20 juillet 2026

**Fiche n° 1 Rue Anatole France-Avenue du Président Allende- V1**

**1-Tronçon rue Anatole France entre débouché ouest de la rue Le Loucheur- et le Rond-point de Kerhuel**

L'aménagement récent de ce tronçon est intéressant pour les cyclistes peu expérimentés (enfants…), car les sépare physiquement des véhicules, à condition toutefois qu'ils fassent preuve de prudence (sorties de garages, ouverture de portières…).

Il présente l'avantage de faire ralentir le trafic. A certaines heures, au niveau de la zone de circulation alternée, des bouchons sont observés.

Par contre, pour les piétons, il est potentiellement source d'inconfort lorsque des cyclistes arrivent dans leur dos. Et pour les riverains sortant de leur garage, il est certainement source d'angoisse.

Nous avons constaté à divers endroits, à certains moments de la journée, du stationnement débordant sur l'espace cyclable, en général de la part d'artisans (des travaux étaient en cours)

Le raccordement sur la partie non aménagée en direction n'est pas sécurisé

**Propositions**

Renforcer les pictogrammes Vélo au niveau des sorties de garages

Sensibiliser les artisans et propriétaires qui font des travaux

Sécuriser l'insertion des vélos sur la chaussée vers le pont

**Remarque**

D'autres options (comme une chaucidou) ont-elles été étudiées ?

**2-Tronçon rue Anatole France-avenue Allende entre le débouché ouest de la rue Le Loucheur (exclu) et le rond-point de Kermadec**

Ce chaînon manquant long de 160 m (tranche optionnelle non retenue) vers l'école Jules Ferry interpelle les parents d'élèves.

**Projet Brest Métropole 2024**

Une mère d'élève nous a transmis le document qui a été présenté aux riverains (en novembre 2024) avant les travaux.

Le projet s'inscrit dans la continuité du tronçon déjà aménagé, avec cependant moins de difficultés liées aux accès privés et stationnement. Nos remarques portent sur les points suivants

-Franchissement du pont sur RN265 :

- Vérifier que la hauteur des garde-corps (1,00m) est bien conforme aux normes en vigueur pour un trottoir cyclable
- La largeur de chaussée (5m) nécessitera que les véhicules, autres que les véhicules légers, se fassent des politesses. Il est probable que certains véhicules lourds mordront sur le trottoir cyclable Nord, dont la hauteur de vue n'est que 11 cm. Il y a aussi le risque de déport de rétroviseurs sur les espaces vélo des deux côtés.

- Stationnement Sud : il est très peu pratiqué (en général, en journée ou le soir 1 véhicule, à confirmer aux heures de sorties d'école toutefois). Et il y a des possibilités de se garer sur la branche de la rue Anatole France à droite en sortie du pont. Prévoir une traversée piétonne à ce niveau. Maintenir l'alvéole de stationnement est-il nécessaire ?

-La traversée des cyclistes vers l'école n'est pas sécurisée : tourner à gauche alors que les véhicules arrivent dans le dos, et traverser 2 voies, sans refuge central assez large pour stocker un vélo, et sans visibilité sur le trafic arrivant en face- et traversée de la rue Lucie Sanquer sur passage piétons, conflits avec véhicules entrant et sortant de l'école -voir point 3- Il serait préférable de prolonger l'aménagement cyclable jusqu'à la rue Lucie Sanquer Nord, puis de faire traverser les vélos sur le giratoire

-Nous manquons de vision globale sur le traitement proposé pour le rond-point de Kermadec- voir point 3 pour les attentes

Au cas où ce projet lourd serait programmé rapidement, il devra être adapté

**Notre proposition**

Nous proposons une chaucidou, en version marquage (bandes séparatives et chevrons), largeur des bandes 1,75m et chaussée centrale 3,50m.

Les trafics (3550 véh/j) rendent ce type d'aménagement éligible. Le projet, peu coûteux (environ 1000€), peut être réalisé rapidement, soit à titre provisoire en attendant un projet plus lourd, soit en définitif, s'il donne satisfaction

**3-Giratoire de Kermadec**

C'est le point, avec la rue de Kervitous, qui cristallise les inquiétudes des parents d'élèves, des enfants, des enseignants de l'école Jules Ferry, mais aussi d'usagers et de riverains

**Les problèmes posés sont**

- Les vitesses d'approche, surtout sens Est-Ouest (V15 : 53 km/h). Certains parents jugent indécents, voire provocateurs, les marquages 50 de part et d'autre du giratoire
- Le manque total de visibilité à travers l'îlot central du giratoire du fait de la végétation. Les piétons qui traversent (quasiment tous côté Ouest) ne voient pas les véhicules arriver (vite) et réciproquement. Les véhicules qui s'engagent sur l'anneau ne voient que tardivement ceux qui arrivent en face et tournent à gauche (dont des vélos)
- Le manque de perception des vélos arrivant depuis la rue Lucie Sanquer Nord (débouché naturel de tous les élèves venant du Nord de l'avenue Allende)
- Le stationnement sur le quadrant Nord-Ouest du giratoire (1 ou 2 voitures en permanence, parfois une troisième-parent d'élève « J'en ai pour 5 minutes »), alors qu'il y a toujours de la place sur l'alvéole de stationnement en face), empêchant ou gênant le cheminement piétons et l'accès des vélos au trottoir cyclable
- Le trottoir du quadrant Sud-Ouest est jugé trop étroit par certains parents
- L'interruption de la bande cyclable rue Allende
- Hauteurs de bordure (>3 cm) sur plusieurs traversées, non-conformes aux normes PMR ; inconfortables pour cycliste

**Nos propositions**

En priorité

- Eclaircir la végétation sur l'îlot central du giratoire (*demande faite à Brest Métropole, prévu avant la rentrée 2026)*
- Faire ralentir les véhicules sur les accès Est et Ouest- par exemple, coussins berlinois, et dans l'idéal traitement tronçon Loucheur-Kermadec, possible rapidement si l'option Chaucidou est retenue
- Marquer les cheminements vélo sur quadrant NO, interdire physiquement le stationnement
- Mettre en place des pictogrammes vélos renforcés sur l'anneau

Ensuite

Réflexion globale sur les adaptations à prévoir sur ce giratoire, selon l'option choisie pour le chaînon manquant. Notamment

- Revoir quadrant SO : élargir le trottoir
- Revoir débouché Nord rue Lucie Sanquer : l'avancer sur l'anneau et le protéger, marquage renforcé du débouché
- Mettre aux normes PMR les traversées piétonnes

**4- Avenue du Pdt Allende entre giratoire de Kermadec (exclu- voir ci-dessus) et carrefour Lamartine (feux)-exclus**

Nous avons là un aménagement cyclable datant de la fin des année '90, réalisé à minima sur une infrastructure plus ancienne et motivé par la présence d'un groupe scolaire. Il s'appuie sur des trottoirs cyclables ou des bandes cyclables. Depuis, les points suivants ont évolué :

- Aménagement du nouveau lotissement à l'ouest de la rue de Kervitous, qui a nécessité de revoir la géométrie du carrefour à feux. L'autorisation de tourner à droite pour les vélos, lorsque le feu est rouge, a été adoptée pour le TAD vers Allende depuis la rue Lamartine et vers Mirabeau depuis Allende
- Rue de Kervitous Nord : Mise en impasse sauf vélos, et mise à sens unique du haut de la rue de Pen ar Streat
- La montée en puissance des flux vélos sur l'axe Kervitous-Pen ar Streat avec le développement de la zone d'activité dite « Arkea » avec mise en service d'un aménagement continu et sécurisé jusqu'au hameau de Goarem Vors Ouest dans la perspective d'une liaison directe vers le Froutven, inscrite dans les documents stratégiques de programmation de Brest métropole

**Problèmes identifiés**

Sens Lamartine- Kermadec

- Absence d'aménagement cyclable entre les feux et la Venelle de Latour d'Auvergne (forte pente)
- Trottoir cyclable peu visible entre la venelle et la rue de Kervitous
- Carrefour Kervitous : vitesse (V15 : 53 km/h), faible perception de la traversée cyclable par les automobilistes
- Bande cyclable (entre rue de Kervitous et Kermadec) trop étroite du fait du stationnement, et en mauvais état

Sens Kermadec-Lamartine : Faible perception du trottoir cyclable et de la réinsertion sur chaussée au niveau rue de Latour d'Auvergne

**Nos propositions**

En priorité

- Autoriser les vélos sur trottoir sens montant dès le bas de l'avenue pour se connecter avec le trottoir cyclable existant – attention à la hauteur de la bordure, à l'entrée du lotissement (environ 5 cm)
- Profiter de la prochaine rénovation des marquages pour élargir la bande cyclable (mini : 1,50 m hors marquage), et revoir l'arrivée sur le giratoire (pas de biseau ; logos vélo en continuité)
- Marquer des pictogrammes vélos sur les trottoirs cyclables et sur chaussée après la rue Latour d'Auvergne

Plus tard, le traiter le carrefour de Kervitous :

- Marquer fortement la traversée des vélos
- Faire ralentir : plateau ? coussins ?