Curiosités sur les cheminements de randonnées - Plan PLU nov06

1	Fontaine Blanche, Beuzec
2	Ferme de Lamphily, Beuzec
3	Moulin de Pont ar Queneut, Beuzec
4	Lavoir public Pont Roudou, Beuzec
5	Fontaine publique La Bigorne, Beuzec
6	Fontaine publique St Laurent, Beuzec
7	Lavoir public Le Questel, Beuzec
8	Lavoir public Kerorgant Le Questel, Beuzec
9	Chapelle Lochrist, Beuzec
10	Lavoir public Penanguer, Beuzec
11	Lavoir public La Croix Neuve, Beuzec
12	Calvaire public Poteau Vert, Beuzec
13	Site naturel du Conservatoire à Stang Bihan, Beuzec
14	Fontaine St Jean, Beuzec
15	Lavoir public la Maison Blanche, Beuzec
16	Calvaire privé Keriolet, Beuzec
17	Calvaire et Monument aux morts, bourg de Beuzec
18	Fontaine et lavoir publics Stang Couls, Beuzec
19	Lavoir privé Toul Bleis, Beuzec
20	Four à pain privé La Haie, Beuzec
21	Fontaine publique St Budoc XVIIème s. et lavoir public, Beuzec
22	Statue Ste Anne, Beuzec
23	Phare de Beuzec
24	Moulin privé du Hénant, Lanriec
25	Pont gaulois sur le Moros, époque indéterminée, Lanriec
26	Lavoir public Stang Dour, Beuzec
27	Lavoir public Saint Jacques, Beuzec
28	Phare de la Croix, centre ville
29	Chapelle et calvaire de la Croix, Stèle en souvenirs des péris en mer, centre ville
30	Statue Duquesne Le Passage, Lanriec
31	Abri du Marin, Lanriec
32	Moulin à vent, Lanriec
33	Statue Ste Anne, Rouz, Lanriec
34	Phare de Lanriec
35	Lavoir public Le Pontic, Lanriec
36	Calvaire public Keransignour, Lanriec
37	Calvaire public St Riou, Lanriec
38	Chapelle Notre-Dame et calvaire public au bourg de Lanriec
39	Lavoir et fontaine publics de Kerblaise, Lanriec
40	Calvaire public Le Megot, Lanriec
41	Croix de Kerrichard, Lanriec
42	Motte castrale Penhoat, Lanriec
43	Moulin Coat Min, privé, Lanriec
44	Borne de corvée, rue de Trégunc, Lanriec
45	Fort du Cabellou, Lanriec
46	Chapelle St Fiacre et son calvaire, Lanriec
47	Lavoir public Kerangall, Lanriec
48	Pierre de protection pour bétail Kerangall, Lanriec
49	Moulin à mer privé, Kerangall, Lanriec

Déplacements et transports

Déplacements et transports

L'étude menée par le CETE de l'Ouest sur Concarneau, avait pour but de réaliser une étude détaillée sur la thématique des déplacements à Concarneau. La première partie de ce travail a permis de dresser un bilan de la situation et de mettre en valeur les enjeux à prendre en compte par la commune.

Cette étude réalisée en parallèle du projet de PLU a apporté des éléments supplémentaires à la réflexion sur la définition des secteurs à urbaniser comme indiqué dans le rapport de présentation (parkings de dissuasion, développement des modes doux...).

La seconde partie de l'étude du CETE a conduit à la réalisation de fiches de propositions sur les enjeux identifiés. Parmi ces propositions quelques-unes ont été reprises dans les pages ci-après afin d'offrir un autre éclairage sur des aménagements qui pourraient être réalisés ou des dispositions prises pour améliorer quelques points spécifiques.

- Hiérarchie des réseaux
- Transports en commun et organisés
- Les Modes doux
- Principe de gestion des axes :
    - Rue de Trégunc
    - Secteur Nord-Ouest

Une carte présente également les parkings existants et envisagés sur la commune de Concarneau (mai 2007).

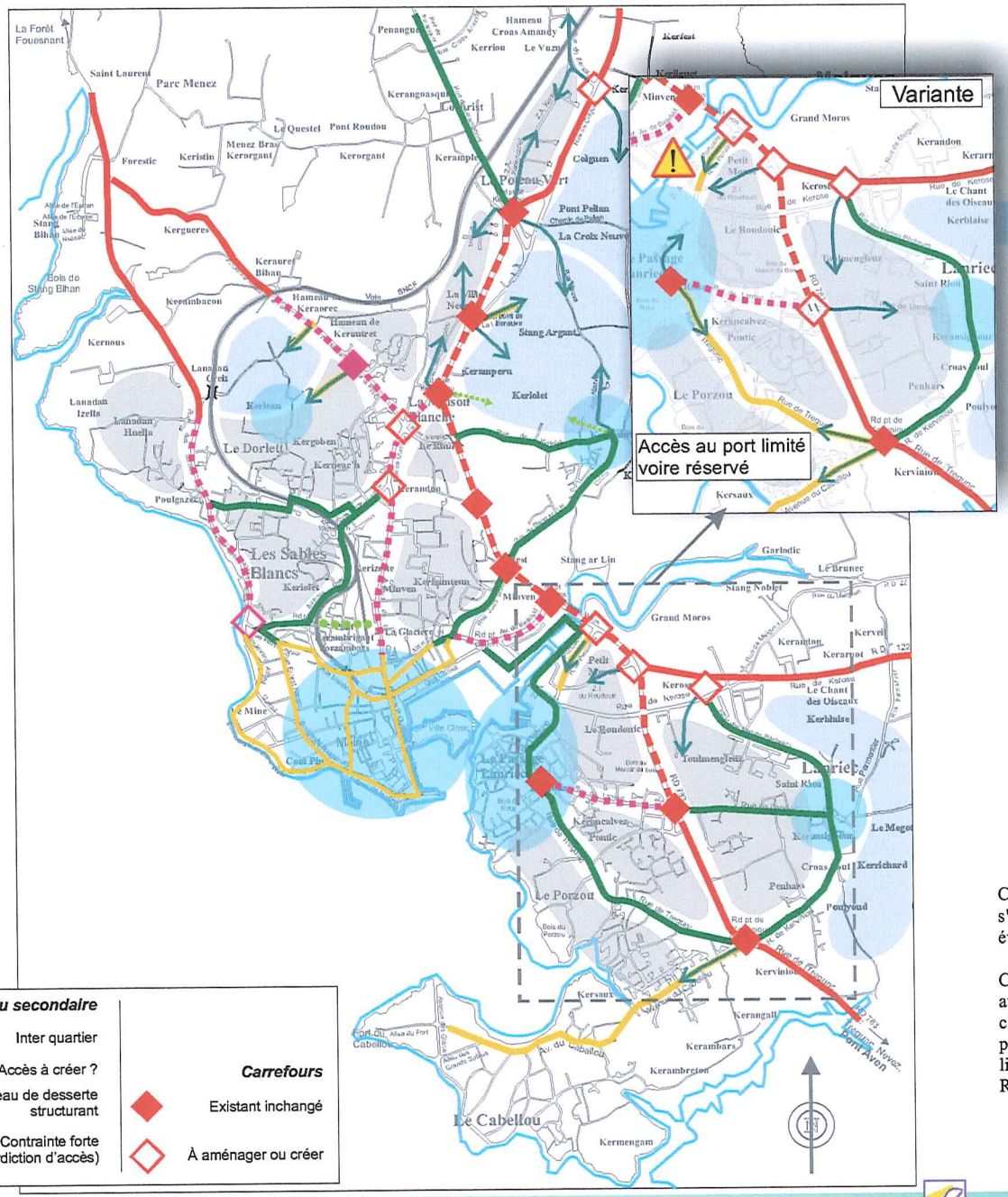
Hiérarchie des réseaux

Enjeux

- ❑ Améliorer la sécurité des déplacements
- ❑ Dissocier les fonctions des différents réseaux qui irriguent la ville

Objectifs :

- ❑ Prendre en compte l'environnement urbain traversé
- ❑ Décliner la nature et le type de liaison pour chacun de ces réseaux
- ❑ Permettre d'orienter le type de gestion et d'aménagement des axes afin d'assurer une cohérence avec la fonction qui lui a été déterminée



Les réseaux et leurs vocations

- ❑ **Le réseau principal :** ce réseau identifie les axes d'accès à la ville, et correspond à trois fonctions
  - **Les accès de pénétration :** Il s'agit des voies de transition entre la voirie de rase campagne et l'approche des zones urbanisées avec peu de d'accès latéraux
  - **Les accès et transit :** ils assurent à la fois le transit, de part leur vocation de liaison interurbaine vis à vis des localités environnantes et la desserte des différents secteurs urbanisés (activités, habitat, ...). Ils supportent également les principaux points d'accès au centre de Concarneau (il s'agit de la section de la RD 783 entre « le poteau vert » et l'échangeur avec la rue de Lanriec).
  - **Les accès à la ville:** ce réseau est clairement identifié pour assurer l'accès aux 2 principaux pôles que sont le centre ville et le secteur du passage et du port .
- ❑ **Le réseau secondaire :** ce réseau a comme fonction essentielle la desserte locale et se décline en 2 fonctions :
  - **Les liaisons inter-quartiers :** elles assurent la fonction de lien entre le réseau principal et les principaux quartiers de la ville
  - **Le réseau de desserte structurant :** Il concerne le réseau intermédiaire entre le réseau inter-quarter et les voies de dessertes pures.

Cette hiérarchisation nécessite une bonne articulation, s'appuyant sur les carrefours clés (jalonnement et éventuellement aménagement).

Cependant la problématique de sécurité observée aujourd'hui dans la traversée de la zone portuaire, liée à la circulation de transit sur le quai du Moros nous amène à proposer une variante dans cette hiérarchisation, avec accès limité ou réservé au port. Les conséquences portent sur la RD 783 sud et la rue de Trégunc (jalonnement).

Transports
en commun et organisés

Poursuivre les tendances de la politique actuelle

Avoir à l'esprit l'excellent taux de fréquentation des TC concarnois (23 ,5 voyages/habitant) par rapport aux villes bretonnes de même taille.

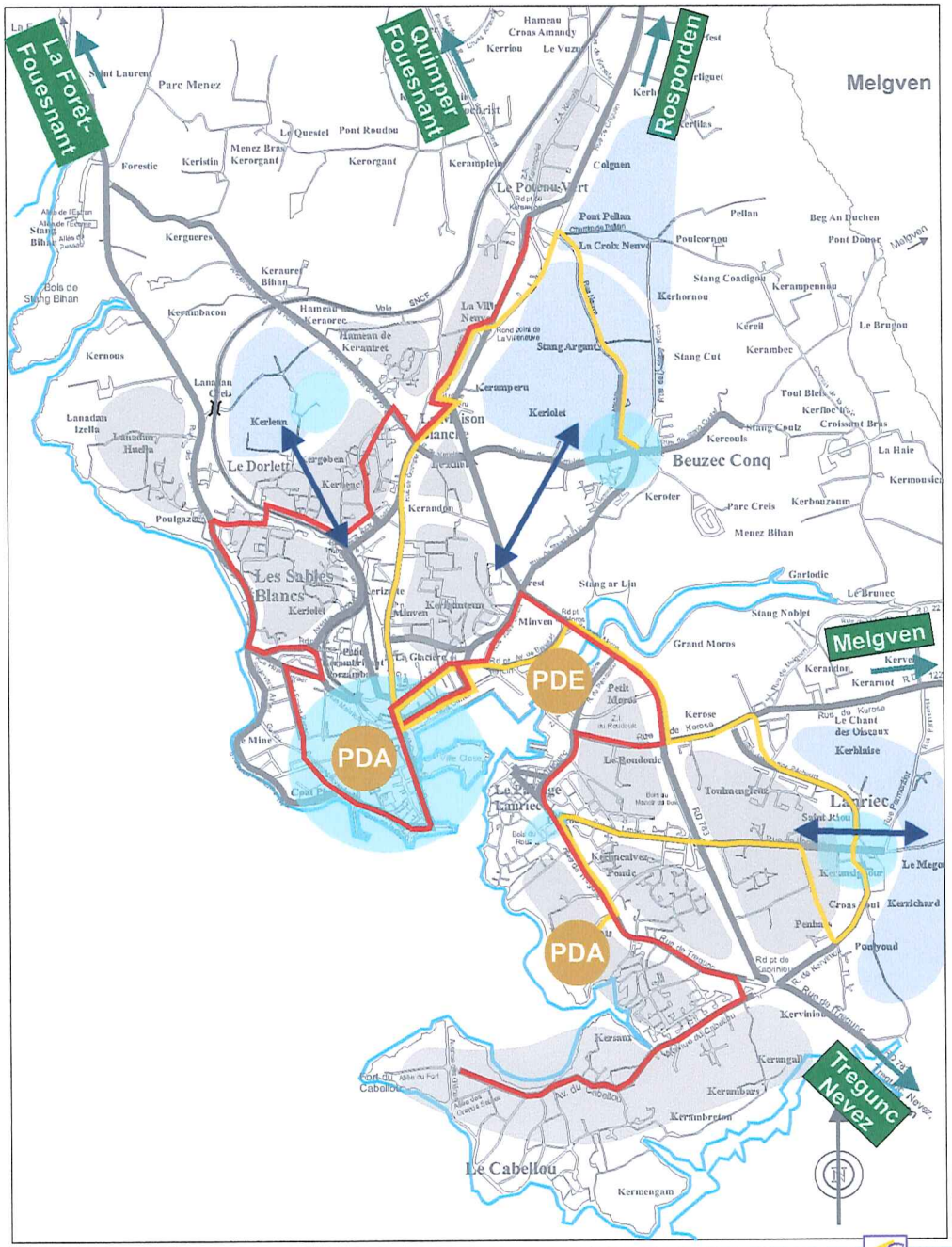
Renforcer les liaisons directes et les fréquences aux heures de pointe.

Organiser et développer le réseau pour favoriser le transfert modal en accompagnement des mesures qui pourront être prises pour la réduction des places de stationnement et de la circulation au centre-ville afin de sécuriser les modes doux et de désengorger les rues.

Penser le développement urbain périphérique en y intégrant les TC.
À terme, adapter le réseau à l'évolution urbaine de la ville pour desservir les grands pôles générateurs de déplacements (habitat, emploi, commerce, scolarité…).

Si besoin, offrir du transport à la demande, au delà du service actuel pour les personnes à mobilité réduite.

Poursuivre la politique de navette en continuité intermodale lors d'organisation de zones de parking relais permanents ou temporaires.



Faire évoluer les services et l'organisation

Élargir le périmètre des transports urbains (PTU) ?

Organiser l'intermodalité avec la gare de Rosporden

Prendre en compte le potentiel des échanges domicile-travail avec les communes voisines : Trégunc et Nevez: 1 258, Rosporden : 480, Melgven : 439, Quimper : 1167, Fouesnante et la Forêt-Fouesnant : 478.

Encourager les plans de déplacements d'administration (PDA) et d'entreprise (PDE) pour leur incitation au transfert modal (mairie, hôpital, écoles, grandes entreprises…)

Encourager le covoiturage sur les sites à fort emploi (centre-ville, port et chantiers naval, zones d'activités)

Répondre à la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45 pour les TC) : schéma directeur d'accessibilité des services de TC, mise en œuvre de l'accessibilité des TC et des réseaux d'information pour l'ensemble des types de handicap.

Les modes doux

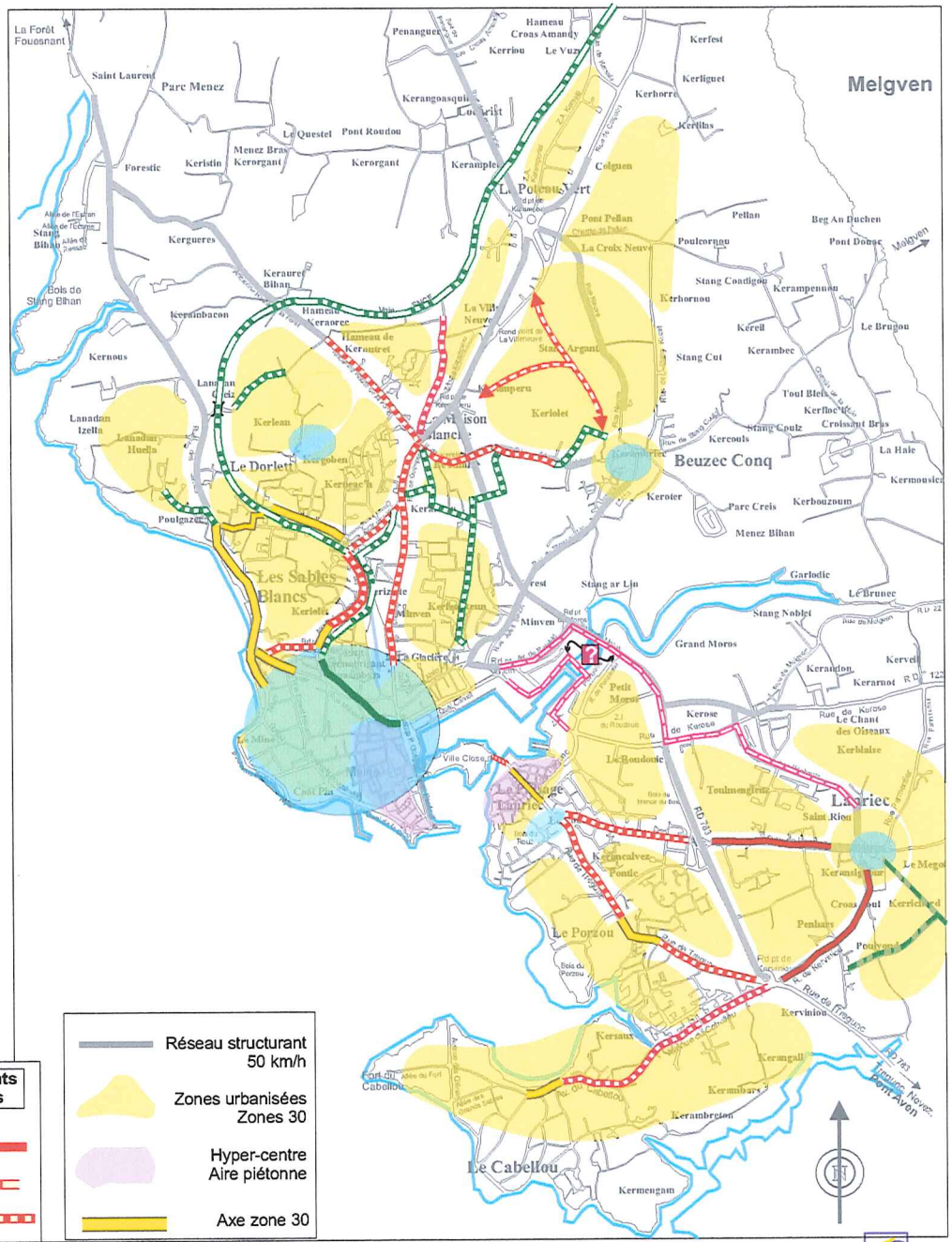
Enjeux

- Offrir à Concarneau un réseau de déplacements modes doux entre les quartiers pour permettre le déplacement quotidien et de loisir

Propositions

- **Les projets de schémas cyclables** et modes doux incluant, pour certains, les piétons existent déjà pour les loisirs. Les propositions suivantes s'attachent plus particulièrement au réseau de déplacement quotidien dont les itinéraires doivent être différenciés, en raison d'exigences particulières auxquelles ne répond pas le réseau de loisir (besoins de trajets directs, liaisons entre pôles urbains confort de circulation…)

- **Chaque itinéraire peut être successivement composé de divers tronçons** de type différent (piste cyclable, zone 30, voies vertes cycles et piétons, voies mixtes avec les riverains …). Ces tronçons doivent être identifiés par l'usager.
- L'important est que chaque itinéraire soit identifié et reconnu en tant que tel au moins pour les déplacements quotidiens qui privilégient la relation entre les quartiers et le centre.
- A noter que les zones 30, mixtes et apaisées par définition ont vocation à accueillir les cycles sans aménagement spécifique. Un itinéraire particulier sera repéré par son jalonnement.
- En zone d'aire piétonne, un vélo est considéré comme une automobile (véhicule au sens du code de la route) Il circule au pas et doit la priorité au piéton.



Propositions (suite)

- **Le stationnement des vélos** doit être pris en considération sur l'espace public et dans l'espace privé.
- L'implantation de parkings visibles sur l'espace public (ou privé) est indispensable, notamment aux lieu de fréquentation potentielle (établissements publics, places, port, corniche, plages, commerces y compris supermarchés…)
- Il importe également de réserver des places de parking et de stationnement dans les bâtiments privés et publics pour garantir la possibilité de recours à l'usage du vélo dans des conditions de sécurité et de confort tout au long de la chaîne de déplacement.

- Proposer un **schéma de liaisons cyclables autour des collèges** et, en premier lieu, celui du Porzou dans le cadre de l'opération du département en faveur du vélo dans les collèges.
- Favoriser l'incitation du recours au vélo dans les PDE

- **Programmer les travaux** d'aménagement cyclables necessaires sur ces itinéraires pour sécuriser les déplacements et inciter la population à recourir au vélo.
- Nommer les itinéraires urbains pourra aider à leur reconnaissance
- La **traversée du Moros** est fondamentale : 3 solutions se présentent : le bac (gérable en hiver, pas en été), l'utilisation de la voie portuaire (à condition que la voie cyclable soit en site propre (piste le long de la voie) et le pont du Moros. Aucune solution n'est entièrement satisfaisante dans les conditions actuelles. Il y aura donc lieu de d'approfondir la question en fonction des choix relatifs au trafic de transit sur le port. Quelques soient les décisions, les mesures à prendre pour sécuriser les itinéraires (voie portuaire ou pont du Moros) seront importantes.

Principe de gestion des axes

Exemple détaillé de la *rue de Trégunc*

Contexte : *Maintien de voie de transit vers le centre-ville ou transformation en voie de desserte uniquement : quelque soit son statut futur, cette voie doit être aménagée pour la sécurité des riverains; la prise en compte de leur présence est primordiale dans les choix d'aménagements.*



Séquence desserte de la zone portuaire : Zone d'accès portuaire en développement, avec gros convois. Besoin de repérage des carrefours par aménagement, tout en préservant les cheminements piétons, latéraux et transversaux.
Au carrefour de Kerose, par ex. structurer le carrefour pour limiter les vitesses en remplaçant les tourne à gauche par l'implantation d'îlots en axe, franchissables par les gros véhicules.
Besoin de gestion municipale des traversées de bateaux.



Carrefour avec la rue de Lanriec : Carrefour clé sur l'itinéraire : desserte d'un secteur commercial en retrait et point de raccordement à partir de la RD 783 au secteur du port et du Passage.
Affirmer le caractère urbain en créant un effet d'appel vers les commerces.
Réduire l'emprise du carrefour et diminuer la largeur des traversées piétons. Maintien des feux ou implantation d'un giratoire ?



Séquence d'échanges avec équipements publics : trois carrefours d'échanges importants à affirmer et à traiter dans un ensemble cohérent.
2 hypothèses :
- maintien du mode de gestion actuel mais réduction de la largeur de la voie et des emprises des carrefours, notamment au niveau de la sortie de l'hôpital; complété par un renforcement des traversées piétons vers les lotissements.
- implantation de 2 mini-giratoires aux extrémités (sortie lycée et sortie hôpital) et implantation d'îlots centraux associés à des traversées piétons au niveau de la sortie du lotissement



Séquence entrée de ville: Réduire la largeur de la voie et assurer la continuité des cheminements piétons par des accotements ou trottoirs suffisamment larges (gérer les points durs).Sécuriser les traversées piétonnes par l'implantation de passages piétons judicieusement placés (allier cheminements logiques et sécurité sur la base des observations des pratiques)

Objectifs :
- Améliorer la sécurité, favoriser les déplacements en mode doux
- Améliorer les accès aux zones d'habitats, et favoriser les échanges aux niveaux des commerces et des équipement Publics

Principes de traitements :
- Réduction de l'emprise circulation automobile à son stricte minimum (chaussée < 5 m) et suppression de tout marquage routier notamment axial.
- Séquencement de l'itinéraire en s'appuyant sur l'aménagement des points d'échanges
- Création d'une zone 30 au droit du secteur le plus commerçant
- Traitement de l'entrée de ville à l'est
- Implantation de bandes cyclables en fonction des largeur d'emprise et des besoins en stationnement



Séquence desserte du Passage :
Améliorer la sécurité et la perception des accès au secteur du Passage en raison de leur situation en courbe et de la forte déclivité de la séquence.
Réduire l'espace de circulation des voies au strict nécessaire.
Identifier et sécuriser les carrefours par des aménagements appropriés.
Traitement du stationnement là où la demande subsiste et élargissement des trottoirs ou aménagement des accotements.



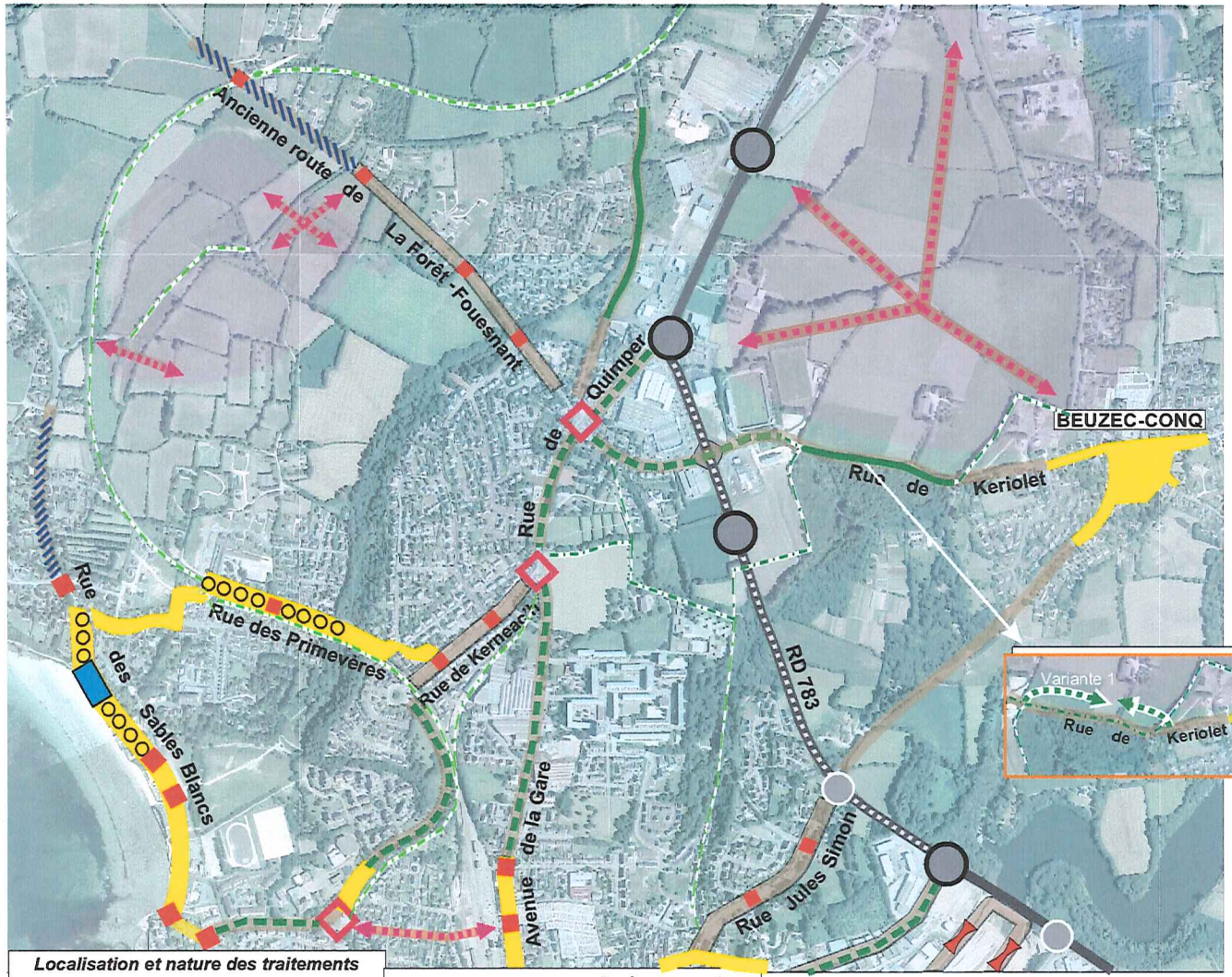
Séquence intermédiaire :
Maintien du stationnement en fonction de la demande.
Elargissement des trottoirs notamment côté nord et implantation de bandes cyclables latérales en fonction de la disponibilité. I



Séquence de commerces:
mise en place d'une zone 30 avec traitement correspondant pour favoriser les échanges entre rives. Réduire la largeur de la voie, élargir les trottoirs, limiter le stationnement latéral au strict minimum et favoriser les zones parkings latéraux existants.

Principes de gestion des axes

Secteur nord ouest



Localisation et nature des traitements

- Entrée de ville
- Échange clef
- Point d'échanges
- Chicane ou alternat
- Séquence affirmée par les points d'échange
- Vocation boulevard urbain
- Voies nouvelles dans ZAC

Aménagements en faveur des modes doux

- Bandes cyclables
- Vélos + piétons
- Modes doux
- Zone 30
- Limitation à 30 km/h
- Cheminements piétons à renforcer

Principes

- **Séquencer les axes en tronçons homogènes** du point de vue des modes de fonctionnement (transit, desserte, commerces, sorties riveraines, densités urbaines…)
- **S'appuyer sur les points particuliers** (carrefours, changements de profil, usage riverain…) pour structurer et aménager l'axe

Exemples de types de séquences

- **Identifier les entrées de ville** : zones de transition entre rase campagne et zones urbaines plus ou moins denses. Nécessitent de réduire la vitesse (50km maximum) par exemple par la réduction des largeurs de chaussée et de sécuriser les cheminements piétons par exemple en élargissant et/ou stabilisant les accotements ou trottoirs. Si cela est possible, aménager des bandes cyclables (recommandées sur les voies urbaines à 50km/h)

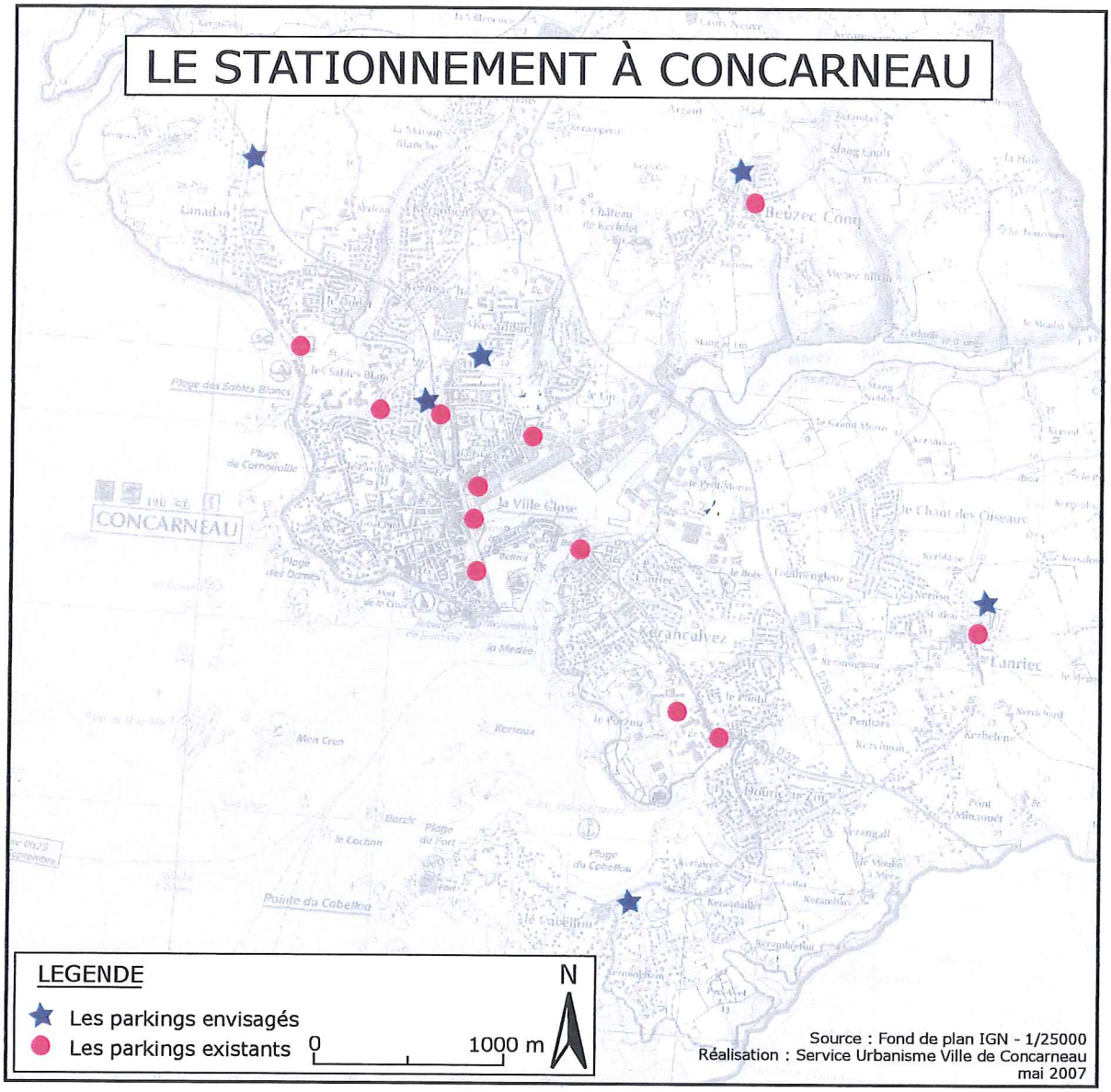
- **Zones 30** :à instaurer dans les zones de vie urbaine forte favorables aux échanges entres trottoirs (commerces, établissements publics, générations de trafic piétons…). Ces zones ont vocation à accueillir la cohabitation modale automobile et vélos et à protéger les piétons par la présence de trottoirs suffisamment larges (1, 80m sans obstacle, selon la réglementation en vigueur) c'est ce que l'on appelle les voies apaisées.

- **Bandes cyclables** : en dehors des zones 30 et là où cela est possible, aménager des bandes cyclables pour favoriser la circulation des cyclistes. Sur des axes interquartiers ne présentant pas de circulation poids lourds, il y a lieu de privilégier la réduction forte des voies automobiles (à 5m en bidirectionnel) au bénéfice des bandes cyclables aux largeurs suffisantes (1,50 à 1,20 minimum selon les recommandations du CERTU)

Rappel de l'article 20 de la loi sur l'air codifié dans le code de l'Environnement (article L228-2 : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe »

- **Aménagement des carrefours** ; Ces points d'échanges, par nature sources de conflits et de dangers, sont des points d'appui pertinents pour structurer un tronçon (surélévation, chicanes, alternats, changements de profils, coussins berlinois…sont des aménagements utiles et intéressants.

- **Boulevard urbain** : la RD 783, de la Maison neuve à la RD 122 a désormais vocation a endosser le statut de Boulevard urbain. Bien que l'urbanisation ne bordera pas de près la voie, les accès aux zones d'activités se multiplient sur ce tronçon. Cela justifie une gestion d'axe de desserte autant que d'axe de transit. A ce titre, les modes doux doivent être pris en considération, au moins pour les traversées de la RD, et si besoin de complémentarités aux autres axes modes doux urbains, en section courante.


LE STATIONNEMENT À CONCARNEAU
CONCARNEAU
la Ville Close
Kerancalvez
Lanriec
Beuzec Conq
le Chant des Oiseaux
Plage des Sables Blancs
Plage de Cornouaille
Plage des Dames
Plage du Cabellou
Pointe du Cabellou
le Cochon
Men Cren
la Maison Blanche
Château de Kerfolet
le Moulin Neuf
le Pouldu
Penhars
Kervinou
Kerbelenn
Pont Minaouet
Kerangall
le Moulin Vert
Kerambars
Kerambellec
Kerandallec
LEGENDE
Les parkings envisagés
Les parkings existants
0
1000 m
N
Source : Fond de plan IGN - 1/25000
Réalisation : Service Urbanisme Ville de Concarneau
mai 2007