

## Remarques aménagements cyclables / piétons MRG

Réalisation : janvier 2026

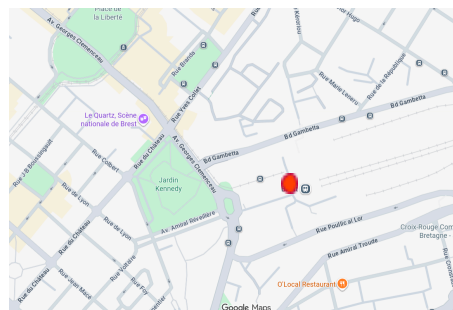
Ce document s'appuie sur des observations de terrain réalisées par des bénévoles lors d'une balade à vélo début janvier 2026, dans le cadre de l'analyse des aménagements cyclables et piétons liés aux nouvelles lignes de tram et BHNS. Ces remarques reflètent l'état des lieux à cette période ; nous savons que des ajustements ont depuis été réalisés, en particulier l'ajout de nombreux marquages et le ponçage.

Qu'est-ce qui a été évalué ?

- La qualité du revêtement : stagnation de l'eau, bosses et trous, présence de plaques métalliques d'accès aux réseaux souterrains, ...
- Le marquage et la signalisation : couleur différenciée pour les aménagements, présence de picto, cheminement bien indiqué pour poursuivre après une discontinuité type rd-point, cédez-le-passage au bon endroit, passage cycliste en parallèle des passages piétons, feux adaptés aux vélos, panneaux M12, ...
- La possibilité de ne pas perdre de vitesse : les zig-zag, les poteaux ou autres obstacles, les rayons de giration quand il faut tourner, ...
- Les discontinuités et leur gestion.
- Les jonctions avec les rues adjacentes : Est-ce qu'il y a une continuité avec un aménagement? Est-ce que le vélo est prioritaire quand il tourne? Est-ce que le rayon de giration est suffisant? Bref est-ce que c'est fluide, simple, sécurisé

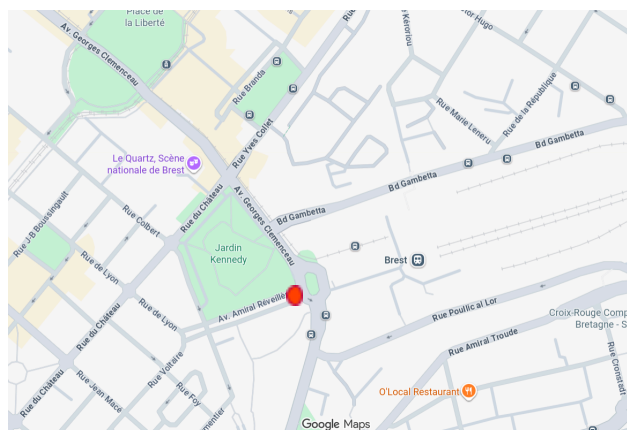
### Section commune tram / BHNS

#### > Arrivée à la gare



Interruption soudaine de la piste cyclable, à l'endroit où le trafic automobile est très dense et « énervé » lors des arrivées/départs de train

## > Rond-point de la gare



Signalisation horizontale indiquant la fin de piste cyclable manquante

## > Portion entre le rond-point de la gare et le croisement Gambetta/Clemenceau



Plaques en métal dans le virage, risque de glissade



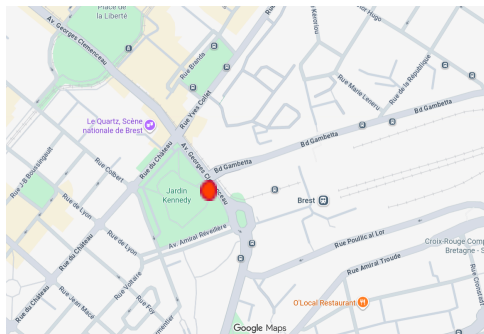
Dans l'autre sens (vers Liberté), le panonceau M12 indique uniquement la direction "tout droit", il devrait indiquer à droite et à gauche également.



Incompréhension : la piste cyclable ne continue pas tout droit. En face, c'est le trottoir. Pour les vélos il faut traverser les voies du tram (plus haut que les feux de circulation donc sans certitude de ce que vont faire les voitures) et traverser sans aménagement (outre les deux pictos) le boulevard Gambetta avant de retrouver la piste.

À la même intersection, le feu cycliste passe au vert en même temps que le feu des véhicules venant de la droite (venant de Gambetta), ce qui est dangereux, car dans une intersection on ne s'attend pas à ce qu'on ait un "vert" en même temps qu'une rue perpendiculaire. Le feu cycle devrait avoir son propre cycle, ou être calé sur le feu de la traversée piétonne.

### > Croisement avenue Clemenceau / boulevard Gambetta



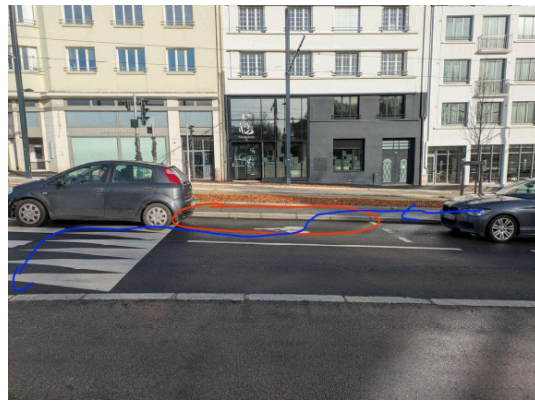
Jardin Kennedy, lorsqu'un véhicule attend pour tourner à gauche sur Gambetta, les véhicules suivants roulent sur la bande cyclable pour la contourner (ce qui est illégal et dangereux car ils ne vérifient pas si des cyclistes arrivent). Il serait utile de mettre quelques balises pour réduire ce risque.

Le M12 "tout droit" est également manquant (*edit 13/02, M12 rajouté*).

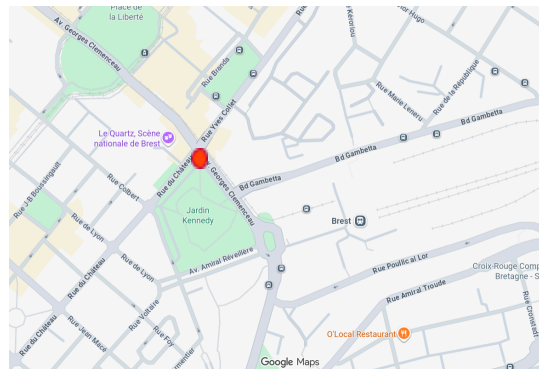


Côté Boulevard Gambetta, passage pas assez large entre le feu et la façade (idem mat d'éclairage), et M12 manquant

### > Croisement avenue Clemenceau / rue du Château / Collet



En venant de la gare, comment les vélos peuvent-ils tourner vers la gauche pour rejoindre la rue du château ?  
À cet endroit, et sur tout le long du boulevard Clémenceau, il y a une marche pour accéder au sas-vélo à partir de la piste cyclable ? Comment les cyclistes peuvent ils y accéder ?



Il serait utile d'installer un feu cycles plus en avant dans l'intersection (comme dans l'intersection Clémenceau/Jaurès). Actuellement de nombreux véhicules coupent la route aux vélos. Le M12 (au moins tout droit et droite) est aussi manquant.

### > Pont Place de la Liberté

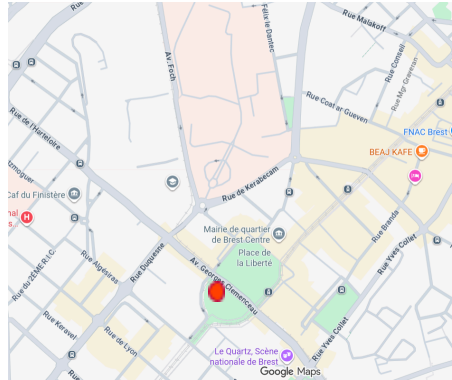


Le panneau bleu “bus/vélos/taxi/ambulances” devant l’office du tourisme est un vestige pré-tram. Il n’a plus lieu d’être. (edit 13/02, panneau enlevé)



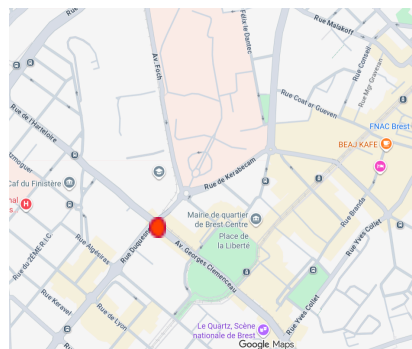
Attention à l’eau qui s’accumule déjà sur la chaussée, alors qu’il n’a pas plu depuis quelques heures au moment de la photo (le reste de la piste cyclable est sec)

### > Croisement Place de la Liberté / avenue Clemenceau



Intersection difficile à lire à partir des pistes cyclables (marquages pas terminés ?)

### > Croisement Duquesne / avenue Clemenceau



Rupture de continuité dans un carrefour pourtant très fréquenté

## Ligne tram

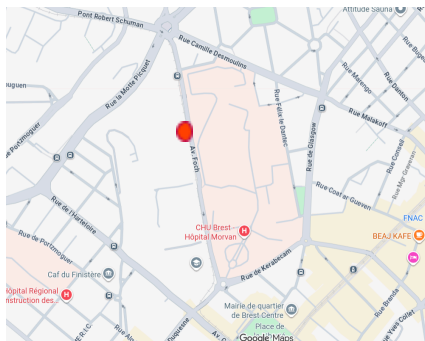
### > Avenue Foch



La piste zigzague entre les pylônes ...

Des adhérent.e.s nous ont signalé des incompréhensions sur la présence / utilité des feux vélos et des panneaux M12 associés sur le long de l'avenue → même incompréhension qui revient plus tard sur la partie Bellevue

### > Avenue Foch côté piscine



Un rayon de giration très très serré + une grille dans le virage : aménagement très accidentogène qui va forcer les cyclistes à mettre le pied à terre

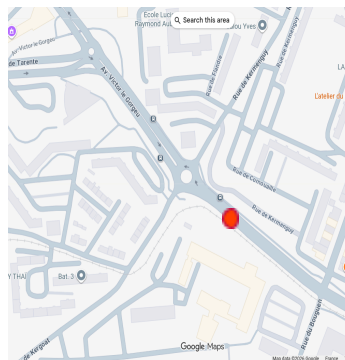
### > Rond-point Albert 1<sup>er</sup> et pont Le Blé



À la sortie de l'avenue Foch, le marquage cédez le passage est après la piste cyclable, donc les voitures attendent sur la piste.

Où sont les lampadaires sur le pont Le Blé mis à part les mini lampadaires côté nord ?

### > Avenue Le Gorgeu (sortie du Rond Point de Dun Laoghaire)

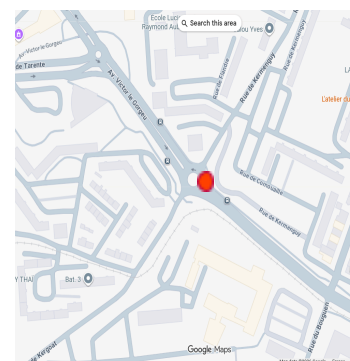


Rupture de continuité + Angle à 90° pour rejoindre la piste cyclable située de l'autre côté du tram

### > Avenue Le Gorgeu

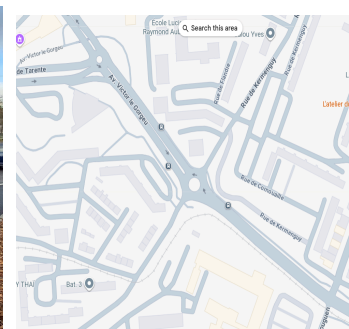
De manière générale, il est dommage que certains aménagements sur cet axe se soient fait au détriment des piétons. Des usager.e.s fréquentant la fac nous ont souligné la réduction notable de la largeur des trottoirs

### > Rond Point de Dun Laoghaire



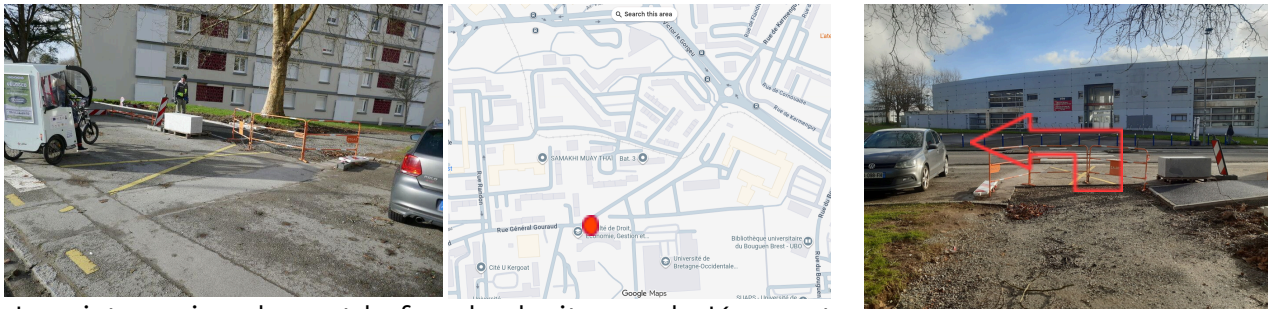
Le passage ne fait que 1,2 m de large (hors caniveau). Ce triporteur passe juste, d'autres modèles ne passeraient pas. De plus les cycles sont contraints par l'îlot de prendre le rond point à la périphérie, ce qui est la position la plus dangereuse. Pourquoi ne pas avoir fait un sas vélo (moins coûteux et plus sécurisant) ?

De plus, le projet MRG a fortement dégradé l'aménagement, une remise en état est-elle envisagée ?





## Absence totale d'aménagement



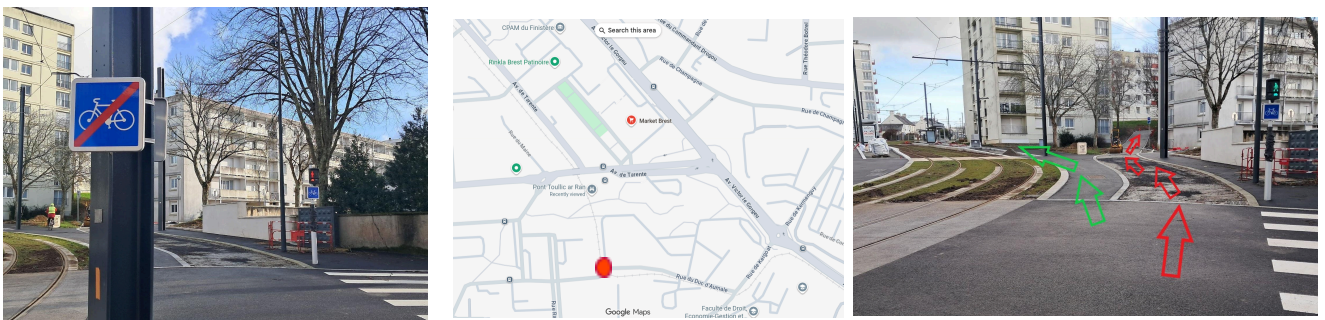
La piste arrive devant la fac de droit, rue de Kergoat, puis les cyclistes reprennent la route (pas de piste ni de bande cyclable) = problème de continuité !!!  
On ne voit pas comment se fera la transition de la piste vers la rue de Kergoat, surtout dans la direction vers Le Gorgeu.

## > Rue du Duc d'Aumale



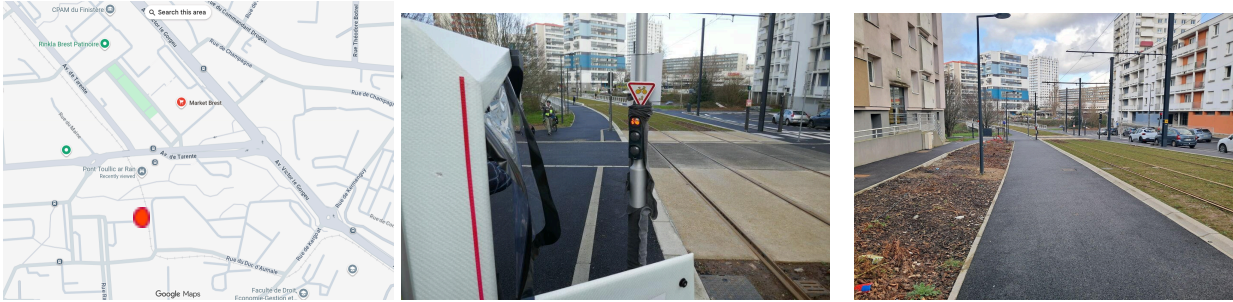
Coffre télécom en plein milieu d'un trottoir piéton

## > Croisement rue du Duc d'Aumale / Rue du Maréchal Valée



Signalisation confuse : fin et début de voie cyclable  
Il est regrettable que la piste cyclable bidirectionnelle, s'éloigne du tram : détour + pente raide  
en vert - trajet (uniquement piéton ?) le long du tram  
en rouge - trajet cyclable qui s'écarte du tram

## > Pont Toullic ar Ran / rue du Maréchal Valée



À plusieurs endroits sur le trajet on rencontre un M12 surmontant un feu réservé aux cycles. Comme la fonction du M12 est de neutraliser le feu pour les cycles, pourquoi ne pas s'être contenté d'un panneau AB3a ? Point positif, usage de panneaux M12 bi-directionnels + la piste cyclable bi-directionnelle est très appréciable.



Étant donné qu'il n'avait pas plu abondamment le jour de la balade, voir ce que pourraient donner ces flaques d'eau en cas de fortes pluies

## > Intersection rue de Normandie / Avenue de Tarente



La majorité des motorisés considèrent que continuer avenue de Tarente c'est aller tout droit et ne se doutent pas que pour les cycles qui viennent de la rue de Normandie, les motorisés qui remontent vers l'avenue Le Gorgeu tournent à gauche. Il est nécessaire que les cycles des feux soient ajustés en conséquence. Un problème se présente également dans le cas où la voiture tourne à droite. Puisque les cyclistes et voitures s'arrêtent au même feu (très en amont du carrefour), lorsque celui-ci passe au vert voici les deux trajectoires d'une voiture

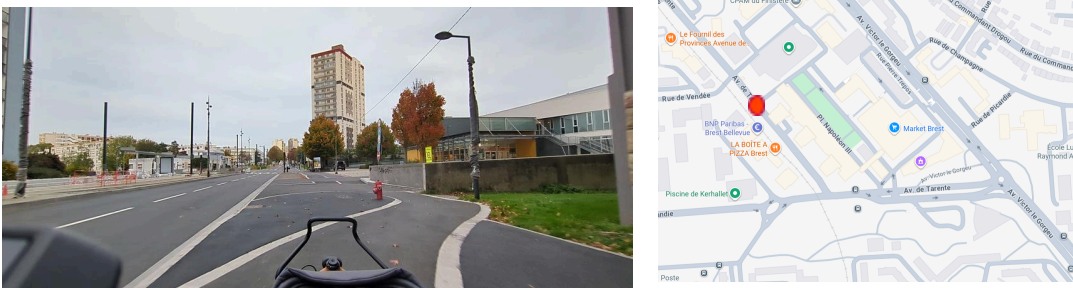
(violet) et d'un vélo (rouge).

### > Avenue de Tarente (face à la pizzeria)



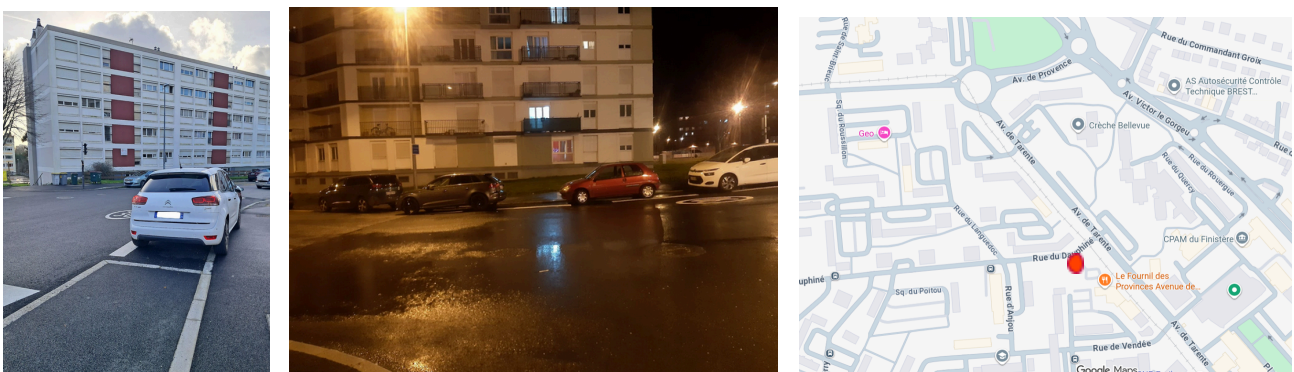
Il y a un passage en sortie des commerces sans issue car il n'existe aucun débouché piéton, au niveau de la croix rouge le trottoir est haut + stationnement réservé + aucun passage piéton

### > Croisement Avenue de Tarente / rue de Savoie



La piste cyclable passe à droite du trottoir brièvement. Regrettable car problèmes de compréhension des usages (les piétons continuent sur la piste cyclable), et de co-visibilité avec la sortie de garage.

### > Croisement Avenue de Tarente / rue du Dauphiné



Voitures stationnées sur la sortie de piste cyclable : la bordure accentue la ressemblance avec un stationnement voiture

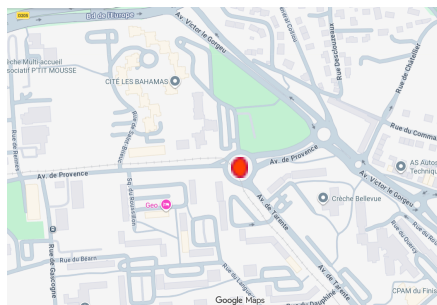
(panneaux "stationnement interdit"? Pictogramme vélo au sol ? Isolation de la sortie par des potelets ?)

### > Avenue de Tarente



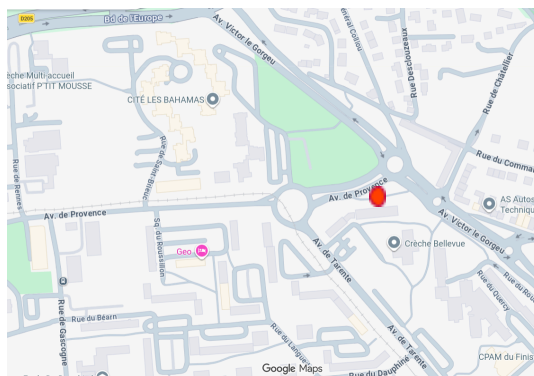
La piste unidirectionnelle à l'écart des voitures (et séparée des piétons!) est super.

### > Rond-point de Provence



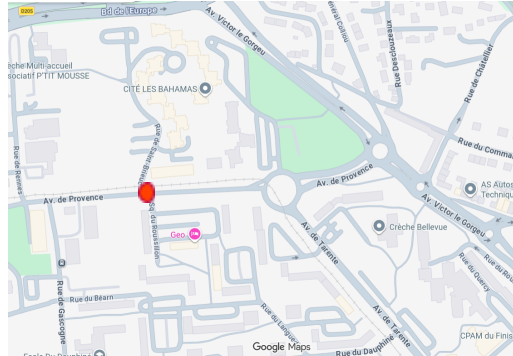
Le tour du rond-point est sécurisé, bravo pour ces AB3a !

### > Rond point entre avenue de Provence et rue Le Gorgeu

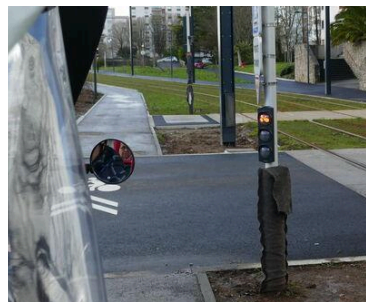


Configuration arrêt de bus entre le rond-point de Provence et l'avenue Le Gorgeu : la piste cyclable passe derrière un arrêt de bus avant de plonger brusquement sur la chaussée. Aucune visibilité pour les automobilistes et les piétons. La pub devrait être remplacée par une vitre.

### > Avenue de Provence



On trouve plusieurs fois cette configuration : le feu est tourné vers la piste, le M12 est tourné à 90°. A qui s'adresse-t-il ? (la flèche « tout droit » désigne-t-elle l'avenue de Provence ou la traversée des voies?) Quand on vient de la chaussée on ne voit pas quel feu le M12 neutralise, quand on est sur la piste on ne voit pas que le feu est neutralisé par un M12 :

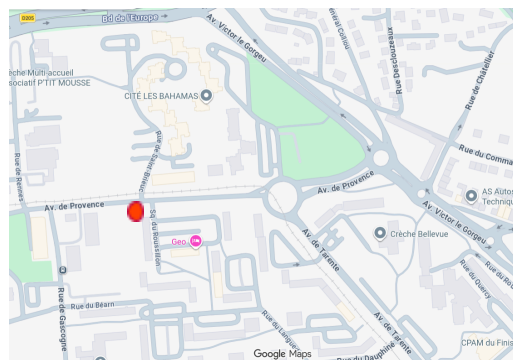


Des voitures stationnent sur la totalité de la piste cyclable tout le long de l'avenue (école Quizac + magasin Carrefour à proximité)  
Il faudrait ajouter une séparation physique pour sécuriser les abords de l'école.



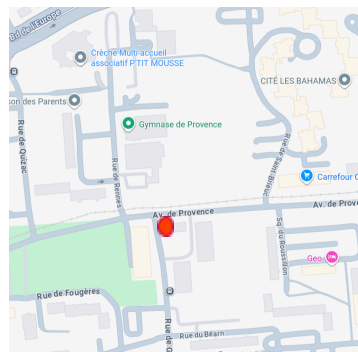
Nous espérons qu'une fois les travaux finis, ces gaines ne gêneront pas la circulation, sinon pourquoi ne pas les avoir placé à l'extérieur de la piste ?

### > Croisement Avenue de Provence / Rue de Saint-Brieuc



Signalisation confuse : à ce carrefour la cycliste ne peut pas tourner à gauche à cette hauteur

### > Croisement Avenue de Provence / Rue de Gascogne



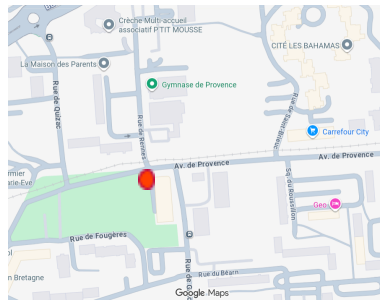
Des flaques d'eau restent sur le revêtement, + de risques de glissades avec l'eau et les feuilles humides, + de risques de verglas

Le revêtement étant complètement lisse et imperméable, l'eau y stagne plusieurs heures après une averse alors que la chaussée et le trottoir sèchent

rapidement (implique un équipement pluie même s'il ne pleut et ne pleuvra plus).

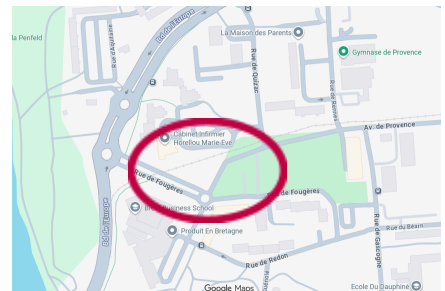
Le "gain" en vitesse théorique de ce revêtement n'est pas visible compte tenu de la fréquence des arrêts (feux, carrefours) et ne compense pas l'inconvénient de l'eau stagnante. Un cycliste à 20km/h ou plus privilégiera la chaussée.

### > Croisement Avenue de Provence / Rue de Rennes



Plusieurs carrefours sont conçus tel que : détour pour les cyclistes qui veulent tourner à gauche

### > Croisement Avenue de Provence / Rue de Fougères



Gros point noir dans cette zone - Détour et sécurité :

Venant de l'avenue de Provence, en l'absence de marquage on se retrouve ici en se demandant par où on rejoint le pont de la Villeneuve.

En venant de l'hôpital, les cyclistes doivent rejoindre le rond point puis remonter + aucune signalisation actuellement pour indiquer l'itinéraire cyclable.

Il y a pourtant la place pour une piste le long de la ligne de tram



En cherchant un peu, on s'aperçoit qu'il faut quitter le rond point après l'intersection, en faisant un virage à 135° et en évitant des potelets et des blocs béton, les cyclistes risquent de faire un tout droit si l'aménagement n'est pas plus adapté et indiqué.

### > Croisement Boulevard de l'Europe / rue de Fougères



Venant du pont de la Villeneuve vers le Bd de l'Europe, on rencontre une fin de voie verte sans indication de la direction à prendre ni vers Bellevue ni vers Lambé. Juste après, si on tourne à 135° (!), on rencontre une fin de piste (on ne sait pas vraiment où est le début de piste), mais la piste continue ? Il y a une incompréhension, besoin de signalétique pour les personnes qui avaient « juste à aller tout droit » et qui se retrouvent à devoir prendre 2 virages serrés.

### > Pont de la Villeneuve



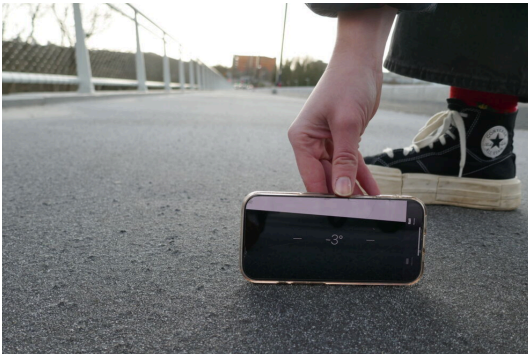
Pour le moment le pont ne dispose pas d'éclairage pour la voie cycliste/piéton, des cyclistes ayant circulé ici de nuit nous ont dit être éblouis par les phares des voitures et ne pas voir les piétons

Positif : les vélos sont à l'écart des voitures donc protégés.

Négatif : En cas de déséquilibre ou de choc, la hauteur de la barrière semble trop basse. C'est une inquiétude qui nous a été soulevé à plusieurs reprises par des adhérent.e.s.



La largeur de l'espace cyclable + piéton paraît trop étroit pour 2 voies cyclables + 1 voie piétonne, notamment lors du passage de vélo de gros gabarits.  
La largeur maximale mesurée est de 3m, mais il existe des rétrécissements avec la présence de feux (cf photo) où la largeur est de 2m40.



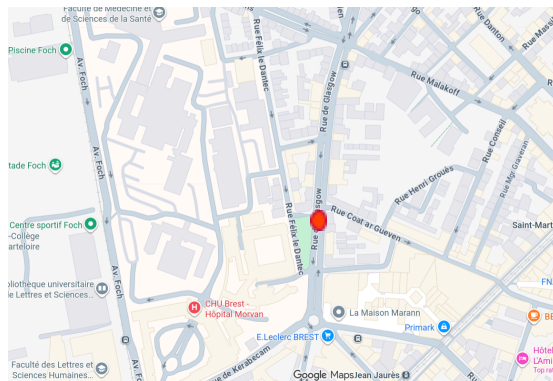
À certains endroits du pont, le dévers est juste un peu supérieur au maximum (et non à la norme) permis par l'« Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ».



Les évacuations du pont de la Villeneuve paraissent un peu étroites pour ne pas nécessiter un entretien très fréquent.

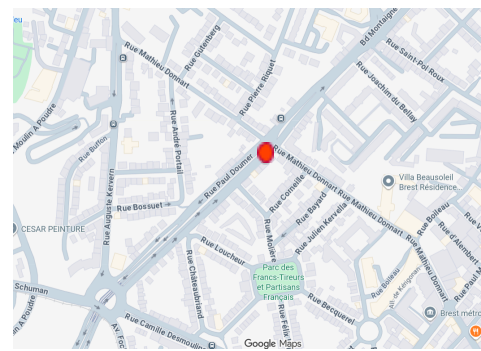
## Ligne BHNS

### > Intersection Glasgow/Coat Ar Gueven



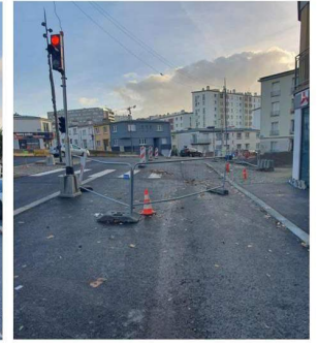
- Le premier “sens interdit sauf vélo” est inutile car en extrémité de rue, il y en a déjà aux intersections plus en amont. L’enlever libérerait de la place sur le trottoir, et diminuerait la charge cognitive des usagers
- Ensuite, le marquage au sol (cédez le passage) ne correspond pas au panneau (stop), un cédez le passage serait plus approprié qu’un stop car les véhicules ne circulent que dans un sens et la visibilité est bonne
- Concernant l’îlot central, il est trop étroit pour un vélo standard, et absolument pas adapté pour un cargo
- De la même façon que pour les vélos qui sortent de la rue Coat Ar Gueven, il serait plus pertinent pour les vélos qui y entrent à partir de la voie de BHNS d’avoir un cédez le passage plutôt qu’un stop (bonne visibilité, véhicules circulant que dans un sens).

### > Croisement boulevard Montaigne / rue Donnart



Pas de continuité pour l’instant, à voir ce qu’il sera fait à la fin des travaux ?

## > Carrefour Blum / Montaigne



Fin ou interruption de piste cyclable?

Plaques métalliques proches du virage à prendre pour emprunter la piste cyclable en venant du bd. Montaigne

À proximité de la rue Rémy Bolleau, le trottoir traversant est réellement marqué par continuité de bordures/délimitations parallèles au trottoir et à la piste cyclable

## > Boulevard Léon Blum / Charles Le Moult (face aux commerces)



Pas de passage cycliste en parallèle du passage piéton prévue

Tourne-à-gauche cycliste ? Chevrons « trajectoire diagonale » à venir ?



Stationnements Blum à hauteur des n° 10 et 10b :

- a) Trottoir et piste cyclable traversants mais interruption visuelle au profit des stationnements automobile
- b) Rétrécissement du trottoir par l'arrière des véhicules longs ou pas assez rapprochés vers l'immeuble

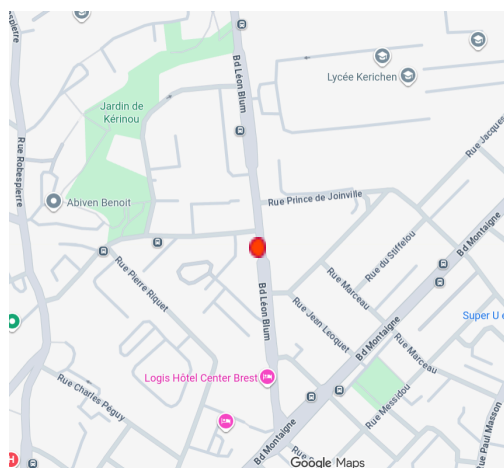
**> Boulevard Léon Blum (contre-allée)**



- a) Trottoir dit « traversant » mais pierres de délimitation en travers du trottoir et donc visuellement interruption de la continuité piétonne
- b) Occultation de piste cyclable par l'interruption de son coloris propre par le coloris « chaussée », notamment pour démarquer la piste cyclable en venant de la contre- allée

On retrouve la même chose au carrefour Blum / Célestin Freinet

**> Croisement Léon Blum / Somme Py**



Pas de continuité dans la coloration des sols ni de marquages (pour le moment du moins) indiquant aux automobilistes qu'ils traversent une piste cyclable. Problème retrouvé plusieurs fois sur notre trajet.



On note que sur la rue Jules Lesven, aucun picto rappel « zone 30 » malgré une longue ligne droite et large, sachant aussi qu'un bon nombre de trajets sur cette voie ne sont pas des dessertes riveraines mais des transits cherchant à « gagner du temps »

### > Place de Bretagne

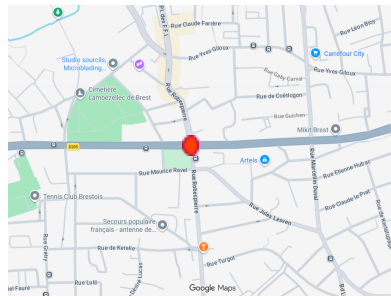


Au niveau de la station BHNS place de Bretagne : multiples traversées imposées aux piétons à travers piste cyclable en raison d'interruption du trottoir en haut et en bas de la station BHNS.

a) le piéton devra zigzaguer à travers la piste cyclable à 2 reprises entre Jules Lesven et Bd. de l'Europe et ce dans les deux sens.

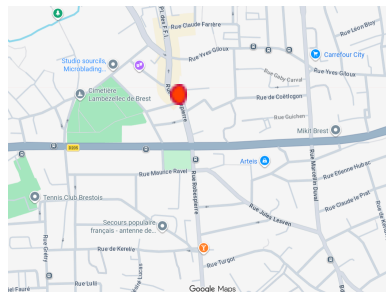
b) Passages piétons non encore positionnés, ni picto vélo sur pistes mais sans doute, même après réalisation de de ces derniers, le piéton marchera-t-il plutôt sur la piste cyclable — surtout à l'approche du passage du bd. de l'Europe en raison de la ligne de désir en droite ligne de la piste cyclable

### > Croisement rue Robespierre / Boulevard de l'Europe



La récupération de la piste cyclable sur la droite peut-être acrobatique autour du poteau sur un sol glissant avec une bordure de trottoir à prendre en biais. La majorité des cyclistes resteront sur la voie des voitures pour aller tout droit.

### > Rue Robespierre (au niveau de La Poste)





Manque chevrons indiquant le croisement pour rejoindre, sans mettre pied à terre, la zone de rencontre et pour aller vers place des FFI.  
Absence de dispositifs empêchant le très fréquent détournement des piste cyclable et trottoir - y compris sur passage piéton - en « arrêt minute » par automobilistes se rendant aux commerces et services sous prétexte qu'il n'y aurait pas d'autre solution.

### > Centre de Lambézellec / terminus BHNS



En arrivant en haut de la rue Robespierre, les automobilistes sont trompés par la coloration du revêtement de la chaussée et la bande blanche ; et nous avons pu constater en ce moment de circulation calme, que les voitures allaient majoritairement vers le couloir du BHNS puis, apercevant qu'il était fermé au bout, traversaient par l'espace de stationnement pour handicapés afin de récupérer leur voie normale (cf photos)





- 1) Signalisation “chevrons” confuse et peu intuitive
- 2) Cheminement piéton vers commerces place FFI compliqué et contre-intuitif depuis la station de BHNS:
  - a. détour/retour par Yves Giloux ou
  - b. 3 changements de trottoir ou
  - c. ligne de désir (dangereuse et illicite)
- 3) Danger pour cyclistes en direction de Kérinou depuis la rue de Bohars ou de la rue Yves Giloux et à qui on impose le passage par la station de bus - la zone de rencontre devant commerces n'étant pas en DSC et donc de croiser les VL en direction place des FFI.
- 4) Automobilistes qui risquent d'être accaparés soit par l'analyse de la situation inattendue d' "obligation de tourner à gauche" (B25-2) cachée par l'immeuble dans le virage jusqu'au dernier moment (pour ceux qui découvrent) soit, pour les habitués qui, en sortant du virage, auront le feu tricolore de la place des FFI en droite ligne et au centre du champ de vision, surtout quand ce dernier est “au vert” et qu'un cycliste allant en direction opposé venait de surgir en étant caché auparavant par un BHNS allant vers la station (type “un train peut en cacher un autre” )
- 5) Manque chevrons pour passage cycliste à hauteur du local vélo à la fin de la “piste cyclable” (longueur ~20m) débutant en sortie de virage.
- 6) Panneau B52 (Zone de rencontre) très petit, peu visible et “occulté” de l'attention de l'automobiliste en raison de la complexité décrite en point 3 et 4 et potentiellement aggravé par l'attrait d'un feu tricolore au bout de la zone de rencontre - surtout quand il est au vert. Résultat, danger surtout pour les piétons qui se croient en sécurité dans la zone de rencontre, d'autant plus qu'elle n'est pas rappelée au sol (couleur, pictogrammes...) Ce changement drastique en faveur de la priorité piétonne n'a pas été l'objet de mesures pédagogiques (par exemple totems “que se passe ici ?”)

## Autres

### > Rue Mathieu Donnart



Il faut saluer le fait que les deux trottoirs mesurent maintenant plus de 1,5 m de large sur toute la rue, même devant les Dubliners ... sauf à cet endroit où le trottoir fait moins de 1 m pour permettre un stationnement (privé ?) devant une résidence ... qui possède un accès véhicules.

## Remarques générales

Il serait intéressant de rajouter des stationnements vélo devant les commerces + devant l'école Quizac



Il faudrait ajouter des éléments réfléchissants sur tous les poteaux/lampadaires positionnés sur les pistes



Il serait utile de rajouter des feux R19 aux intersections avec le tram pour fluidifier la circulation, plus d'infos :

<https://www.linkedin.com/pulse/circuler-%C3%A0-v%C3%A9lo-dans-lombre-du-tram-florian-bonet/>

De nombreuses jonctions piste/chaussée ont des bordures trop élevées, causant des accoups lors de leur franchissement. Voir la section "traitement des ressauts" de ce doc du CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/carrefours-cyclables-milieu-urbain-regles-conception#toc-traitement-des-ressauts>



## Récapitulatif des points considérés comme « dangereux »

### Pour le tram :

le croisement entre l'avenue de Tarente, la rue de Normandie et le pont  
Toullic ar ran

le manque de continuité rue de Kergoat (ni piste ni bande cyclable)

la gestion du rond-point de Dun Laoghaire (ni piste ni bande cyclable  
dans le rond point)

### Sur la portion commune :

le manque de lisibilité de l'aménagement entre le Quartz et la gare

### Pour le BHNS :

le croisement entre la rue Jules Lesven et la rue Marcelin Duval

le centre de Lambézellec