

# Avis BaPaV sur le réaménagement du rond-point de Roc'h Kerezen à Plougastel-Daoulas

Novembre 2025, sur les plans du 24.09.2025 (annotées)

[BaPaV](#) (Brest à Pied à Vélo) 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.

Les aménagements vélos et piétons prévus nous semblent **particulièrement qualitatifs et bien pensés**.

## Piste bidir rue du pont Albert Louppe

Super ! Serait-ce possible de savoir jusqu'où elle va, et comment seront traités son autre extrémité et la séparation avec la chaussée auto ?

## Traversée de la RD33

Une attention particulière doit être donnée concernant sa sécurisation. En particulier avec le "contre-sens" (les automobilistes en entrée de giratoire ne regardent pas à droite).

Si Brest métropole se dote d'un Réseau Express Vélo, il y a de grandes chances que cette intersection en fasse partie (voir par exemple le projet [BREV](#) de BaPaV), on peut donc prendre exemple de Lyon et de son [Programme-cadre des aménagements des Voies Lyonnaises](#) (page 51) :

*Si le giratoire doit être conservé, et dans le cas de trafic motorisé faible, il est préconisé d'orthogonaliser le tracé de la piste, reculer les passages piétons de manière à conserver un espace tampon et **prévoir un plateau** sur la branche concernée par les Voies Lyonnaises. De ce fait, la compatibilité avec une circulation bus doit être vérifiée.*



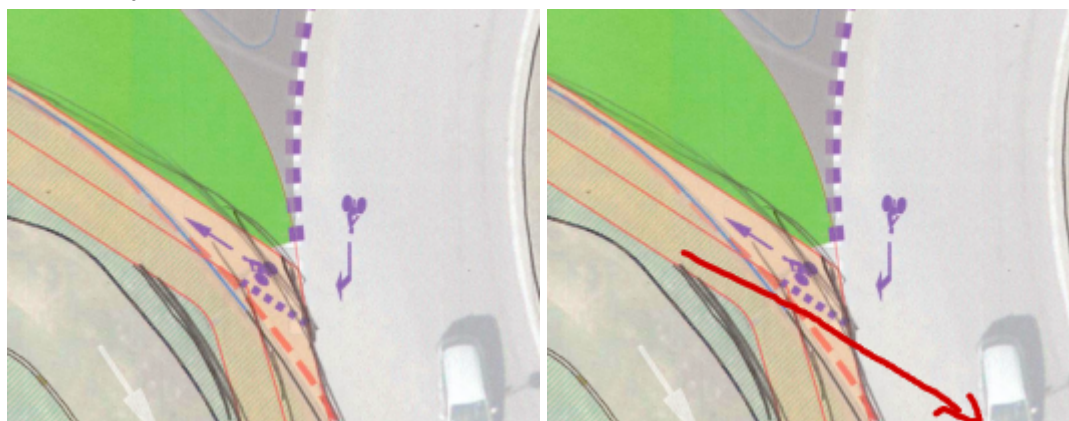
L'idéal serait de pouvoir traiter dans la mesure du possible le Rond-Point Toull Ar Rohou "à la hollandaise", ou au moins cette branche..

## Rayons de giration

Arrondir l'angle pour les cycles qui viennent de la gauche et tournent à droite (comme de l'autre côté).



Arrondir l'angle pour les cycles qui s'insèrent sur l'aménagement cyclable à partir du nord de la D33. De la même façon, permettre une sortie de l'aménagement cyclable vers le Rond-Point Toull Ar Rohou pour les cyclistes allant au nord de la RD33



## Optimiser le franchissement des seuils

Pour rappel si ce n'est pas déjà pris en compte, il faut que les seuils et autres bordures ne causent pas d'accoup lors de leurs franchissements. Ces vibrations sont particulièrement nocives pour les personnes âgées et les enfants dans les vélos cargos et remorques.

Plus d'informations sur le point 7 de la page "[8 recommandations pour réussir votre piste cyclable](#)" du CEREMA.

## rond-point de Roc'h Kerezen

Traitement à la hollandaise : Voir notre avis sur le réaménagement du rond-point des Droits de l'Homme à Plouzané.

Serait-ce possible d'avoir accès aux plans une fois qu'il sera redessiné ?