

Bilan du Schéma Directeur Vélo 2020-2025

BaPaV - Décembre 2025

Objectif

Un schéma directeur vélo (SDV), couramment appelé “Plan Vélo”, est un document stratégique qui **vise à planifier et à structurer le développement des aménagements cyclables** sur un territoire. Son objectif principal est de favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement quotidien, en garantissant des itinéraires sécurisés, continus et attractifs.

Un tel schéma s'inscrit généralement dans une démarche de mobilité durable, contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer la qualité de l'air et renforcer l'accessibilité pour tous, tout en encourageant des modes actifs bénéfiques pour la santé et l'environnement.

En décembre 2019, les élus de Brest métropole ont adopté un Schéma Directeur Vélo 2020-2025, pour prolonger les SDV de 2002 et 2010. Il a été élaboré en parallèle avec le Plan Climat Brest métropole. Ce dernier vise une réduction par 4 des émissions de GES entre 1990 et 2050. **Ces émissions sont générées notamment par l'usage quotidien des transports routiers**, or la circulation motorisée dans son ensemble est le plus important émetteur d'oxydes d'azote (56 %) et de particules fines (38 %) sur Brest métropole (source : Air Breizh).

Ce SDV a donc pour but de définir une **vision à moyen et long terme des solutions cyclables à développer sur la métropole**, en identifiant les axes prioritaires, les connexions intermodales (transports en commun, parkings), et les équipements nécessaires (stationnements, signalétique).

En tant qu'organisme chargé de représenter les intérêts des usagers, BaPaV suit attentivement les politiques engagées par Brest métropole dans le cadre des SDV successifs. Ceux-ci constituent une ligne directrice déterminante et essentielle pour espérer **démocratiser l'usage des mobilités actives**. C'est pourquoi, BaPaV porte une attention particulière aux propositions énoncées dans ce SDV 2020-2025 et à leur réalisation. Puisque cette période touche à sa fin, il convient désormais d'en dresser le bilan.

Principaux engagements

L'un des principaux buts visés par Brest métropole à travers ce SDV 2020-2025 est **l'élévation de la part modale dédiée au vélo**. Estimée à 1.5% en 2020, le SDV prévoit d'atteindre a minima 4% des déplacements en 2025.

A ce jour et d'après l'ensemble des données recueillies, la métropole estime que la part modale du vélo atteint aujourd'hui 5% des déplacements. D'après les mesures réalisées par les 40 compteurs vélo installés sur Brest métropole, **le nombre de cyclistes à bel et bien augmenté entre 2020 et 2025**. En effet, on constate une augmentation de 240% du nombre de passages cyclistes en moyenne.

Cependant, seule une enquête complète des déplacements des ménages (EMD) pourrait confirmer cette estimation.

Pour atteindre cet objectif, le SDV n'indique pas le budget alloué par la métropole aux aménagements et politiques cyclables. Cependant dans la questionnaire "Parlons vélo" et à l'occasion du débat organisé

par BaPaV aux Studios en février 2020, la liste qui l'a emporté s'était engagée à dépenser 10M€ sur 5 ans hors aménagements liés à mon réseau grandit.

Dans le but d'évaluer le budget réellement affecté au réseau cyclable, BaPaV a demandé, le 14 octobre 2025, à exercer son droit d'accès aux documents relatifs aux investissements vélo réalisés entre 2020 et 2025. Malheureusement, Brest métropole n'a pas respecté le délai réglementaire de réponse et aucune donnée n'a été délivrée. Par conséquent, aucun élément ne permet d'attester qu'un budget suffisant ait été alloué aux aménagements cyclables ainsi que sa répartition.

Enfin, le SDV 2020-2025 prévoit de s'appuyer sur un plan d'actions planifié et opérationnel ainsi que sur une gouvernance structurée. Il est en effet question de la mise en place d'un comité spécifique dédié au suivi et à la hiérarchisation des actions.

Trois commissions de suivi du schéma directeur se sont effectivement tenues. Cependant, ces dernières se limitèrent à l'énoncé des actions en cours de réalisation, et donc déjà statuées, sans visibilité sur un prévisionnel d'actions à plus long terme.

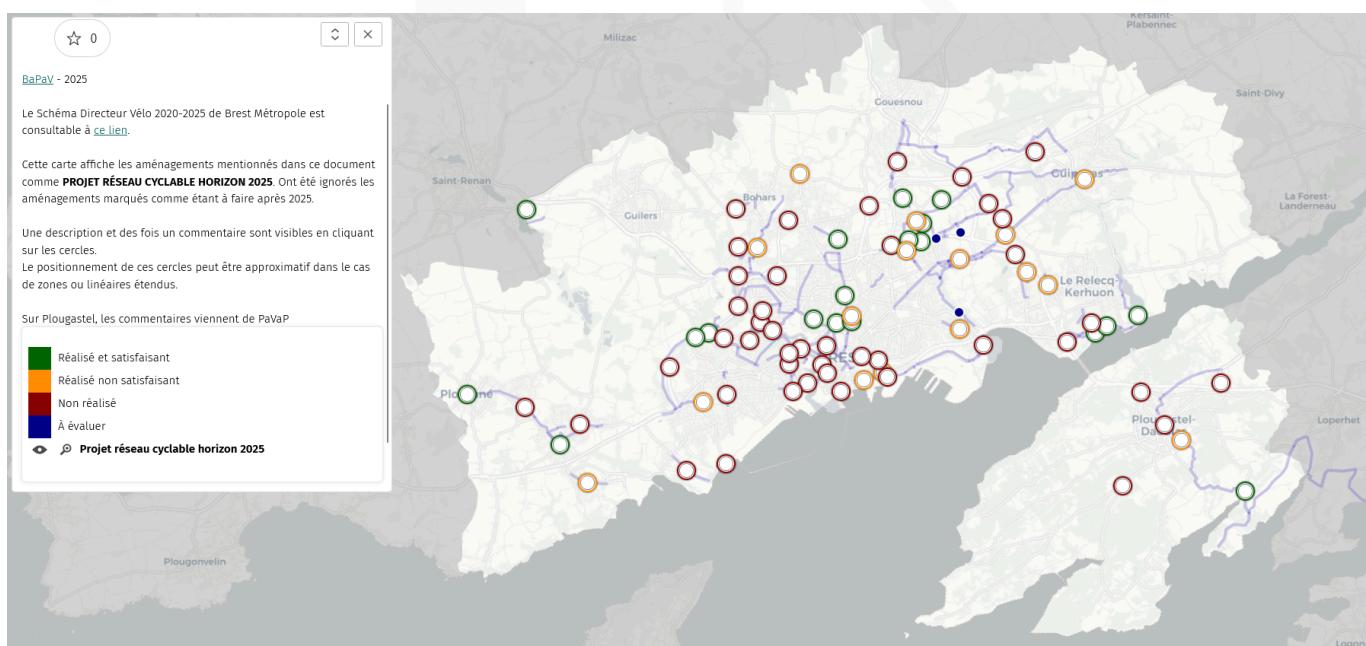
De plus, là où le SDV reconnaît la nécessité de s'appuyer sur des enquêtes citoyennes et sur la contribution des associations et des usagers, les commissions organisées s'apparentent davantage à des réunions d'informations n'offrant que très peu de place aux consultations et aux débats.

Aménagements et stationnements

Le SDV énonce également un certain nombre d'opérations à réaliser avant fin 2025. Ces opérations constituent "Le réseau cyclable court/moyen terme" et sont destinées à améliorer la sécurité des cyclistes.

L'ensemble de ces actions ont été répertoriées sur la carte présentée ci-dessous et disponible à ce lien : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/bilan-schema-directeur-velo-2020-2025_1269555

Parmi les 82 actions proposées par Brest métropole dans le SDV 2020-2025, 79 ont été évaluées par des bénévoles de BaPaV. Parmi ces 79 propositions, 56% n'ont pas été réalisées à ce jour et seules 24% paraissent satisfaisantes d'un point de vue de la sécurité des usagers.



En ce qui concerne les stationnements vélo, le SDV prévoyait l'ajout de 1000 à 1200 arceaux d'ici 2025. C'est en effet 1380 nouveaux supports de stationnements qui ont vu le jour depuis 2020 en

incluant les box et autres parkings vélo installés comme par exemple près de la gare. 402 nouveaux emplacements bénéficient donc désormais de stationnements vélos.

Bibus a également augmenté le nombre des vélos à assistance électrique (VAE) accessibles en location longue durée. Alors qu'on dénombrait uniquement 150 VAE en location en 2020, Bibus compte désormais environ **1000 VAE disponibles** sous différents modèles : vélo de ville, pliant, cargo biporteur, triporteur et tricycle, ou rallongé longtail.

Conclusion

C'est donc un bilan en demi-teinte qui révèle de fortes insuffisances de la part de Brest métropole malgré un net essor du nombre de cyclistes depuis 2020.

En effet, beaucoup des engagements pris dans le cadre du SDV 2020-2025 restent encore au stade d'ébauches : la sécurisation des carrefours, la continuité des itinéraires, la promotion d'une culture vélo etc.

De plus, il paraît raisonnable de penser que l'augmentation de la part modale des cyclistes ne peut pas être attribuée aux seules actions et aménagements mis en œuvre sur le réseau cyclable. En effet, de nombreux **facteurs circonstanciels ou sociaux** sont à prendre en compte tels que l'impact de la pandémie de Covid 19 ou encore l'augmentation des temps de trajet en voiture et en bus liée aux travaux "Mon réseau grandit".

Il est vrai qu'un nombre croissant de Brestois choisit aujourd'hui le vélo pour se déplacer, cependant, **Brest métropole n'engage pas à ce stade une politique d'aménagement proportionnelle aux défis de mobilité en jeu**. Ce manque d'investissement se reflète également au travers des faibles résultats du [Baromètre vélo 2025](#). Brest y obtient une note de D qui n'évolue pas depuis 2021 et qui reste inférieure à la moyenne nationale. Parmi les 6 critères évalués, c'est le manque de sécurité qui est dénoncé par les usagers avec une note moyenne de 2.83/5 (E).