

Finistère Ingénierie Assistance

SECURISATION DES DEPLACEMENTS SCHEMA DES MODES DOUX

SAINT-PABU

DOCUMENT DE TRAVAIL

DÉCEMBRE 2021

Contexte

- Volonté de la municipalité d'avoir une **réflexion sur la sécurisation des déplacements, notamment à pied et à vélo** :
 - À l'échelle du bourg
 - En lien avec la réflexion de la commune de Plouguin qui envisage de créer une voie cyclable vers Saint Pabu
 - Dans le cadre d'une pratique utilitaire, de loisirs et touristique

- **Problématiques** :
 - Fréquentation des voies différente selon les saisons (attractivité touristique, plages...)
 - Des lieux d'intérêts nombreux répartis sur toute la façade maritime de la commune

→ Diagnostic
FIA → Accompagnement dans l'élaboration d'une stratégie
→ Préconisations

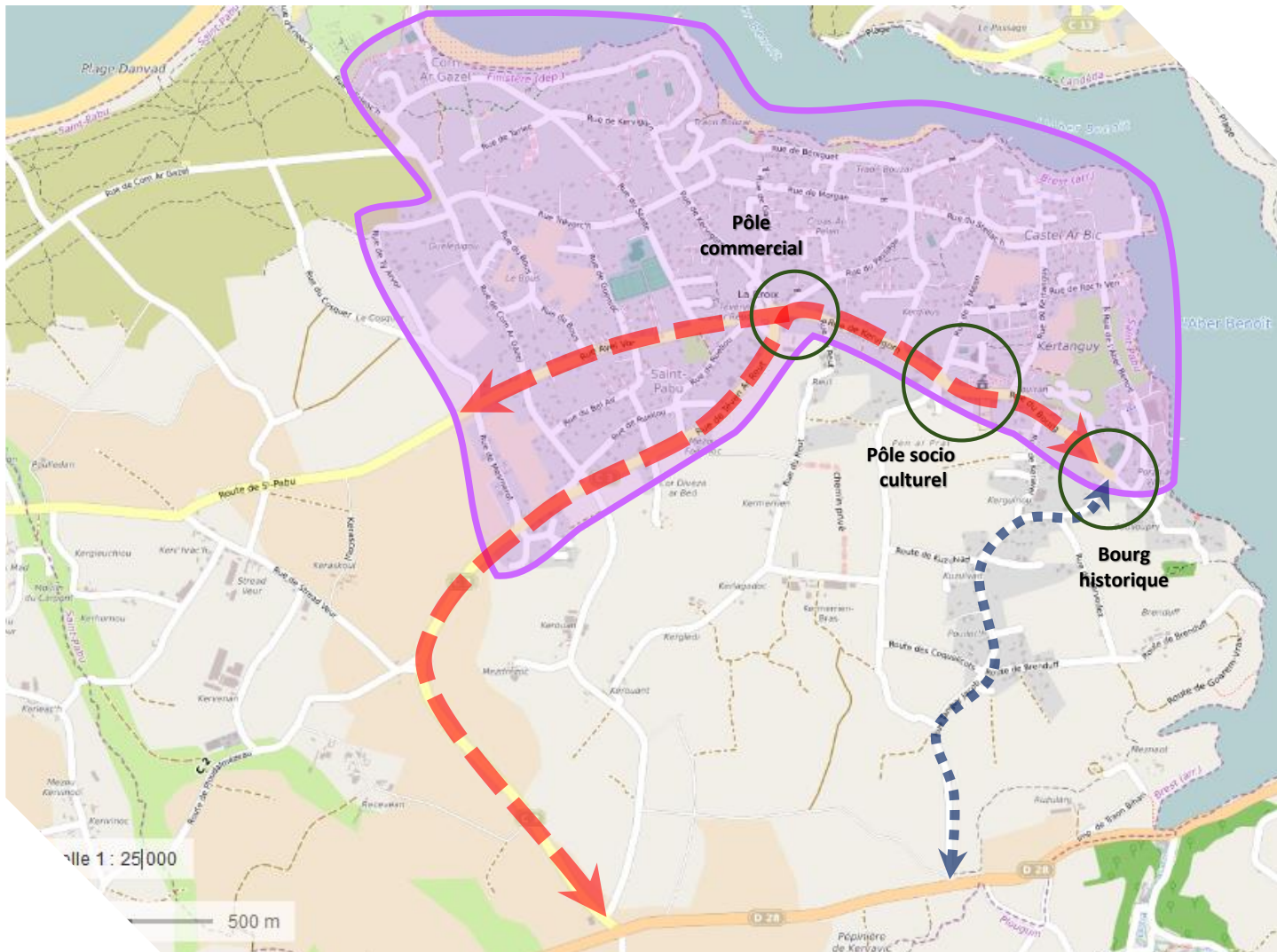
Diagnostic



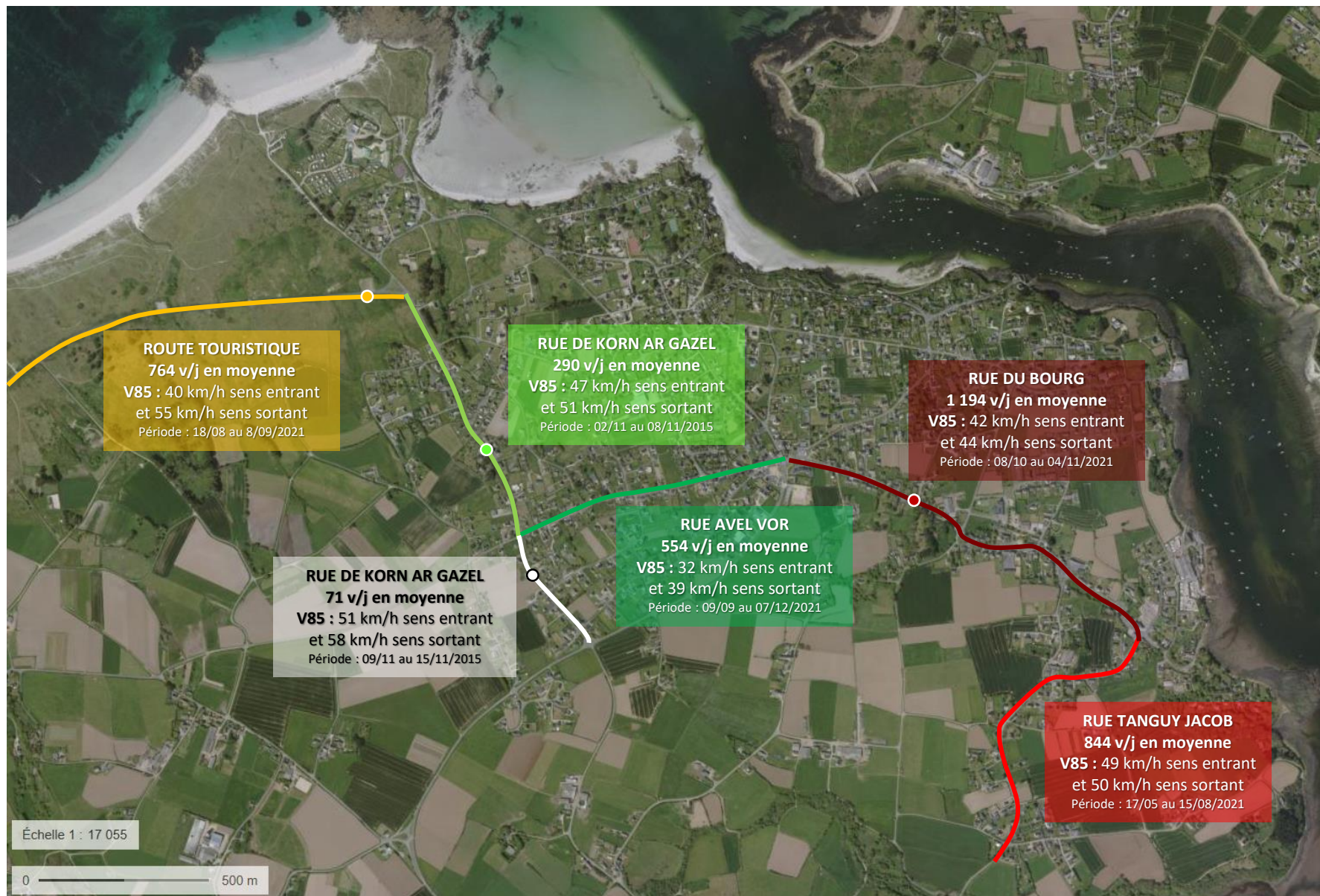
Contexte

■ Organisation du territoire

- Un bourg étendu structuré autour de 2 voies communales et constitué de 3 pôles le long de la rue du bourg
- Des habitations principalement regroupées au nord du bourg (proximité de la mer)
- Des nombreux équipements dispersés le long de l'axe principal composé des rues Teven Ar Reut, Avel vor et du Bourg



Diagnostic : Trafic et vitesses



Sources : Géoportail / ÉlanCité / DDTM

Diagnostic : un manque de hiérarchie du réseau viaire

- De nombreuses voies irriguent le bourg dont plusieurs qui multiplient les vocations (transit, trafic résidentiel...)
- Des **voies étroites**, pas toujours adaptées à leur vocation (ex : rue du stade, rue de Kervignorn, rue de Kertanguy...)
- Un réseau viaire sans aucun aménagement pour les cyclistes
- La véloroute des Abers emprunte le parcours côtier



HIÉRARCHIE DU RÉSEAU VIAIRE

- Axes structurants dont la vocation principale est le **transit**
- Axes principaux reliant le bourg et le reste du territoire communal
- Axes secondaires reliant les différents quartiers et équipements
- Autres voies : desserte locale – circulation résidentielle
- Véloroute des abers

Diagnostic : Caractéristiques des voies

- Des axes structurants et principaux au caractère très routier laissant peu de place aux modes doux et notamment aux vélos



Entrée de bourg rue Teven ar Reut



Rue du bourg en approche de la mairie



Rue Korn Ar Gazel



Rue Tanguy Jacob

Diagnostic : Caractéristiques des voies

- ❑ Des limitations de vitesses difficilement lisibles par les automobilistes
 - Liés aux aménagements pour faire ralentir les automobilistes (plateaux ralentisseurs, écluses...)
 - Liées à une inadéquation entre la limitation de vitesse et l'environnement des voies
- ❑ Des régimes de priorités de toutes sortes sans cohérence globale sur le bourg
- ❑ Des largeurs de voies et emprises globales restreintes sur les axes secondaires



Rue de l'Aber Benoît



Rue de Morgan



Rue de Béniguet

- ❑ Une fréquentation différente en fonction des saisons, tous modes confondus, générant des conflits modaux notamment sur les voies côtières.

Conclusion du diagnostic

- ❑ Une forte attraction touristique et un cadre propice à la balade
 - ❑ Des trafics de véhicules motorisés faibles et peu de forts excès de vitesse
 - ❑ Le vélo, un mode de déplacements important pour les élèves
- ❑ Un bourg étendu sans réelle centralité
 - ❑ Des pôles attractifs diffus sur l'ensemble du bourg
 - ❑ Une urbanisation diffuse et de fait, un réseau de voies important
 - ❑ De nombreuses zones d'urbanisation (avec OAP) auxquelles on accède par des voies étroites
 - ❑ Des voies au caractère très routier, une réglementation difficilement lisible
 - ❑ Un manque d'uniformité dans les limitations de vitesse
 - ❑ Pas d'aménagement spécifiques pour les vélos, peu pour les piétons malgré une fréquentation importante de ces modes en été
 - ❑ Des itinéraires de transports en commun à optimiser
 - ❑ Des emprises restreintes

Stratégie



Stratégie

- ❑ **Identifier les voies à enjeu pour la pratique du vélo** et étudier la création **d'aménagements cyclables** ou les conditions d'une **circulation apaisée** (en lien avec le plan de circulation)
- ❑ **Hiérarchiser le réseau viaire** pour attribuer aux voies une **vocation adaptée**
- ❑ **Élaborer un plan de circulation adapté**
- ❑ **Encourager la pratique des modes actifs :**
 - Indiquer les cheminements doux, les nommer
 - Indiquer le **temps de trajet** à vélo vers les écoles, vers les équipements, vers le centre...
 - Accompagner des opérations en faveur du vélo
 - ❑ Ex : « Savoir rouler » par les élèves de l'école publique, atelier de réparation...
- ❑ **Définir le périmètre de la zone 30 km/h :**
 - Créer des **portes d'entrées** de la zone 30 km/h (= zone agglomérée)
 - Réaménager au fur à mesure que des travaux sont envisagés sur ces voies pour **donner davantage de place aux modes doux**
- ❑ **S'appuyer sur les aménagements existants** : certains aménagements récents ne sont pas toujours optimaux (largeur inférieure aux recommandations, manque de continuité...). Pour autant, il ne s'agit pas de tout refaire mais de sécuriser les déplacements à vélo à court terme et réaménager à long terme.



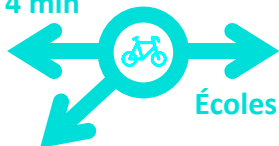
Parcours urbain pour les piétons à Nantes, matérialisé au sol par une bande de peinture verte

Stratégies : Déplacements utilitaires à vélo dans le bourg

- Voies à enjeu pour la circulation des vélos lors de **déplacements utilitaires**
- Liaisons principales et directes vers les générateurs de déplacements du **quotidien**

Exemple d'information sur le **temps de trajet** au niveau de l'intersection rue de Morgan / Rue de Beniget / Rue du Passage / Rue du Stellac'h

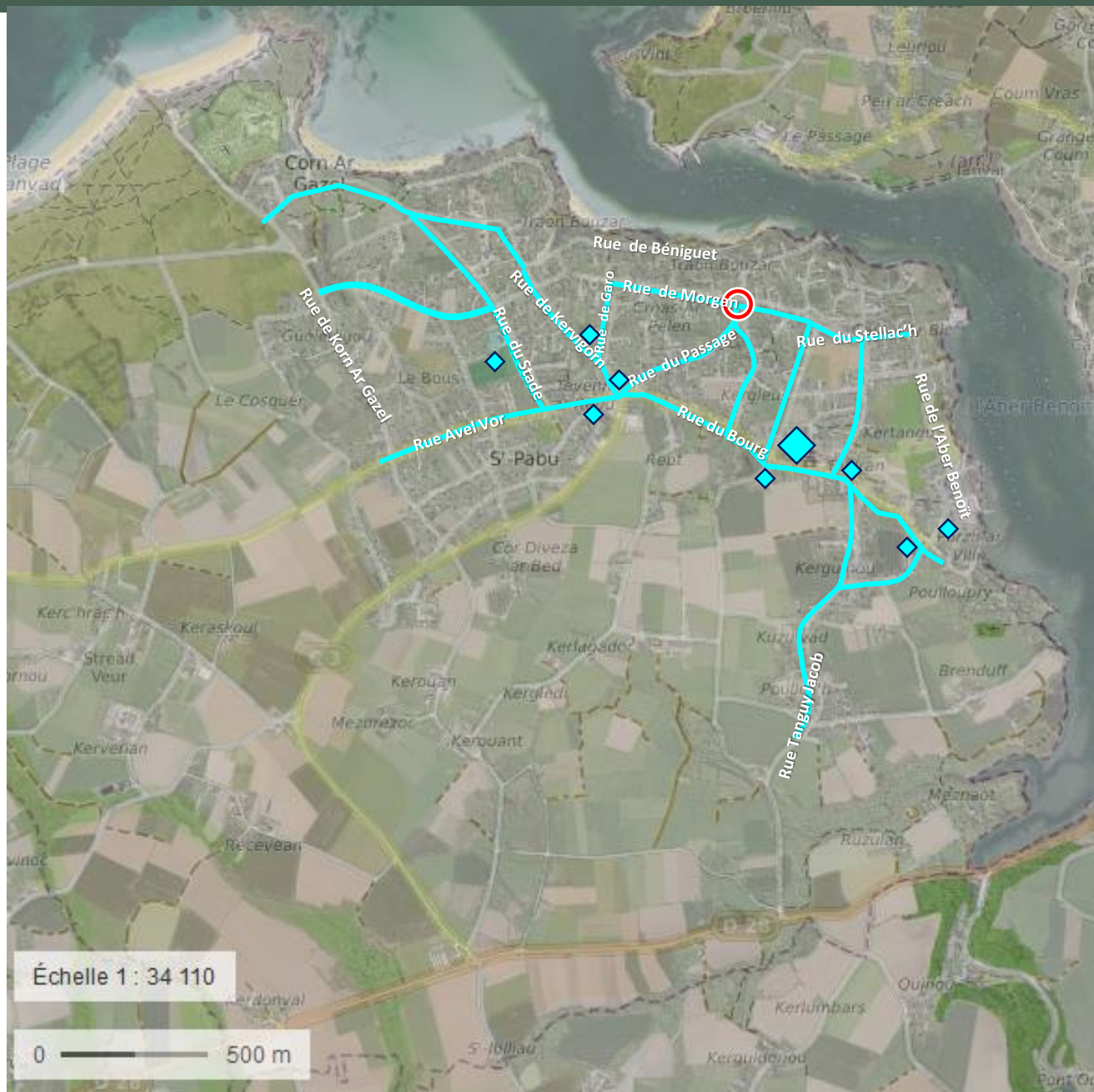
Stade 4 min



Écoles 2 min

Commerces 2 min

12/2021



Stratégies : Balade à vélo dans le bourg

- Voies à enjeu pour la circulation des vélos pour une balade dans le bourg —



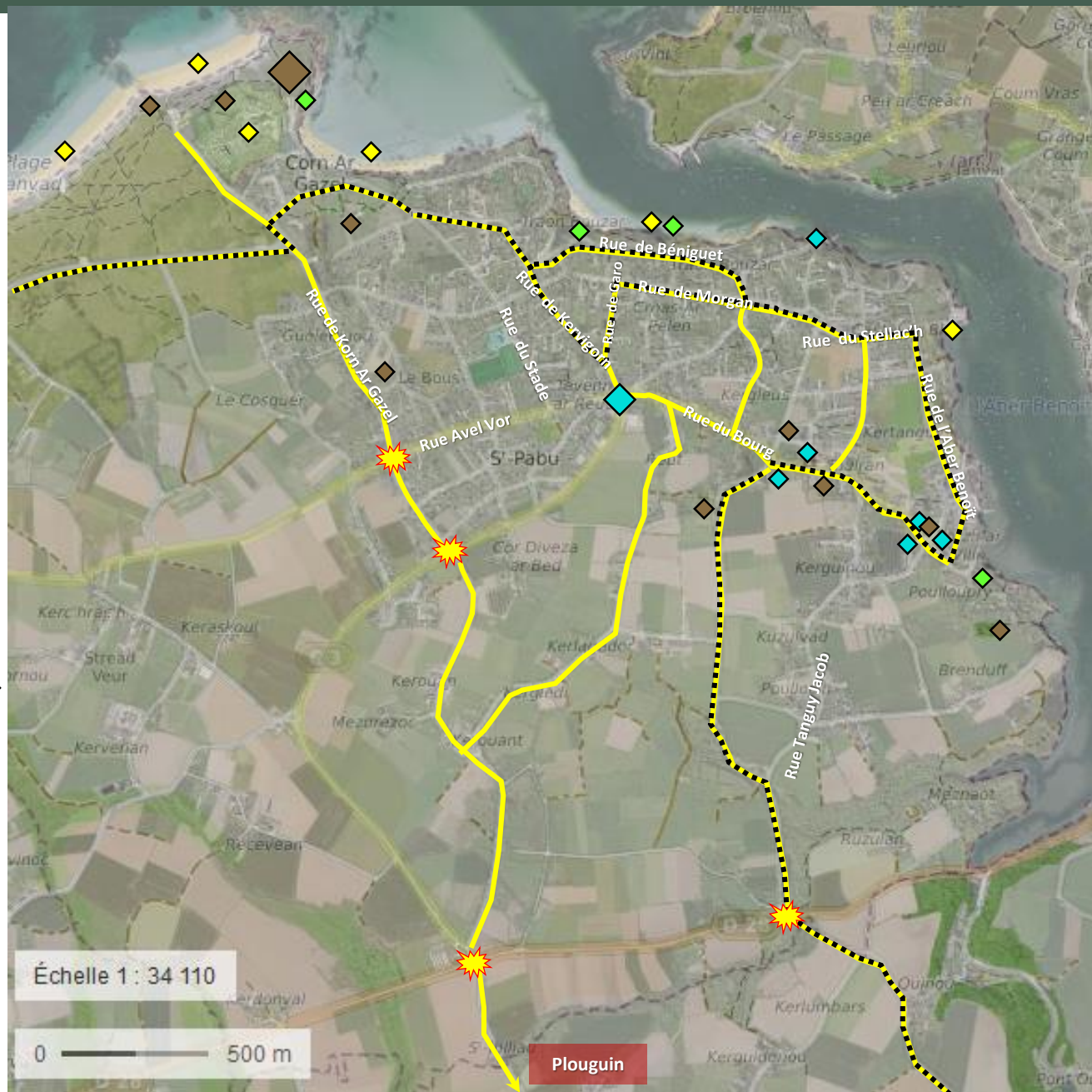
Stratégies : Déplacements touristiques à vélo

□ Voies à enjeu pour la circulation des vélos dans un cadre touristique —

□ Intersections à sécuriser ☀

□ Éléments touristiques

- Plages / port ◆
- Équipements, commerces, services ◆
- Patrimoine ou points de vue ◆
- Aire de pique-nique ◆



Hiérarchisation du réseau viaire

- Concentrer le transit des véhicules motorisés sur les **axes structurants** et **principaux** et prévoir les aménagements cyclables nécessaires
- **Apaiser les circulations** sur les voies devenant **secondaires** : *rue du Trévoc'h, rue du Stade et rue de Kervignorn* et étudier les aménagements cyclables le cas échéant
- Privilégier la circulation des voitures rue du Passage (signalétique)



HIÉRARCHIE DU RÉSEAU VIAIRE

- Axes structurants dont la vocation principale est le **transit**
- Axes principaux reliant le bourg et le reste du territoire communal
- Axes secondaires reliant les différents quartiers et équipements
- Autres voies : desserte locale – circulation résidentielle
- Véloroute des abers

Stratégie : Premières réflexions sur un réseau cyclable






















RÉSEAU CYCLABLE

- Réflexion sur une voie verte : itinéraire alternatif (hors agglo)
- Circulation partagée (signalétique)
- - Voie à requalifier en vraie zone 30
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Chaucidou
- Cheminement doux, principalement pour les piétons
- ✘ Voie en double impasse
- ☀ Traversée des modes actifs à sécuriser
- Stationnement vélo
- ⋯ Véloroute des abers
- ⋯ Limites de la zone 30



Ce plan de circulation nécessite de **revoir** les itinéraires de **cars scolaires** ainsi que le **tracé de la véloroute** (si tracé alternatif choisi)

| | MISE EN ŒUVRE | COÛT | PERTINENCE |
|--|--------------------|--|--|
| Bourg à 30 km/h Création de portes d'entrée pour marquer la zone 30 Aménagements des rues au fur et à mesure des travaux à venir | 😊 | 😞 Portes d'entrées 😞 Requalification nécessaire | 😊 |
| Rue du Bourg Requalification de la voie dans un esprit d'espace partagé | 😞 | 😞 | 😊 Centre-bourg : place du piéton à affirmer |
| Rue de Korn ar Gazel Chaucidou, en s'adaptant à l'existant malgré une emprise inférieure (5,60 m) à celle nécessaire pour respecter les recommandations | 😊 | 😞 Accotements en enrobé goasq | |
| Rue Avel Vor Chaucidou, en s'adaptant à l'existant malgré une emprise inférieure (5,60 m ou moins) à celle nécessaire pour respecter les recommandations | 😊 | 😞 Accotements en enrobé goasq | 😊 |
| Rue du Stade Mise en impasse – dispositif de fermeture de la voie avant l'intersection avant la rue du Trevoc'h | 😊 Acceptabilité | 😊 Dispositif de fermeture de la voie | 😊 Voie apaisée pour accéder au complexe |
| Rue du Trevoc'h | 😊 | 😊 Peinture (pictogrammes) | 😊 |
| Route touristique Chaucidou (5,80 m) | 😊 | 😊 Peinture | 😊 |
| Rue de Beniguet Mise en impasse - trafic motorisé uniquement pour les riverains Dispositif à clef pour le passage des secours et pour la collecte des déchets (ou point de collecte à proximité pour les riverains) | 😊 | 😊 | 😊 Liaison est-ouest par la côté |
| Rue du Stellac'h Circulation des piétons et cyclistes sur la chaussée compte tenu de l'emprise | 😊 | 😊 Peinture (pictogrammes) | 😊 |
| Rue de Morgan Circulation des piétons et cyclistes sur la chaussée compte tenu de l'emprise | 😊 | 😊 Peinture (pictogrammes) | 😊 |
| Rue de l'Aber Benoit Mise en impasse avant l'accès au chantier naval (qui doit pouvoir accéder au port) | 😊 Acceptabilité | 😊 Dispositif de fermeture de la voie | 😊 En particulier l'été (usage touristique) |

| | MISE EN ŒUVRE | COÛT | PERTINENCE |
|--|--|---|--|
| Rue du Garo Circulation des piétons et cyclistes sur la chaussée compte tenu de l'emprise |  Circulation sur la chaussée |  |  Liaison plus apaisée vers commerces (par rapport à la rue du Passage) |
| Rue du Passage Circulation des piétons sur l'accotement et des cyclistes sur la chaussée compte tenu de l'emprise – Sécurisation nécessaire ? comptage nécessaire |  Circulation sur la chaussée |  |  Liaison principale pour les véhicules motorisés |
| Rue de Kervasdoué Enjeu : conserver le caractère paisible de cette rue, l'une des plus anciennes de Saint-Pabu, notamment lorsque sera construite la parcelle située au sud Éventuellement mise en impasse ? voir précisions rue de Beniguet |  Circulation sur la chaussée |  |  Une des rues les plus anciennes du bourg, agréable à pied ou à vélo |
| Rue de Ty Méan Sécurisation nécessaire ? |  Circulation sur la chaussée |  |  Accès aux équipements (Roz Avel, écoles, mairie) et pharmacie |
| Rue de Kertanguy Sécurisation nécessaire ? |  Circulation sur la chaussée |  |  Accès aux équipements (Roz Avel, écoles, mairie) et pharmacie |
| Rue de Keraval Circulation sur la chaussée - Sécurisation nécessaire ? comptage nécessaire Itinéraire alternatif par la rue de Pen ar Prat (véloroute) selon destination |  Circulation sur la chaussée |  |  |
| Rue Tanguy Jacob Circulation sur la chaussée - Sécurisation nécessaire ? comptage nécessaire Itinéraire alternatif par la rue de Pen ar Prat (véloroute) selon destination |  Circulation sur la chaussée |  |  |

Suite à donner

1. Réunion entre élus pour :

- Arrêter les ambitions du projet, les objectifs
 - Quel est l'objet des actions de la commune : sécuriser les déplacements à vélo ? Développer la pratique ? ...
- Définir les priorités
 - **Rues** et/ou types de **trajets** (utilitaires, touristiques...) et/ou **publics prioritaires**

2. Étude complémentaire si nécessaire

3. Mise en œuvre opérationnelle

- Requalification de la rue du Bourg → **Maîtrise d'œuvre**
- Mise en zone 30 de la zone agglomérée (arrêté)
- Création de portes d'entrée de la zone 30
- Aménagement de certaines voies (ex: Korn ar Gazel)
- Implantations de stationnement vélo
- ...