

# Avis BaPaV sur le réaménagement de la Route de Trenen à Plouzané

Novembre 2025, sur les plans du 03.10.2025

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.

Cette route a été identifiée par BaPaV comme une ligne d'un éventuel Réseau Express Vélo métropolitain, c'est pourquoi un soin particulier devrait être donné à son réaménagement.

La totalité de nos remarques concerne la partie du réaménagement située en ville (planche 1) où nous avons identifié **d'importants problèmes** qui vont impacter la sécurité des cyclistes.

La suite nous semble **particulièrement qualitative**, mais nous manquons d'informations (par exemple signalétique) pour un retour exhaustif.

## Planche 1

### Choix d'une CVCB

Une chaucidou (CVCB) n'est malheureusement **pas adaptée** pour cette section de rue, d'après le comptage routier le plus récent ([février 2025](#)), 5421 véhicules y transitent quotidiennement (6235 en jours ouvrés) dont 120 poids lourds (170 en jours ouvrés).

Pour citer l'excellente étude "[Pour une chaucidou fonctionnelle](#)" de BL Évolution : "le Cerema préconise d'utiliser pour les CVCB des axes limités à 30 km/h ou 50 km/h sur lesquels circulent moins de 5 000 véhicules par jour" et résume ses recommandations dans le tableau ci-dessous.

## Domaine d'emploi de la CVCB

Chaucidou fonctionnelle	
<b>Qualités de la voie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Largeur &gt; 5,5 m et &lt; 7,5 m</li> <li>Idéalement rectiligne et plate (absence de virages secs et de déclivités importantes)</li> <li>Absence ou présence très limitée de stationnement pour les véhicules motorisés</li> </ul>
<b>Volume de trafic motorisé</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 2000 véhicules par jour (&lt; 4000 par dérogation)</li> <li>&lt; 200 véhicules à l'heure de pointe (&lt; 400 par dérogation)</li> </ul>
<b>Type de trafic motorisé</b>	Absence de circulation de poids lourds et de bus/cars réguliers
<b>Limitations de vitesse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>50 km/h hors agglomération</li> <li>30 km/h en agglomération</li> </ul>

Ici le volume de trafic (2000 recommandés, 4000 en l'absence d'alternative vs. 6200 mesurés ici) ainsi que la présence de poids-lourds en ferait **un aménagement dangereux pour les cyclistes**.

Pour être qualitatives, les CVCB doivent également être accompagnées de dispositif réduisant la vitesse des véhicules (plateau, écluse avec bypass) et avoir une couleur dédiée aux bandes de rives (comme rue de la Corniche au Relecq-Kerhuon).

Il y a également un grand risque que cet aménagement ne soit **pas conforme à la L228-2** étant donné qu'il s'agit d'un réaménagement de rue avec changement des conditions de circulation et que la CVCB ne fait pas partie des aménagements cyclables autorisés.

La partie de la route la plus étroite semble faire 13.5m de façade à façade. Il n'y a également pas de bus à circuler sur cette route. Un exemple d'aménagement possible est illustré ci-dessous.



Cela coûte certes plus cher, car il faut reprendre au moins un trottoir, mais c'est un investissement juste et utile, aussi bien pour les riverains que pour les personnes transitant par cette rue.

## Rayons de girations automobiles

Le rayon de giration pour entrer et sortir de plusieurs rues (Camélias, Myosotis, Kéramazé...) restent très élevés.

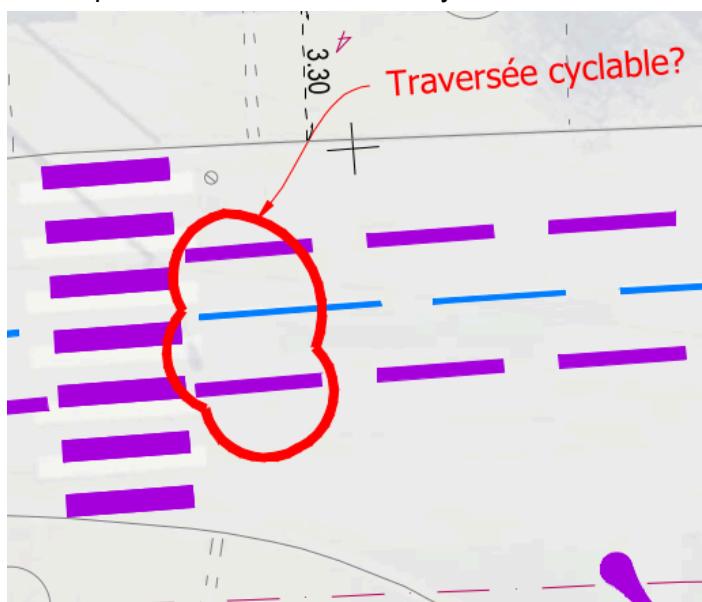
Réduire le rayon de giration contribue à réduire la vitesse des véhicules, ce qui assure une meilleure sécurité des piétons et cyclistes à ces intersections. Dans le cas de la présence d'un passage piéton, cela contribue également à une meilleure visibilité sur une personne souhaitant traverser. Pour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

Voir l'exemple "d'oreille de trottoir" ci-dessous.



## Traversées cyclable

Les traversées cyclables en questionnement ne sont pas nécessaires, elle pourrait même être contre-productive en incitant les cyclistes à effectuer des traversées inhabituelles (trop tôt, trop tard).



## Bande anti-emportéage

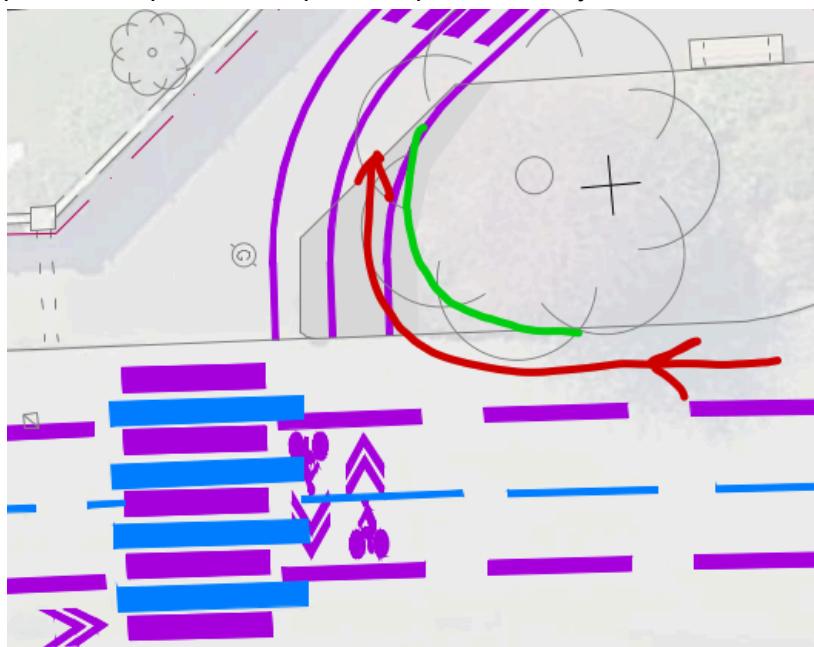
Toute bande cyclable (et des rive...) longeant du stationnement automobile devrait avoir une zone tampon (dites bande anti-emportéage) incitant les cyclistes à se placer à plus de 50cm des véhicules stationnés. Voir l'exemple sur Wikipedia : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Emport%C3%A9age>

## Clarification du régime de priorité

La fin du trottoir cyclable de la rue des Myosotis devrait avoir un panneau cédez-le-passage pour clarifier le régime de priorité, sinon la règle de la priorité à droite pourrait potentiellement s'appliquer.

## Rayons de girations vélo

L'angle actuel à 90 degrés pour rejoindre le trottoir cyclable à partir du nord (voir image ci dessous) est problématique, surtout pour les personnes ayant une moins bonne maîtrise ou un vélo de style cargo.

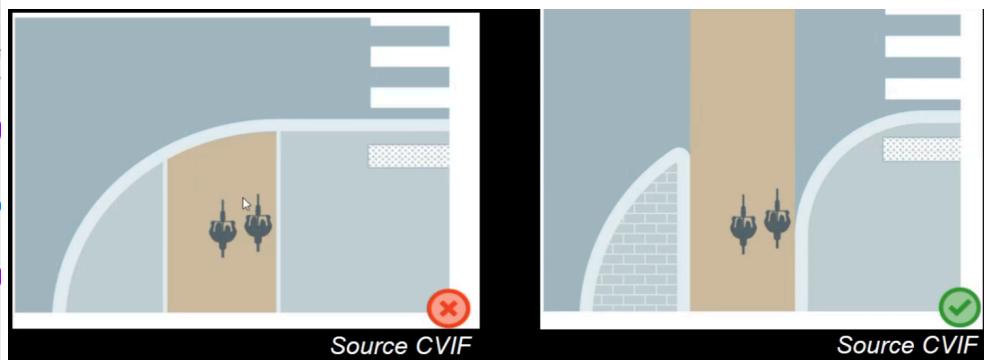
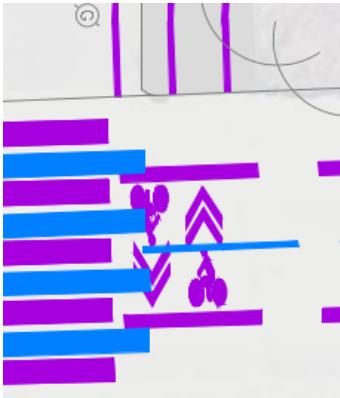


Voir par exemple le schéma du point 6 de cette page du CEREMA :  
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

## Jonction trottoir cyclable/route

### Bordures des pistes cyclables

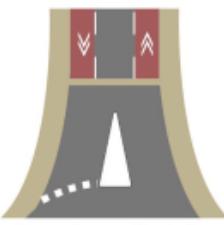
Les bordures entre les aménagements cyclables et la chaussée semblent avoir une marche de hauteur non précisée sur le plan, ce qui crée des ressauts problématiques (par exemple pour les enfants transportés en vélos cargo ou remorque).



Voir cette intervention de 5min du CEREMA à ce sujet <https://youtu.be/cUtZUBkXiVU?t=2309> (à 38:29) mentionnant comment traiter ces points de manière optimale.

## Pictogrammes vélos

Interrompre le CVCB aussi loin du giratoire semble surprenant, et met les cyclistes dans une position encore plus dangereuse. Voir recommandation de BL Évolution ci-dessous.



Carrefour giratoire

Démarrage de la CVCB 10 m après le carrefour avec  
bande de résine ou passage piéton

Dans le cas d'utilisation de pictogrammes vélos, il est préférable de les placer au centre de la voie (comme pour les ronds points), voir ce document au sujet de la [TMC axiale](#) pour plus d'informations. En résumé, un pictogramme central permet de réduire le risque d'emportéage, de dépassement dangereux et d'invisibilisation des cyclistes aux intersections.



## Autres questions

1. Qu'est ce qui est prévu pour les poteaux et constructions sur l'emprise de la piste ?
2. Qu'est ce qui est prévu comme séparation piste/route ?