Globalement il faudrait séparer les pistes cyclables de la route avec des séparateurs physiques, quitte à réduire les trottoirs qui sont des fois bien trop large.

Carrefour Iroise en face du tram l'escalier fait en sorte que les piétons coupent la piste cyclable MAIS il n'y a pas de visibilité pour eux, si le cyclisme ne ralentit pas...ben carton car quand le piéton sort il ne peut voir le cycliste ni le cycliste voir le piéton (en haut de l'escalier).

Bon de toute façon je suis sûr que comme t'habitude, tout cela ne sera pas pris en compte c'est juste un effet de plus de nos chers politiciens.

Posté le 01 août 2019 à 14h30 - Claire .

Bonjour,

Je fais l'ensemble de mes trajets à vélo depuis que je suis arrivée sur Brest il y a quelques mois. Quelques remarques pour améliorer la pratique des usagers :

- assurer une continuité des pistes cyclables. Elles ont tendance à s'arrêter et souvent aux endroits les plus improbables, rendant la situation dangereuse (pour le cycliste et les autres usagers qui ne peuvent pas anticiper ce que le cycliste va faire).

- inciter les entreprises à aménager des garages pour les salariés (pour mon cas, Brest métropole, il n'y a pas de local vélo à l'hôtel de ville...). + développer des rangements vélos sécurisés à des endroits clés (ex : salles de spectacles, plages, ...) + inciter les résidences à se pourvoir de locaux vélos (lors de toutes les nouvelles constructions, les réaménagements, etc.)

- faire des pistes cyclables protégées de la chaussée notamment à des endroits clés (ex : pont de l'Harteloire, place Albert premier...)

- penser toujours vélo dans les nouveaux aménagements ! Je suis étonnée de voir qu'un aménagement aussi récent que le tram rue de Siam et rue Jean Jaurès ou encore le pont de Recouvrance ait complètement occulté le vélo ! Nous n'avons nulle part où passer entre les trottoirs piétons et les voies de tram (dangereuses pour les roues !). Pire, des petits trottoirs ont été installés comme ralentisseurs voitures sur les voies traverses mais sont de vrais dangers pour les roues des vélos. J'évite ces routes comme je peux, mais ça n'est pas une solution...

- développer l'accès des transports en commun au vélo. Actuellement, nous en sommes plus au moins

bannis (sauf heures réduites où on ne circule pas!) et c'est parfois très limitant pour faire des trajets.

- distinguer très clairement les pistes cyclables de la chaussée permettrait qu'elles ne deviennent pas parkings de livraison, arrêts minute ou voie spéciale Uber eat. Des terres pleines empêcheraient les voitures de s'installer sur les pistes cyclables.
- développer des voies cyclables agréables jusqu'au Moulin Blanc (r.Montjaret de Kerjégu mérite amélioration)
- renforcer la signalétique vélo (tourne à droite et feux vélos distincts) + des espaces vélos près des feux

En espérant que des améliorations notables puissent voir le jour  
1,5% c'est si peu, alors que c'est un mode de déplacement incroyable.

Posté le 23 juillet 2019 à 20h40 - LN .

Faire du vélo à Brest est extrêmement dangereux ! C'est bien beau de tracer au sol des marquages ... mais il n'y a aucune piste cyclable à mon sens. Tout est à revoir !  
Pensons à la sécurité des vélos et donc à l'impact environnemental, rendez donc plus attrayant l'utilisation des vélos en créant des pistes cyclables !

Posté le 23 juillet 2019 à 17h11 - Vic .

De nombreux employés du technopole n'utilisent pas leur vélo du fait d'un manque de piste cyclable reliant, grosso modo, le terminus du tram (Thales), à Ifremer, via Sainte Anne. Une piste séparée des voies de circulation des voitures ferait faire un bon à la fréquentation cycliste de cet itinéraire.

Posté le 23 juillet 2019 à 16h22 - Jegou .

Permettre aux vélos de prendre les sens interdits, même lorsqu'il y a une voie cyclable, un peu de peinture, sur la route, est accidentogène. Comment pouvez-vous avoir des idées aussi aberrantes? Sinon oui, il faut développer les voies cyclables.

Posté le 23 juillet 2019 à 12h45 - C .

- Penser le réseau à l'échelle de la métropole et non des rues ou quartiers : il serait intéressant de réfléchir à une continuité et à une sécurisation des pistes cyclables existantes (séparation des voies de circulation ...)
- Intégrer ce dossier à toutes les modifications de voirie de BM (future ligne de tram ...),
- Des choses possibles dans les rues Jen Jaurès et Siam également
- Sensibiliser automobilistes et cyclistes à cohabiter (respect des feux pour les cyclistes, des priorités pour les automobilistes par exemple ...)
- Inciter les habitants à changer de mode de transport avec des défis ("Au boulot à vélo" par ex qui existe déjà mais peu mis en avant), en montrant que les trajets ne sont pas forcément plus long ...
- Faire passer les pistes cyclables sur des trottoirs est également peu sécurisant lors de croisements de piétons ...
- Mettre place comme à Paris une aide pour un achat de vélo électrique (plutôt pratique à Brest en raison du dénivelé)
- A titre personnel je passe par la route de la corniche pour aller au travail, la piste cyclable y est en piteux état, ce qui la rend dangereuse à chaque croisement de voiture (c'est également le cas d'autres voies de circulation brestoises réservées ou non aux vélos)

Posté le 22 juillet 2019 à 19h54 - TRYBA .

Sincèrement je n'y crois plus beaucoup quand je vois la satisfaction que s'accorde les enquêteurs concernant le réseau cyclable actuel. Hélas, il ne doit pas y avoir beaucoup de décideurs concernés par ce projet à monter sur un vélo. Faire du vélo est très dangereux sur Brest. Il ne faut pas confondre bandes cyclables et pistes cyclables et il ne suffit malheureusement pas de peindre quelques logos sur le sol pour se satisfaire d'un réseau cyclable. Il faut de la continuité et davantage de sécurité dans l'aménagement des vrais pistes cyclables car les automobilistes restent les rois dans la ville. On ne voit jamais un seul contrôle de vitesse faite par la police dans les rues à 30 km/h. Ils sont inexistants. Un automobiliste peut continuer à rouler à 100 km/h si ça lui convient.

On constate tous que durant les dernières années des rues larges et stratégiques ont été refaites avec le même raisonnement que dans les années 80 (rues avec trottoirs larges, places de parkings refaites à l'identique,...) : rue Gr1 Gallieni, Avenue Clemenceau (entre Gare et Liberté), rue A.Louppe, rue Gr1 Paulet, ... mais toujours aucune piste cyclable.

Amis décideurs, prenez votre vélo et allez faire du gymkhana dans les rues et sur les trottoirs de Brest et vous comprendrez mieux la situation

Posté le 19 juillet 2019 à 14h16 - **Hamon** .

Bonjour,

J'utilise mon vélo électrique au quotidien pour me rendre au travail mais pour le reste des déplacements ce qui m'empêche de prendre mon vélo c'est uniquement le manque de stationnement sécurisés. Un arceau ne sert à rien selon moi. Des box ou emplacements clos avec caméras et des places obligatoires gratuites dans l'ensemble des parking sous terrains du centre ville m'y inciteraient beaucoup plus.

Merci  
Cdt.

Posté le 15 juillet 2019 à 17h34 - **Le Fur** .

Bonjour, il faut une maison du vélo qui soit présente en centre ville afin de donner une belle visibilité au vélo et que ce lieu soit fait pour les initiés les débutants ( cours de vélo école ? Mécaniques ? ) les locaux et les touristes. Merci.

Posté le 15 juillet 2019 à 10h54 - **JEAN FRANCOIS M.**

Stationnement des vélos. Plutôt que d'installer des arceaux sur le trottoir, les placer sur un emplacement voiture. Il se trouvera bien des artistes brestois pour délimiter ces nouvelles zones par des profils de voitures originaux qui montreront qu'à la place d'une voiture on peut garer plusieurs vélos. On voit de très belles réalisations, forme et couleur, dans certaines villes.

Posté le 15 juillet 2019 à 09h41 - **JEAN FRANCOIS M.**

De grandes villes comme BOGOTA, LIMA, QUITO, offrent chaque dimanche matin (7h - 14h) des circuits de centre ville uniquement accessibles aux vélos. Ils sont des milliers à en profiter.

Des bénévoles d'associations, des professionnels, qui exposent, louent des vélos, les réparent, des restaurateurs, des artisans, tous participent à la sécurisation des intersections....

Brest pourraient s'en inspirer, et créer son circuit de découverte de la ville, de recouvrance à St Martin, Capucins, Port de commerce, marché St Louis, Moulin Blanc.

Cette promenade sécurisée favorise le bien-être physique et mental, participe à la lutte antipollution, et est susceptible d'initier une révolution mentale chez ceux qui considèrent encore que la ville n'appartient qu'aux voitures.

Posté le 15 juillet 2019 à 09h24 - **Philippe D.**

Bonjour,

Sur le Boulevard Jean Moulin, côté Penfeld, il serait possible de créer une piste cyclable jusqu'à la rue du deuxième D.I.C. voire jusqu'à la rue Fairbas à condition d'interdire le stationnement anarchique des

deuxième rue, voire jusqu'à la rue Pauline... la condition d'interdire le stationnement anarchique des voitures sur le trottoir.

Cordialement

Posté le 12 juillet 2019 à 12h15 - **garcia** .

Bonjour,

J'essaie d'aller tous les jours au travail en vélo de St Marc au CHU Cavale Blanche.

Je trouve que la rue Puebla à contre sens des voitures est bien sauf au bout de la rue car il y a une place de stationnement qui empêche les voitures de nous voir arriver , j'ai failli me faire renversée ( elle devrait être limitée à 30 ) et rue Bara, la signalétique pour vélo est effacée!

Je trouve également trop resserré au bout de la piste cyclable , rue Yves Collet avant la rue St Marc car les voitures ne nous laissent pas beaucoup de place !

Sinon, globalement, dès que je me déplace et que je cherche où ranger mon vélo, c'est galère:

pratiquement aucun parking à vélo digne de ce nom et pas de ratelier : en ville, au Moulin Blanc...

Et je trouve bien le sas réservé au vélo, devant les voitures, au feux, quand il est bien respecté par ces dernières !

Posté le 12 juillet 2019 à 07h47 - **gourmelon** .

Sur votre carte aménagements cyclables.

Je ne vois pas de légende simple me permettant de savoir ce que représentent les différents couleurs des tracés.

Pourquoi ne pas prévoir, sur l'ascenseur du port qui est en projet, un porte vélos extérieur ou plate forme ( comme cela ce fait pour les skis ) qui permettra de descendre et de remonter du port du château et faciliterai la jonction entre le port du château et le moulin blanc.

Posté le 11 juillet 2019 à 23h10 - **Lesvenan** .

Bonjour,

Pour faciliter mes déplacements à vélo au quotidien, je souhaiterais que des contre sens- vélo soient installés rue du Stiffelou et en bas de la rue Marceau.

Cordialement.

Posté le 11 juillet 2019 à 12h55 - **Merlin** .

Dans le quartier Saint-Marc, liaison entre la Duchesse Anne et la rue Bara dangereuse car il faut traverser la rue de Valmy. Il faudrait matérialiser une piste cyclable rue de la Duchesse Anne.

La rue Saint-Marc entre l'intersection avec la rue Magenta et le rond point du Douric est dangereuse : aucune place faite au vélo. C'est dangereux quand on amène les enfants à l'école. Je sais que des mesures de vitesse ont été faite mais il faut prendre en compte les vitesses instantanées, on n'a pas un accident "en moyenne".

Dans des pays comme la Finlande une rue sur deux est interdite aux voitures. Cela permet aux vélos de circuler en sécurité et aux voitures de ne pas être gênées par les vélos. Il y a plein de petites rue à sens unique sur Brest où l'on pourrait appliquer cette mesure.

Il faudrait séparer physiquement les pistes cyclables des routes, par de la végétation par exemple, cela embellirait la ville en plus d'être sécurisant.

Posté le 11 juillet 2019 à 11h49 - **le priol** .

Bonjour,

Nous sommes nombreux a travailler sur plouzané et faire plouzané brest tous les jours.

Il manque un aménagement de piste cyclable rue la motte picquet entre place albert premier et pont de l'arteloire dans les 2 sens.

Il manque un aménagement de piste cyclable rue paul doumer entre place albert premier et boulevard montaigne dans les 2 sens.

montaigne dans les 2 sens.

ces 2 rues n'étant pas équipées ça reste très dangereux pour les vélos surtout que le revêtement est très abîmé et bosselé rue Paul Doumer en direction de boulevard Montaigne!

merci de faire ces aménagements, nous sommes de nombreux vélos à passer sur cet axe qui est très fréquenté par les voitures.

Posté le 11 juillet 2019 à 09h15 - **Reynald B.**

Bonjour,

Il manque une piste cyclable entre le rond point de Poul Ar Feuteun et Pen Ar Reun.

Pour les usagers de vélo route ou de ville, il faut passer par Lavallot, route trop dangereuse pour les vélos.

Le passage de Lambezellec est très difficile en vélo, pas de piste cyclable, le long du boulevard de l'Europe le trottoir autorisé est difficile car piéton et bitume abîmée.

Merci.

Posté le 10 juillet 2019 à 05h48 - **Stéph.**

Pour l'employeur BM : indemnisation des trajets pros faits avec le vélo Perso en symétrie avec les indemnités kilométriques octroyées pour les déplacements en voiture.

Posté le 10 juillet 2019 à 00h20 - **FILLOQUE.**

J'utilise régulièrement mon vélo pour aller en ville (en partant de la rive droite, secteur Cavale Blanche). Je suis toujours frappé de l'absence de vision globale qui préside à la création des pistes cyclables (ou à ce qui en tient lieu) sur Brest Métropole. C'est en particulier le cas dans la gestion des ronds points et des intersections sur lesquels rien n'est prévu et on se retrouve tout d'un coup au milieu des autres véhicules. J'ai un exemple particulier en tête, la sortie du pont de l'Harteloire pour aller vers la place Albert 1er puis la place elle-même pour aller sur l'avenue le Gorgeu.... Ayant eu l'occasion de circuler en vélo au Pays-Bas, je suis certain qu'il existe des solutions sécurisantes pour les cyclistes. En matière de dis-continuité des aménagements rendant la circulation difficile voir dangereuse, je prendrai l'exemple de la route de Guilers (du Vern à Guilers). Nous seulement les aménagements sont discontinus mais en plus certains impliquent de traverser la route pour rester sur la piste aménagée... traversée non protégée proche d'un virage... Même si la vitesse automobile y est limitée, la vitesse réelle elle ne l'est pas souvent. Ces deux exemples illustrent mon propos liminaire. Il faut un véritable plan qui crée des parcours continus protégés.

Posté le 09 juillet 2019 à 21h37 - **LEAL.**

Pratiquant le vélo en sport et loisirs depuis plus de 25 ans, j'ai commencé cette année à faire des tests pour aller au travail (centre de Guipavas jusqu'au bas de la rue du château à Brest). C'est pas très concluant! Pas assez de pistes cyclables bien jalonnées, elles s'arrêtent quasiment toutes aux giratoires, c'est pas sécurisant, plutôt dangereux. Au niveau du port (Carène) la bande est totalement effacée, le jalonnement invisible!! Je reviens du Danemark (en mai) où le vélo est prioritaire sur les voitures!! La bande cyclable est matérialisée en bleu à chaque giratoire et croisements complexes. A Brest il manque des parcs sécurisés, on ne peut pas laisser un VAE à plus de 1000€ sur un arceau toute une journée. Il est dommage que l'on ne puisse pas prendre son vélo dans le tram aux heures de pointe, c'est vraiment à ces heures que la mobilité est la plus importante à promouvoir. Il faudrait une rame de tram réservée aux cyclistes avec leurs vélos. Pour que le changement de mode de transport s'opère c'est vraiment le vélo-travail qu'il faut privilégier, le vélo loisirs représente une petite part de la mobilité. Ce qui est prévu dans le schéma directeur c'est déjà bien, mais à mon avis la transition ne va pas assez vite, ça reste un minimum!!!

Posté le 06 juillet 2019 à 15h16 - **PIERRE.**

Bonjour, nous circurons à vélo pour nos déplacements quotidiens (travail, crèche, école...) et loisirs. Quelques remarques sur les points à améliorer pour faciliter, donner ou redonner l'envie de prendre son vélo à Brest:

- il manque des emplacements pour garer les vélos avec de vraies bornes : par exemple plage du moulin blanc côté jeux, centre ville, quai Malbert, quai de la douane ...
- pas assez de pistes cyclables
- trop de zones sans piste cyclable : notamment sur Jaurès et Siam
- pistes cyclables discontinues, manque de pistes sécurisées
- manque d'information auprès des automobilistes avec des stationnements sur piste cyclable, des sas vélo non respectés, manque de contrôle
- pas assez de zone 30km heure en ville

Posté le 01 juillet 2019 à 20h32 - **Chantal K.**

Bonjour,

Je voudrais faire remarquer que la rue Kerbloas près de Keredern qui est à sens unique pour les voitures mais à double sens pour les vélos est très insécurisante pour les vélos qui ne prennent pas le sens des voitures. En effet aucun marquage au sol ne symbolise une voie pour les vélos et je pense que les véhicules qui circulent ne savent pas que des vélos peuvent l'emprunter dans l'autre sens. De plus la rue est relativement étroite. Le marquage au sol d'une voie pour vélo me semble urgent à réaliser. Merci d'avance.

Posté le 29 juin 2019 à 10h39 - **VELARD .**

Bonjour,

C'est un peu en dehors de la métropole de Brest, mais pour ma part je serais favorable à la création d'une piste cyclable joignant Landerneau à Brest. Je sais qu'il y a le train, mais habitant à La Forest et terminant tard le soir (21h00, plus de train), je n'ai plus que le vélo comme moyen de déplacement écologique le soir. Mais la nuit et en hiver, c'est quand même pas très rassurant, et peu être dangereux.

Merci,

Cordialement

Posté le 26 juin 2019 à 11h52 - **SANDRINE V.**

Je circule beaucoup à vélo et c'est souvent dangereux. Voitures stationnées sur les pistes par exemple. Il serait nécessaire de séparer par de petits terre pleins les rues et les voies de circulation des vélos. Le marquage au sol n'est pas suffisant et pas toujours visible par temps pluvieux (ce qui arrive assez souvent..) Sensibilisation des voitures et SURTOUT des bus au respect des priorités aux ronds points car il m'est déjà arrivé de freiner sur route mouillée à un rond point car le bus m'avait coupé la route.

Posté le 25 juin 2019 à 21h14 - **Bry .**

Bonjour,

Depuis 3 ans que nous vivons à Brest, moi et mon mari allons au travail à vélo. Il manque des pistes cyclables (Recouvrance).

Personnellement, j'utilise les trottoirs tout en laissant la priorité aux piétons bien-sûr.

Posté le 25 juin 2019 à 11h44 - **QUEAU .**

Est-il possible d'aménager la route de La trinité Plouzané à Guilers; Il n'y a rien de prévu pour les cyclistes sur ce tronçon et les voitures roulent très vite.

Pas facile d'y passer à vélo;

Au carrefour de Montbarrey lors que l'on arrive de Brest vers Plouzané, il y a un gros arbre au niveau de l'arrêt de bus, du coup les voitures qui veulent tourner à droite pour prendre la double voie, ne voient pas les vélos arriver. c'est très dangereux. Manque de visibilité.

Manque de parking pour vélo dans toute la ville

Pour la piste des mysostis à Plouzané, prévoir le vélo prioritaire, sinon on ne va pas sur la piste cyclable. Je



me suis faite bloquer contre le trottoir par un camion parce que je n'étais pas sur la piste cyclable; Les gens pensent que la piste est obligatoire or elle n'est que conseillée; et rouler à 30 km/h sur une piste mixte piétons / vélos est dangereux.

Plus de communication sur les droits et les devoirs des automobilistes et cyclistes serait bienvenue

Posté le 24 juin 2019 à 11h30 - **Fevrier** .

Bonjour,

Il manque des stationnements pour vélo autour de la place Wilson et du square de la Tour d'Auvergne.

Il manque également une piste cyclable avenue Foch au niveau de la bibliothèque d'étude juste à la fin de la voie de bus quand on arrive au rond-point de l'entrée de l'hôpital Morvan.

La piste cyclable Rue Francis Poulenc n'est pas adaptée aux vélos dans les 2 sens.

En effet, la largeur de la rue a été diminuée afin de créer des stationnements côté droit et la piste cyclable est utilisée pour les vélos dans les 2 sens alors que c'est une rue à sens unique ! J'ai vécu une situation délicate d'une voiture qui me doublait et d'un vélo qui venait en face ! Pour ma part je n'emprunte jamais à vélo cette rue dans le sens contraire des voitures. Je me sens beaucoup plus en sécurité dans la rue parallèle qui est la rue Claude Debussy !

Posté le 22 juin 2019 à 13h06 - **Salaun** .

"Brest a été pensée pour les voitures." nous dit Yohann Nedelec; certes mais ensuite on l'a réinventée pour le tram et c'est dommage qu'à ce moment les aménagements vélos n'aient pas été imaginés! Un axe siam/jaures où le vélo n'est pas le bienvenu, aucune signalétique. Sur le bd Gambetta On ne comprend pas bien où est la place du vélo. ...Sur la route? le trottoir ? Comme pas de signalétique claire, les piétons ralentissent et les bus également... C'est finalement en zone industrielle qu'on circule le mieux.

Posté le 22 juin 2019 à 12h02 - **HAUGUEK** .

Bonjour,

Je vais travailler tous les jours en vélo depuis 3 ans et je dois avouer que ce n'est pas facile tous les jours...

- Beaucoup d'automobilistes considèrent les pistes cyclables comme des arrêts minutes (certainement car les places dites "arrêt minute" sont squattées à la journée comme rue St Marc au niveau de la crèche graines de soleil, que fait la police ?). Le fait est que je me retrouve à devoir faire des zig zag sur la route pour retrouver la piste cyclable.

- Des pistes cyclables qui s'arrêtent au milieu de la route pour laisser la place à des places de parking (rue Jules Lesven).

- Des ronds points dangereux avec des aménagements cyclables très mal pensés, je pense notamment au rond point de Kertatupage où il est dangereux de retrouver la route après le rond point si on suit la piste piéton/vélo.

- Des conducteurs de voiture qui s'en fichent à peu près de frôler un vélo ou de lui refuser une priorité (heureusement qu'il y a des automobilistes sympathiques et civiques).

Brest se prêterait bien à une circulation à vélo si des aménagements dignes de ce nom étaient mis en place.

Des demi-pistes cyclables et un certain laxisme sur les incivilités répétées d'une minorité d'automobilistes ne font qu'ruiner les efforts de la municipalité pour faire de Brest une ville qui aime ses cyclistes.

Posté le 21 juin 2019 à 14h30 - **BOUDINOT** .

Pour le vélo loisir, il serait agréable d'avoir un espace protégé entre le RP de G PLANTE et la petite route qui se dirige vers KERVAO, Aéroport etc, idem entre GOUESNOU et le RP de la station tram entrée de LECLERC, il y a une piste cyclable pour aller sens Leclerc Gouesnou, mais en sens contraire elle est fermée par des plots en béton séparateurs.

Posté le 21 juin 2019 à 13h18 - **Lunven** .

A quand la connexion Guilers-Trinité? notamment pour les guileriens qui travaillent au technopole ou dans la base navale...

Posté le 21 juin 2019 à 11h04 - **BALLESTER** .

Les râteliers au sol dans lesquels on met la roue du vélo ne sont pas des parking à vélo sécurisés car ils ne permettent pas d'attacher le cadre de son vélo au râtelier, mais seulement la roue. C'est le meilleur moyen de se faire voler son vélo et de ne retrouver qu'une roue. Or 75% des usagers qui se font voler leur vélo abandonnent leur démarche et reprennent leur voiture pour aller travailler. Il faut absolument proposer des équipements sécurisés et agréés par les assurances pour attacher son vélo.

Posté le 21 juin 2019 à 10h30 - **PORÉE** .

J'ai fait l'acquisition d'un vélo à assistance électrique pour circuler dans BREST et aux alentours. Je vous avoue que c'est dangereux dans certaines rues car les voitures roulent vite (notamment dans mon quartier rue Yves Collet)..

Posté le 20 juin 2019 à 17h48 - **Saget** .

Questions et remarques en vrac :

1) Concernant les vélos électriques, ne pourrait on pas recevoir une aide financière (suivant ses revenus) pour leur achat ?

2) On parle du plan Vélo mais où en est-t-on du plan piéton de 2017 ? On peut remarquer que ce plan fait 39 pages alors que le schémas directeur vélo en fait 83 !

3) Je trouve que le sujet de la communication (page 79) est très peu développé par rapport à l'ensemble du document. Si on veut ajouter une signalétique spéciale "vélo" comme des sas, des "tourne à droite", des zones apaisées, etc... comment éduquer les automobilistes qui n'ont jamais appris ces termes ?

4) Remarque sur la forme du PDF : Vu le nombre de pages (83), il aurait été intéressant de créer des signets dans la table des matières pour rejoindre automatiquement les têtes de chapitre.

En conclusion, ce document est très intéressant et très riche. Il faudra donc que certaines personnes et associations puissent suivre le dossier dans les années futures car tout ne peut être réalisé en même temps.... Un planning d'actions devra être présenté lors de sa validation.

Posté le 20 juin 2019 à 16h57 - **Saget** .

Est ce que ce schéma directeur a pris en compte les différentes concertations qui ont fleuries sur le site depuis le début de l'année: ascenseurs, transport, coeur de métropole ?  
Concernant cette dernière concertation, sa restitution est prévue, elle aussi, à l'automne 2019 !

Posté le 20 juin 2019 à 16h50 - **Gouzien** .

J ai eu un accident en tant que cycliste cet hiver au niveau du rond point devant le quartz en allant vers la rue Yves collet. J ai doublé à droite en arrivant sur le rond point. Je me suis cru sur la piste cyclable qui ne commence qu apres le rond point. D ou ma question: Comment se fait il que la piste cyclable ne commence pas avant cette rue Yves collet ? Il faudrait qu' elle commencedès le bas en venant du château.  
C est juste un exemple pour montrer qu il faut une continuité des pistes sinon il y a des risques d accident car le dépassement a droite est dangereux; il faut que les vélos ne fassent pas n importen quoi mais aussi que les voitures integrent que ce depassement à droite est. possible (si piste cyclable existe évidemment)  
merci

Posté le 20 juin 2019 à 16h15 - **le gall** .

Bonjour,

A l'image de la Rochelle, je rêve de "vrai" pistes cyclables, larges, continues et agréables permettant de circuler dans la ville de manière fluide..

Plus concrètement, et sur mon parcours pour aller rive gauche travailler, je remonte par le contre sens de la rue George Lègue. Je constate que peu d'automobiliste le prennent en compte. Le marquage est caché en partie par les voitures en stationnement, tandis que les voitures en circulation s'engouffrent dans la rue sans jamais ralentir. Quelles solutions ?

Cordialement

Posté le 19 juin 2019 à 19h45 - **Kervarec** .

Bonjour

En l'état actuel je trouve qu'il manque de parking à vélo. Clairement je ne prends pas le vélo pour faire des courses à Brest par peur de me le faire voler ou détériorer. Par exemple j'aimerais pouvoir me garer dans le parking relais de Strasbourg. La j'aurai confiance. Sinon c'est bien ça avance quand même.

Posté le 19 juin 2019 à 18h46 - **Salley** .

Toutes les solutions sont là mais faites au minimum. Il y a beaucoup plus d'intersections que ça à prévoir et une bande par terre ne peut pas être comptabilisée en piste cyclable ! Le partage de la chaussée est une utopie surtout que les réponses sont explicites sur les photos à l'étranger (partager l'espace avec un bus de 10 tonnes n'est pas très rassurant ni très bon pour la santé). Il faudrait penser à l'éclairage et aux feux vélo aussi. Il faut prendre en compte l'aspect agréable et ludique pour que les gens changent leurs habitudes...  
nb: des ascenseurs urbains ou des téléphériques sans possibilité de y mettre des vélos ou de liaisons n'ont aucune utilité

## Contact

### Direction des Mobilités de Brest métropole

24 rue Coat-ar-Guéven  
CS 73826

Brest cedex 2 29238

☎ 02 98 33 50 50

@ Courriel



#### 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 téléphonique :  
Lundi au Vendredi : 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  
contact@mairie-brest.fr  
www.brest.fr

Accueil téléphonique :  
Lundi au Vendredi 8h-18h  
Samedi 8h30-12h30

