

Brest à Pied et à Vélo (BaPaV) est une association sans but lucratif dont l'objet social est « *d'encourager les déplacements actifs, notamment à pied et à vélo, favoriser l'intermodalité, lutter contre l'exclusion liée aux transports, prévenir la sédentarité, inciter à réduire l'usage de l'automobile et veiller au bon usage de l'argent public dans le domaine des transports et des déplacements à Brest, sa métropole et plus largement le pays de Brest.* » (Article 2 des Statuts)

Elle est connue pour les services de vélo-école, d'atelier coopératif, d'animations dans les écoles et entreprises et pour l'organisation ou la participation à différentes animations publiques.

## Contribution à la concertation publique transports de Brest Métropole

Ce document présente les remarques, commentaires, suggestions et questions de BaPaV sur le projet d'évolution du réseau Bibus tel que décrit dans le dossier détaillé de support à la concertation (Avril 2019).

Il peut aborder des points qui ne concernent pas directement les lignes projetées de TCSP et les pôles multimodaux projetés, soit sur des sujets évoqués par ce dossier technique (tels que la mobilité sur le pays de Brest) soit sur des sujets connexes impliqués par ces projets (tels que les lignes de bus impactées).

Il est structuré suivant les rubriques suivantes :

- Grands principes
- Pôles multimodaux
- Interactions avec les autres modes
- Autres options de trajet
- Position des stations
- Impact sur les autres lignes urbaines
- Commentaires divers
- Annexes

Contact :

Brest à Pied et à Vélo  
19 rue Bruat, 29200 Brest  
09 81 62 70 20

<http://www.bapav.org/>  
[contact@bapav.org](mailto:contact@bapav.org)

# Grands principes

Rappelons que la marche à pied est déjà un mode de déplacement majeur sur la ville dense concernée par le projet et a capacité à devenir le mode principal. Tout utilisateur des transports en commun, cycliste ou automobiliste est aussi piéton à un moment ou à un autre dans son déplacement.

Rappelons aussi qu'entre le vélo et la voiture l'alternative est favorable au vélo tant d'un point de vue financier que du point de vue de la protection du climat, voire du point de vue des temps de trajet de porte à porte dans la ville dense (même du seul point de vue de la vitesse moyenne de circulation proprement dite, le vélo est aussi rapide voire plus rapide que tous les autres modes pendant les périodes de congestion du trafic).

Il est donc nécessaire que le projet prenne en compte la place et particulièrement la continuité des déplacements à pied et à vélo dès les pré-analyses, et non en tant qu'aménagements annexes d'un projet de TC, tant le long des trajets envisagés que perpendiculairement à ceux-ci pour ne pas en faire des obstacles.

Il est essentiel à une adhésion de l'ensemble de la population que les aménagements destinés aux cyclistes ne dégradent pas l'expérience des piétons et réciproquement. A ce titre la séparation des flux piétons/vélos, en particulier sur ces nouveaux aménagements, doit être systématisée afin d'offrir des espaces confortables pour les modes actifs en limitant au maximum les conflits (nombre d'aménagements réalisés sur la ligne A sont particulièrement problématiques de ce point de vue. Les exemples ci-contre montrent une inversion des voies, non balisée, au niveau de la traversée de rue et une traversée piétonne de voie vélo sans visibilité).



La marche et le vélo doivent être pris en compte, au même titre que les autres modes, et dans le respect de leurs spécificités, dans le traitement de l'intermodalité et de la multimodalité.

Concernant le vélo, deux grandes lignes directrices devront être traitées avec le même soin que l'infrastructure des TCSP en tant que telle :

- la continuité des aménagements vélos le long des lignes de tramway et de BHNS, et les liaisons aux communes, avec des aménagements dédiés les plus rapides possibles (c'est à dire à flux séparé, sans discontinuité et prioritaires aux croisements) dans l'optique de réaliser des autoroutes cyclables , en connexion avec les aménagements et services existants et à créer,
- le développement de véritables services vélos, notamment dans les pôles d'échanges (parkings vélos sécurisés, casiers de rangement, prises de recharge pour VAE, locations de courte durée, pompes à vélos et petit matériel de réparation, ...), mais également le long du tracé au niveau des polarités de quartiers (stationnement moyenne durée abrité, arceaux pour la courte durée, ...)

Concernant les projets de TCSP qui font l'objet de cette concertation : BAPAV se félicite d'une future mise en place d'infrastructures de transports en commun. Pour permettre de faire reculer la part de l'autosolisme, elle doit s'accompagner d'une politique volontariste d'amélioration de l'accès aux modes actifs de déplacement.

Elle doit aussi permettre une desserte efficace des services publics décentralisés dans des zones périphériques (CHRU, clinique de Keraudren, Pôle-Emploi, tribunal d'instance, conseil de prudhommes, ...), pour tous les habitants de la métropole, en limitant les correspondances.

Le choix du BHNS sur la branche Lambézellec nous semble manquer d'ambition pour une métropole comme Brest. En effet, les potentiels de clientèle sont quasiment similaires sur la branche Lambézellec et la branche Bellevue. Le choix du tramway Gare-Albert 1er se séparant en 2 branches, une vers Bellevue et l'autre vers Lambé, nous aurait paru plus claire et lisible, et aurait permis une mutualisation des coûts d'exploitation sur le tronçon commun. Le choix du BHNS ne nous semble pas permettre une attractivité suffisante pour répondre aux enjeux de reports modaux annoncés notamment dans le Plan Climat de la métropole.

## **Pôles multimodaux**

1. Un pôle multimodal avec parc relais est nécessaire au port de commerce pour les automobilistes et cyclistes arrivant par la D165 pour leur donner la possibilité de ne pas pénétrer dans le centre reconstruit. Il pourrait être positionné au niveau du rond point Herman Melville.
2. Les pôles multimodaux doivent être pré-signalés, en particulier sur la RN12 (Guipavas, Frouven, ...) : actuellement le Frouven n'est pas signalé sur la RN12 alors que Kergaradec a un problème d'accessibilité. Le panneau bleu P+R réglementaire et le nom du parking ne sont pas suffisants. Le nombre de places libres, les destinations desservies par le tram et le(s) bus, voire les temps d'attente seraient de nature à inciter les automobilistes à les utiliser plus.
3. Les parkings relais devraient être le plus proche possible des stations de TC, et en tout cas en visibilité directe l'un de l'autre.
4. Des places de dépose minute devraient être prévues aux pôles multimodaux, hors parkings relais (qui nécessitent un titre de transport Bibus), afin d'accueillir les véhicules des conducteurs qui viennent y chercher des passagers pour du covoiturage longue distance. Actuellement, à certaines heures, aux terminus de la ligne A, il existe un stationnement sauvage en attente de l'arrivée du tramway.
5. Il faudra s'assurer que le parc relais au CHRU de la Cavale ne sera pas saturé par les usagers du CHRU, ce qui le rendrait inutilisable pour le rabattement.
6. Le fonctionnement du pôle multimodal place des FFI devra prendre en compte les autres usages de cet espace tels que le marché hebdomadaire du vendredi.
7. La création et l'extension des pôles multimodaux devra prendre en compte l'objectif du SCoT et du PCAET de limiter l'artificialisation des sols et d'éviter leur imperméabilisation (exemple de Kertatupage : conserver l'espace vert entre Vauban et la rue Jules Lesven).
8. BaPaV se félicite que le projet suppose, comme le demande la Loi d'Orientation des Mobilités, la coordination avec les services de déplacement gérés par la région. Néanmoins nous relevons que les modalités de cette coordination ne sont pas explicitées dans le dossier technique.
9. Pour assumer leur nom les pôles multimodaux devraient comporter des bornes de location courte durée de vélos ou VAE.
10. Les garages à vélos des parcs relais devraient comporter quelques emplacements pour vélos lourds ou encombrants (cargos, VAE, vélos avec sacoches ou équipés de remorques, ...), des casiers sécurisés, a minima pour l'équipement réglementaire (casque et gilet jaune), les cartes des aménagements cyclistes, du réseau Bibus et du

réseau BreizhGo, ainsi qu'une pompe à vélo et du nécessaire pour de petites réparations, dans l'esprit du projet « Brest vélo-cité » présenté par BaPaV aux budgets participatifs 2018 et 2019.

## Interactions avec les autres modes

1. Il est nécessaire de prendre en compte la circulation piéton et vélo pendant les travaux. Ce sujet est régulièrement évoqué mais chaque chantier montre qu'on ne va pas plus loin que de bonnes intentions préalables (voir par exemple le chantier du nouveau rond point du CHRU pendant lequel on n'a traité que la circulation automobile et où ce traitement a neutralisé le passage piéton-vélo, sans même prévoir une présignalisation de cette neutralisation). A ce titre, l'article L228-2 du code de l'environnement (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle des Energies) s'applique, il a par ailleurs été renforcé par l'article 22 bis de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités).
2. Sans aménagement particulier, on peut s'attendre à un rabattement automobile de Blum (où le passage du BHNS va gêner le passage des voitures) vers Kerinou. Il faut donc anticiper cet effet pervers en dissuadant la traversée de Kerinou par les voitures (par exemple zone 30 sur l'axe Robespierre-Kervern, plus zone de rencontre au niveau de la place de Kerinou). A ce titre, bien traitée, la variante par le haut de la rue Robespierre peut être un des éléments de la solution de ce problème.
3. Nous recommandons d'éviter les tronçons dans la circulation générale, surtout sur des voies déjà chargées (cas du port de commerce ou du pont de la Villeneuve): l'impact (fréquence, fiabilité des horaires) serait sensible aussi sur le reste du trajet. S'il est vrai que la cohabitation locale entre TCSP et voiture se passe bien quand la circulation est suffisamment fluide (cas du pont de Recouvrance), l'intérêt du site propre est justement de ne pas dépendre de la fluidité de la circulation.
4. Le croisement Donnart-Glasgow et plus généralement les virages à angle droit sur la ligne de BHNS devront être traités de façon, d'une part à éviter qu'une voiture arrêtée au feu pour laisser passer le BHNS n'empêche celui ci de tourner parce qu'elle s'est trop avancée, et d'autre part à réduire l'inconfort des passagers du bus dans ces virages serrés.
5. Le franchissement des voies par les piétons, poussettes et fauteuils devra prendre en compte toutes les pratiques de cheminement existantes, qu'elles soient actuellement formalisées ou non par un passage piéton. Il faut faire en sorte qu'on n'ait pas besoin de longer la plate-forme dans un sens puis dans l'autre pour traverser.
6. Pour la sécurité des vélos et pour la ponctualité des TCSP, mais aussi pour la fluidité du trafic vélo (s'insérer dans la circulation générale quand on rattrape un bus ou qu'on est rattrapé par lui est intimidant voire dangereux), le site propre n'a pas vocation à accueillir les vélos. Il faut donc prévoir un aménagement vélo sur toute la longueur de chaque ligne (article L. 228-2 du code de l'environnement). En cas d'absolue impossibilité d'un tel aménagement et que la voie propre du bus soit cyclable, il faut prévoir soit une signalétique claire et précise en entrée et en sortie ainsi que des espaces de sécurité (type "escape lane") pour qu'un vélo puisse se garer et laisser le bus faire un dépassement en toute sécurité, soit prévoir une surlargeur du couloir bus pour améliorer la cohabitation. En cas de site propre bus axial, peu aisé d'utilisation pour les vélos, un aménagement cyclable latéral uni ou bidirectionnel est la seule option, quitte à renoncer au stationnement VP sur l'axe, voire à neutraliser un sens de circulation VP.

7. Clarifier le statut des vélos sur la plate-forme TCSP par une signalisation explicite (cf. Jaurès/Siam où il n'y a pas de voie vélo) et cohérente (cf. avenue de Tarente où la signalisation différente suivant l'endroit où on rencontre la voie de bus provoque des conflits cycliste/automobiliste).
8. Il y a ambiguïté sur le fait que le deuxième pont du Bouguen soit utilisable par les piétons et vélos. Lors de la réunion de lancement il a été « promis » que des dispositifs anti-suicide y seraient installés, mais aux réunions suivantes on a pu comprendre qu'il s'agirait d'un pont purement tramway. Le pont actuel pose de gros problèmes de cohabitation vélo-piéton qui incitent les vélos à passer par la chaussée en sens descendant ce qui provoque alors des problèmes de cohabitation voiture-vélo. Le nouveau pont devrait, a minima, prévoir la possibilité de lui ajouter ultérieurement des voies piétons et vélos, en cas de travaux lourds sur le pont actuel. Si l'option du passage des piétons et vélos sur le pont existant était retenue, étant donné la largeur du pont et les conflits existants, il faudra prévoir des trottoirs larges pour les piétons qui seront séparés physiquement d'un aménagement cyclable type piste bidirectionnelle; selon ce principe une des trois voies existantes devra être rendue aux modes actifs.
9. Le transfert modal de la voiture vers le transport collectif dépend aussi de la perception du coût (pas de la réalité du coût) : il faudra choisir entre la gratuité (totale ou partielle) pour le TC, un péage symbolique pour la voiture, un compromis entre les deux, ou accepter la quasi-absence de transfert déjà observée depuis la mise en service de la ligne A.
10. Il faudrait permettre le transport de vélos dans les bus (ou sur des racks) au moins sur la ligne Plougastel-Strasbourg (la distance et le dénivelé, ainsi que la cohabitation avec la circulation générale sur la voie à 70 entre le rond point de Keraliou et celui de Roc'h Kerezen sont très dissuasifs pour l'utilisateur qui hésite à franchir le pas du vélo).
11. Lorsqu'une sortie de propriété en bordure du tramway doit traverser la piste cyclable avant de traverser la ligne du tramway, les voitures utilisent quasi systématiquement la piste cyclable et la zone piétonne pour longer la ligne de tramway. Des aménagements sont à faire pour éviter ce comportement gênant et dangereux.
12. Les sorties de parkings collectifs privés nécessitant la traversée de la plate-forme TCSP (exemple du laboratoire d'analyses médicales du Pilier Rouge) doivent être découragés et en cas de nécessité comprendre un feu de circulation.
13. Abaisser systématiquement le trottoir au niveau des passages piétons et pistes cyclables par un chanfreinage ou un caniveau à double pente plutôt qu'un ressaut à bord arrondi. La loi prévoit des ressauts en chanfrein à "un pour trois" avec une hauteur pouvant aller jusqu'à 4 cm (cf Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, Article 1, paragraphe 5 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics) . Les ressauts sont durement ressentis par les enfants assis dans les sièges fixés au vélo. De plus le franchissement d'un ressaut, même de 2 cm, peut être difficile pour un vélo de petite taille (vélo d'enfant ou vélo pliant à petite roue). S'il y a une chute à cet endroit, l'enfant se retrouve à terre sur la chaussée.



14. La continuité des cheminements doux suppose de les traiter, non seulement le long du TCSP, mais aussi dans les rues perpendiculaires (exemples de la liaison Croix Rouge-Kertatupage à vélo, de la rue prince de Joinville à pied et à vélo ...)

## **Autres options de trajet**

1. Compte tenu du nombre important de services publics et de services au public au port de commerce et en particulier au sud de la rue Amiral Troude, une prolongation du TCSP jusqu'au rond point Herman Melville est une nécessité. Une prolongation dans la circulation générale du rond point Melville jusqu'à Océanopolis, pendant la haute saison de cet équipement, serait un plus.
2. D'un point de vue rabattement des automobiles venant de l'extérieur de Brest, un terminus du BHNS aux environs de Keraudren serait plus pertinent qu'au bourg de Lambézellec. L'espace nécessaire au parc relais existe au niveau de la caserne de Kerallan.
3. Tant qu'à faire passer le BHNS par la place Albert 1er (options 2), il pourrait passer par la rue de l'Harteloire. Il desservirait plus de monde qu'avec l'option Foch, en particulier les lycées Ste-Anne et de l'Harteloire, et le projet immobilier de l'îlot gendarmerie. La station BHNS serait alors plus proche de celle du tram qu'avec l'option Desmoulin (potentiellement elle se situerait juste en dessous).
4. Tant qu'à mettre le terminus BHNS place Albert 1er (option 2C) on pourrait le pousser jusqu'à Quéliverzan pour mailler avec la ligne A et améliorer les connexions entre rive droite et rive gauche. Cela permettrait de redresser la ligne 4, dont 7 stations sont redondantes, et de connecter le lycée Dupuy de Lôme avec le nord de Brest. La ligne passerait aussi devant le lycée Ste Anne, devant le projet immobilier de l'îlot gendarmerie et à proximité du lycée de l'Harteloire. La difficulté posée par le pont pourrait être traitée en prenant en compte le fait que le terminus serait à la sortie de celui-ci (voie unique), et la direction des ralentissements en fonction de l'heure.
5. Prévoir la possibilité ultérieure d'un prolongement du tram vers le parc de Penfeld dans la perspective d'un rabattement intermodal plus important que 0,6 % du bassin versant et dans la perspective du projet ADEUPA d'urbaniser ce secteur.

## **Position des stations**

1. L'arrêt des deux nouvelles lignes à Liberté devrait se faire à proximité immédiate de l'arrêt de la ligne A. La position entre celle-ci et le pont Clémenceau nous paraît la plus adaptée. La position rue de Glasgow qui apparaît sur certains plans du projet nous paraît moins adaptée aux volumes potentiels de correspondance. Les stations "Liberté" du tramway B et du BHNS D devront se situer dans le prolongement l'une de l'autre (ou être confondues), afin de ne pas augmenter les distances à parcourir à pied lors des correspondances; l'exemple à suivre est celui de la station Jean Jaurès au centre ville de Tours.
2. L'arrêt Universités devrait se faire plus près du pont que l'arrêt de bus actuel. C'est à dire plus près des résidences du CROUS et des cheminements piétons vers le bas de Lanredec.
3. La correspondance avec l'ascenseur du port serait plus lisible, plus pratique et moins coûteuse au niveau du pôle multimodal de la gare qu'au niveau du square Beautemps-Beaupré. Un ascenseur incliné ou funiculaire connectant le belvédère de la gare à l'extrémité de la rue de Madagascar desservirait un public plus important

tant dans sa partie haute que dans sa partie basse. Il serait également plus visible par les voyageurs, tout en étant moins intrusif dans le paysage, et donc plus positif pour l'image de Brest. La trouée existante ne semble poser aucun problème technique ou juridique. Inversement une prolongation du BHNS au niveau du square Beautemps-Beaupré augmenterait la durée de son trajet, donc diminuerait sa fréquence et donc son niveau de service.

## **Impact sur les autres lignes urbaines**

1. Profiter de l'occasion pour « redresser » les autres lignes. La philosophie derrière le « plat de spaghettis » actuel est illisible (cf., par exemple, la ligne 5 à la Croix Rouge : les terminus affichés sont dans la direction exactement opposée à celle du bus). Il est nécessaire d'être plus ambitieux que pour la mise en œuvre de la ligne A où les évolutions des parcours étaient restées anecdotiques en dehors des diminutions de service. L'objectif devrait être de mettre tous les services publics à 30 mn ou moins de la plupart des stations du réseau Bibus.
2. Page 45 du dossier technique, le plan de circulation automobile fait apparaître un contournement de Lambézellec par la vallée du Restic. Comme la principale justification de cette nouvelle voirie est la desserte du CHRU pour les usagers de l'est du pays de Brest, il serait incohérent de ne pas prévoir dès maintenant un transport collectif entre le parking relais de Kergaradec et le CHRU. La liaison par un réseau armature performance était déjà prévue sur la totalité du boulevard de l'Europe dans le PLU facteur 4 de 2014, or l'extension du CHRU n'était pas encore programmée à l'époque.
3. Traiter le problème de la traversée par les bus des zones peu peuplées (communication entre zones peuplées sans passer par Liberté) : sans même parler de traverser la Penfell, qui est clairement une galère, il faut 28 minutes à pied entre l'arrêt AFPA et l'arrêt École de Commerce et 41 mn en bus, si on ne rate pas les DEUX correspondances, pire : 961 g de CO2 en bus et seulement (!) 398 g en voiture (données du site Bibus.fr).
4. La desserte des quartiers nord de Lambé vers les lycées et vers la fac de sciences est à améliorer (cela diminuerait la circulation boulevard de l'Europe et donc le besoin du contournement Nord Lambé) : pour aller de l'arrêt Messioual à l'arrêt Bouguen il faut 40 mn à pied, 27 mn en bus si on ne rate pas sa correspondance, mais 57 mn si on la rate, pire : 1020 g de CO2 en bus et seulement (!) 556 g en voiture (données du site Bibus.fr).
5. Les lignes de bus des communes extérieures vers Brest centre devraient être renforcées. Une ligne rapide et directe de Plougastel-Le Relecq-Kerhuon vers la gare par le port de commerce serait appréciable.

## **Commentaires divers**

1. Des bus à biogaz présenteraient l'avantage d'améliorer la résilience du réseau aux pannes d'électricité que le dérèglement climatique va provoquer en obligeant à stopper des centrales nucléaires en période de sécheresse (le Finistère peut fournir plus de biogaz que nécessaire même dans le cas, souhaitable, de forte augmentation des conversions vers la bio).
2. Quelles que soient les motorisations retenues, la fourniture d'énergie devrait être incluse au projet : production d'énergie sur le pays de Brest via les énergies renouvelables (biomasse, soleil, vent, ou biogaz le cas échéant comme à Quimper).

3. Des trolleybus éviteraient au moins le recours à des batteries hautement polluantes et comprenant des terres rares, non recyclables dans l'état actuel des techniques.
4. Le tram fait beaucoup de bruit dans les virages : il faudrait les réduire au minimum possible, et en particulier s'assurer que la configuration du croisement Saint-Exupéry/la-porte ne se retrouvera pas sur le parcours (cas de la traversée de Kergoat).
5. L'entretien des pistes cyclables est une condition importante de l'attractivité du vélo. Les débris éjectés vers la piste cyclable par le passage des voitures ou au cours des épisodes météorologiques devraient être plus régulièrement balayés. La conception de la piste elle-même devrait intégrer cette question en évitant les configurations où une accumulation de débris rend la piste dangereuse (exemple du croisement rue de Guilers/du 19 mars 1962, où une dépression sous des arbres recueille une accumulation de matières végétales en décomposition qui rendent le freinage difficile voire dangereux à un endroit où la piste cyclable croise une voirie fréquentée).
6. Lorsque le feu donne la priorité au tramway, le feu peut être mis au vert pour la traversée des piétons et des cyclistes le long du parcours de la ligne de tramway si les mouvements de tourne à droite ou à gauche ne coupent pas la plate forme.
7. Matérialiser par deux couleurs différentes les pistes cyclables et piétonnes lorsqu'elles cohabitent sur le même trottoir, et en particulier avant et après les passages piétons et lorsqu'un obstacle amène une ambiguïté. Noter que cette cohabitation doit rester une exception, limitée aux cas où aucune autre solution n'est possible. La séparation des flux doit être la règle sur les itinéraires rapides.
8. On devrait trouver des arceaux vélo devant la boutique Bibus de l'avenue Clemenceau !



## Annexe : Leçons de la ligne A

Depuis sept ans que la ligne A est en service, on a pu constater que, le long du tram, l'attractivité des zones piétonnes et de rencontre (Siam, bas Jaurès) est bien supérieure à celle des voies (haut Jaurès, rue de la porte) où la cohabitation avec l'automobile a été maintenue.

Les voies cyclables le long du tram sont théoriquement continues rive droite mais la perception qu'en ont les usagers est celle d'une forte discontinuité due à de nombreux obstacles (voir par exemple le feu vélo toujours rouge à l'entrée de Bricodépot), à la cohabitation mal gérée avec les piétons (croisements des voies, ...), et à l'absence de priorité vélo aux croisements, qui oblige à ralentir fortement voire mettre pied à terre. Par ailleurs la connexion entre ce trajet et la rive gauche en sortie du pont de l'Harteloire est complexe, voire dangereuse.

Les voies cyclables le long du tram rive gauche sont quasi inexistantes, ce qui amène de nombreux cyclistes à utiliser, illégalement, la plate-forme du tram sur l'axe Siam/Jaurès.



## Poteaux sur pistes cyclables : un danger omniprésent.

Des poteaux de caténaires gris , des poteaux de feux gris, des tubes en inox pour barrer la route aux voitures constituent un danger permanent. Par comparaison, aucune voie automobile n'a des poteaux rigides au milieu de la voie. Nous suggérons d'améliorer le problème existant en peignant en blanc tous les poteaux ou mieux en jaune fluo.

## **Annexe : Baromètre des villes cyclables**

En 2017; la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) a réalisé une enquête nationale sur la cyclabilité des villes ("Baromètre des villes cyclables", voir le site internet : <https://www.parlons-velo.fr/barometre-villes-cyclables>). Il ressort des questions libres les points suivants concernant de près ou de loin le projet "Mon réseau grandit".

La place Albert 1er et ses abords (pont Schuman) est le premier aménagement urbain à revoir en profondeur (49 citations). Les grands boulevards et notamment le boulevard Léon Blum sont mentionnés en deuxième position pour leur absence d'aménagement.

Nous mentionnons ci-dessous les autres réponses, en rapport avec le tramway, aux questions « Quel est selon vous le pire endroit cyclable sur Brest ? » et « Quelle proposition avez-vous pour améliorer le réseau cyclable ? ».

- "Manque de parcs à vélos sécurisés sauf au niveau de la gare"
- "Attention aux endroits piétons colonisés par le parcage des voitures (exemple bas et haut de Siam)"
- "Pas de coupure le long de la piste cyclable qui longe le tram. Perte systématique de la priorité à chaque intersection"
- "Route de Gouesnou le long du tram"
- "À ne pas refaire : la rue de la Porte, pas de place pour les vélos ce qui les pousse sur les trottoirs. La cohabitation vélo/voiture se passe mal à cet endroit"
- "passage partagé piéton/cycliste sur le pont de Recouvrance"
- "ok jusqu'à l'arrêt du tram porte de Guipavas, la suite devient dangereuse vers le Relecq (trajet vélotaf, 2000 personnes à travailler sur ce site)"
- "horaires trop réduits pour mettre son vélo dans le tram, horaires incompatibles avec le vélotaf"
- "Manque d'arceaux à proximité des stations de tram"
- "arrêt brutal de piste cyclable ou aménagement cyclable (exemple en montée du Géant à l'arrivée sur la place de Strasbourg)"
- "cohabitation piéton/cycliste au lycée Dupuy de Lôme, la signalétique est soit absente soit insuffisamment visible pour savoir comment se comporter (espace piéton ? Zone de rencontre?)"
- "Piste cyclable au niveau de Thales dans le sens vers Brest ça va mais dans le sens sortie de Brest (sur le trottoir de l'autre côté) ce n'est pas une piste cyclable juste une bande sur le trottoir, la signalisation indiquant de traverser la chaussée est difficilement visible au niveau de la sortie de Thales"



- "il manque un itinéraire vélo direct qui suive le tram entre porte de Gouesnou et quartier de l'Europe"
- "il faudrait réserver une voiture de tram pour les vélos, à toute heure"
- "le trajet entre la station porte de Plouzané et la porte des 4 pompes : les véhicules roulent vite, il n'y a pas de piste cyclable et pas d'éclairage"