

Avis BaPaV sur le réaménagement de la rue de Kervao (est)

Juin 2025, sur les [plans](#) d'avril 2025.

BaPaV (Brest à Pied à Vélo) Brest à Pied et à Vélo (BaPaV) est une association sans but lucratif, reconnue d'intérêt général, 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, de transport en triporteur, d'animations dans les écoles et entreprises, pour l'organisation ou la participation à différentes animations publiques, et pour son expertise en termes de mobilités.

Lorsqu'ils sont portés à notre connaissance, nous analysons des plans de voiries sous le prisme des mobilités actives pour nous assurer qu'ils respectent la loi, sont suffisamment sécuritaires et idéalement confortables.

Ce réaménagement de la partie est de la rue de Kervao est clairement une amélioration par rapport à la situation actuelle. Nous nous félicitons de la création de pistes cyclables, le soin apporté à leur entrées/sorties, l'agrandissement de certains trottoirs ainsi que l'ajout de végétation.

Nous tenons toutefois à attirer votre attention sur quelques points améliorables, gênants, voire problématiques ou illégaux. Des détails qui peuvent faire une grande différence dans le quotidien de toutes et tous.

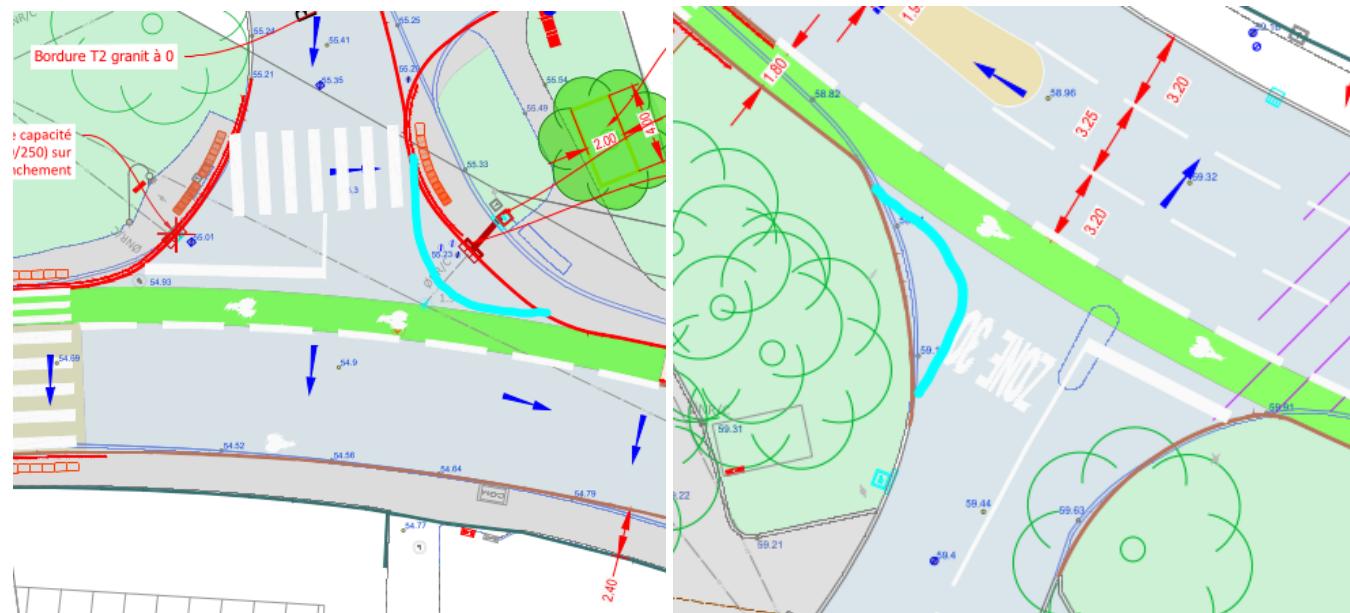
Trottoirs traversants

Toutes les intersections sur ce tronçon, sauf la rue de Kerleguer, sont avec des voies de desserte très locale et pourraient avantageusement être traitées avec [trottoir traversant](#) sans augmenter beaucoup le coût puisque les trottoirs sont déjà modifiés pour changer les rayons de giration. Comme mis en œuvre pour la première fois rue August Kervern, les trottoirs traversants sont un levier important pour la sécurité et le confort des piétons et des PMR.



Rayons de girations

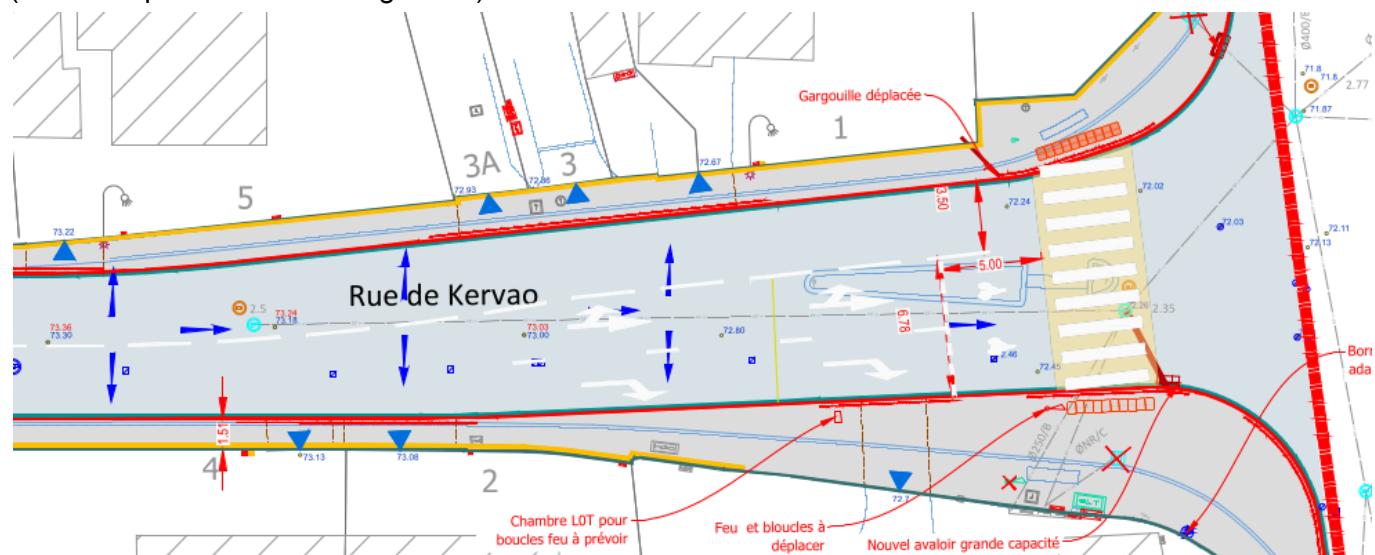
De la même façon que ce qui a été fait sur d'autres intersection (par exemple Rue Fustel de Coulanges), l'intersection avec la voie qui s'appelle aussi rue de Kervao, en face du 75, et celle avec la rue de Kerleguer bénéficieraient d'avoir leur rayon de giration réduit pour les véhicules sortant de la rue principale (voir trait cyan sur les captures ci-dessous).



Réduire le rayon de giration contribue à réduire la vitesse des véhicules, ce qui assure une meilleure sécurité des piétons et cyclistes à ces intersections. Dans le cas de la présence d'un passage piéton, cela contribue également à une meilleure visibilité sur une personne souhaitant traverser. Pour rappel, les intersections sont les endroits les plus accidentogènes pour les cyclistes.

Accès sas-vélo

Le sas-vélo présent à l'intersection avec la rue du Tromeur n'a pas d'accès pour les cycles. Il serait souhaitable de mettre au moins une bande cyclable pour que les cyclistes ne se mettent pas en danger (remonter par la droite ou la gauche).



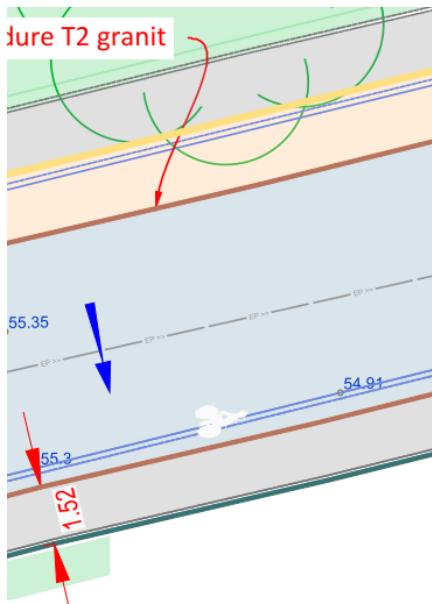
M12



Si pas déjà prévu, il serait utile d'installer un M12D "tourne à droite" sur le feu à cette intersection pour fluidifier la circulation des cyclistes et améliorer leur sécurité.

Pour référence, notre carte de recommandation des M12 à Brest.

Pictogrammes vélos



Mettre des pictogrammes vélo proches du bord droit de la chaussée peut être dangereux pour les cyclistes, cela contribue à les invisibiliser parmi le "décor" du bord de la route, cela incite aux dépassements dangereux, et augmente le risque d'emportiérage si présence de stationnement.

Mais depuis 2015 il est possible, en section courante, de matérialiser une trajectoire cycliste éloignée du bord droit de la chaussée. C'est ce que nous recommandons de faire systématiquement.

Plus d'informations dans ce document.

Limitation à 30km/h

Du fait de la présence d'habitations, et que les cycles n'aient pas d'aménagements dédiés, il est nécessaire de limiter la vitesse à 30km/h. Les avantages des "rues 30" sont nombreux, plus d'informations : <https://www.bapav.org/brest-ville-30/>

L228-2

Le 3/10/24 la cour administrative d'appel de Lyon a confirmé que :

- les itinéraires cyclables doivent être réalisés avec les mêmes caractéristiques que les voies automobiles, soit **dans les deux sens lorsque les automobilistes peuvent circuler dans les deux sens** ;
- les contraintes techniques (largeur de la chaussée, évacuation des eaux pluviales, et contraintes financières liées au busage nécessaire pour trouver une largeur pour la seconde bande cyclable) ne peuvent justifier une voirie non conforme.

En mettant en œuvre des aménagements cyclables dans un seul sens de circulation à la fois (et aucun sur la partie est), cet aménagement ne respecte donc pas l'article L228-2 du code de l'environnement.

Divers

- Nous nous interrogeons sur la raison qui a poussé à rehausser la chaussée, car ce rehaussement augmente la longueur de la côte et, en diminuant le rayon vertical du haut de côte, diminue potentiellement la visibilité.
- Le rond-point de Maez Riwall est un des points noirs de la véloroute des Abers. Il faudrait en profiter pour faire ralentir les voitures qui y entrent ou en sortent rue de Kervao (rayon de giration) et expliciter si les vélos tournent sur le trottoir (auquel cas il faut un aménagement à la traversée) ou sur l'anneau.