

# Avis BaPaV sur le réaménagement du rond-point des Droits de l'Homme à Plouzané

Novembre 2025, sur les plans du 17.10.2025

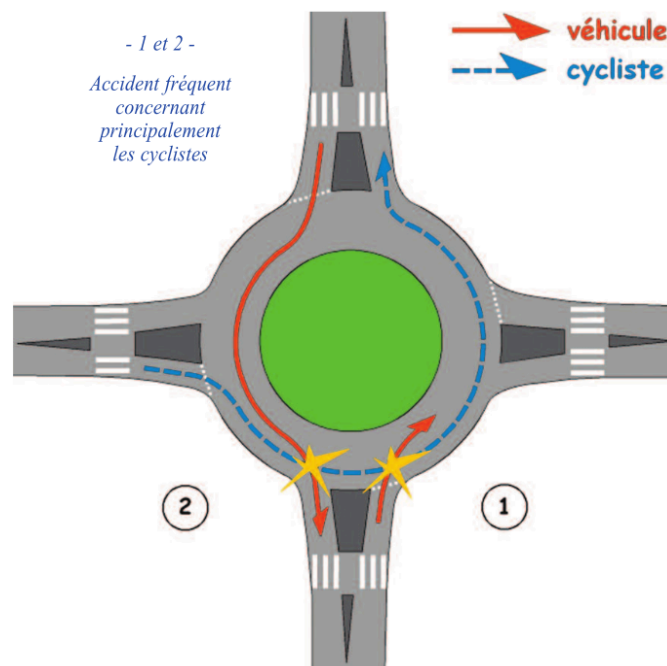
[BaPaV](#) (Brest à Pied à Vélo) est une association sans but lucratif, reconnue d'intérêt général, dont l'objet social est « d'encourager les déplacements actifs, notamment à pied et à vélo, favoriser l'intermodalité, lutter contre l'exclusion liée aux transports, prévenir la sédentarité, inciter à 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.

Malgré certains bons éléments, l'aménagement proposé est **extrêmement dangereux** pour les cyclistes.

- Il protège ces derniers avec une bordure uniquement là où ils sont le moins vulnérable
- Il incite les cyclistes à rester sur la périphérie de l'anneau ce qui les invisibilise
- Il n'assure aucune protection aux cyclistes dans les intersections (entrées/sorties), alors que c'est là où ils sont les plus vulnérables, et que tous les accidents se produisent

Pour rappel un schéma du CEREMA illustrant les accidents les plus courants sur un rond-point :

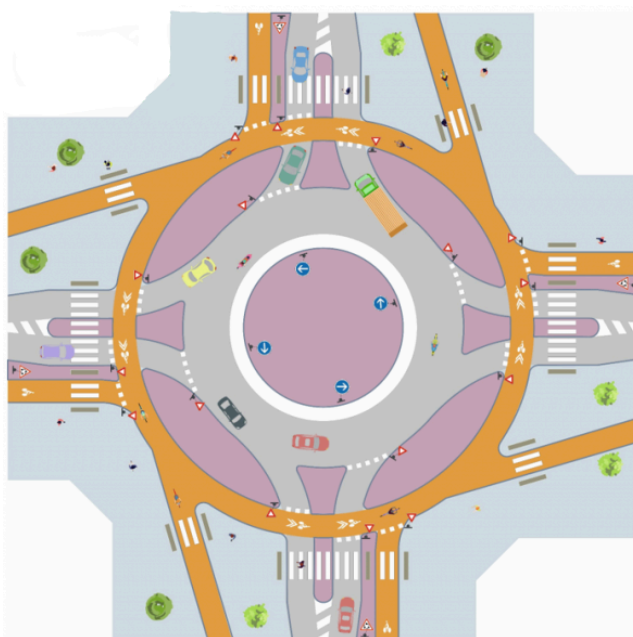
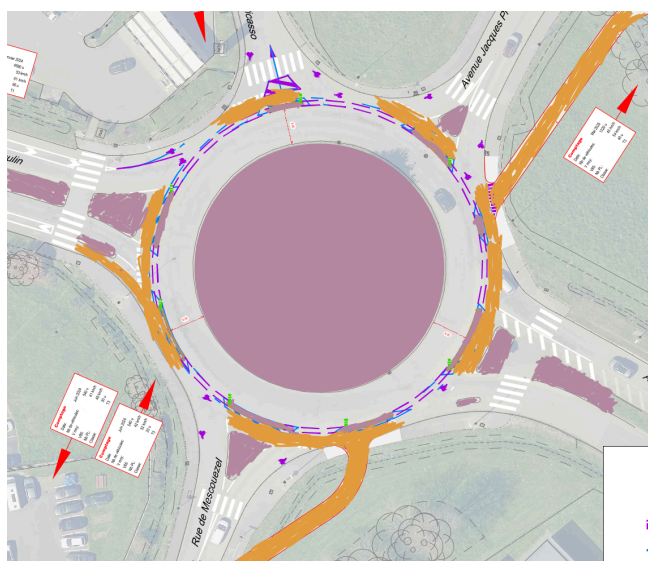


Cet aménagement va directement à l'encontre des bonnes pratiques et des recommandations du CEREMA. Voir par exemple [CEREMA - Fiche n°10, Vélos et giratoires](#) ou encore la page 25 de [Annexe 3 - Note de recommandations techniques du CEREMA](#).

## Recommandation

**Le seul aménagement sécuritaire qui peut être fait sur ce giratoire est de l'aménager "à la hollandaise".**

Ci-dessous est une comparaison du projet de réaménagement avec un exemple (du CEREMA encore une fois) de giratoire cyclable à îlots intra-annulaires. Nous avons repris les codes couleurs pour mettre en avant les espaces cyclistes (en orange), ainsi que les îlots de protection (en mauve). Les interruptions de l'anneau cyclable représente là où la priorité des cyclistes n'est pas explicite.



Il faudrait donc réduire le rayon de l'îlot central, réduire le rayon de giration des véhicules entrant (12m) et sortant (15m), aménager une zone d'attente pour les voitures entre l'anneau vélo et l'anneau "standard", expliciter le cédez le passage pour les véhicules sortant du giratoire, et différencier l'aménagement cyclable par une couleur distincte. Un exemple est le rond-point Herman Melville à Brest, où la majorité de ces points ont été réalisés. Cela a bien sûr un coût plus élevé, mais qui est 100% justifié.

Plus d'informations également dans le [Programme-cadre des aménagements des Voies Lyonnaises](#) - (pages 49 à 51).