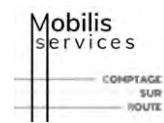


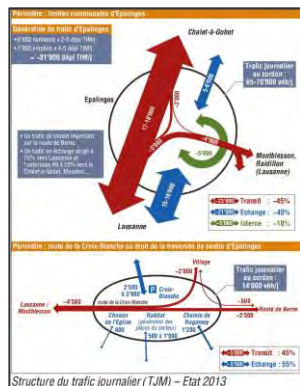


Élaboration de l'étude circulation et stationnement de Douarnenez

- Restitution publique du 19/02/2024 -



QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS ?



Le schéma directeur des circulations est un document cadre sur la politique de mobilité du territoire visant à traiter la voirie pour pacifier **l'espace**.

Il contribue donc à promouvoir de manière concertée :

- Le renforcement de la sécurité des déplacements de tous les modes,
- Le développement :
 - des modes actifs (marche à pied et vélo),
 - De l'amélioration des conditions de stationnement,
- La qualité du traitement des espaces publics et ce, en développant notamment :
 - Des itinéraires adaptés, continus et sécurisés,
 - L'optimisation de l'offre de stationnement existante,
 - Un ensemble de services,
 - Une communication autour des bienfaits des modes actifs et du meilleur partage de la route.



Approche technique et en tant qu'usagers des différents modes (cyclistes, automobilistes et usagers des TC).

Le fil rouge de nos interventions est l'amélioration de l'accessibilité de votre territoire pour tous et pour tous les modes ...

... avec une approche pragmatique et en co-construisant votre plan de circulation et de stationnement de manière participative.



Expertise Mobilités
& Concertation



Expertise VRD



Société de comptages
et enquêtes



Modélisation de
trafic routier

LES 3 TEMPS DE L'ÉTUDE



1 – Diagnostic territorial

-> Bilan des forces/faiblesses/besoins du territoire

Validée en octobre 2022



2 - **Scénarios d'organisation des circulations**

-> Analyse du traitement possible des points durs de circulation

Validée en février 2023

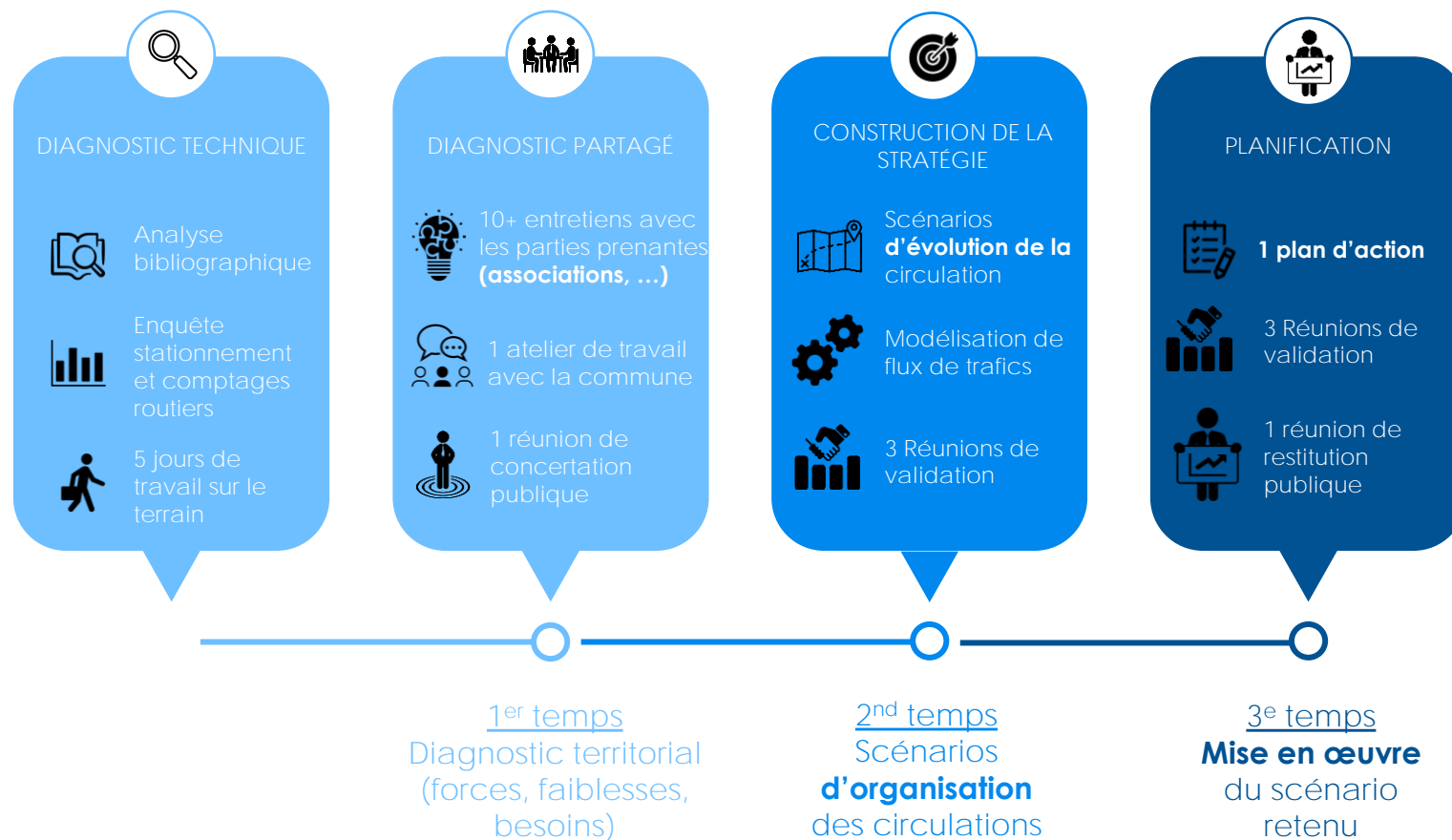


3 - **Mise en œuvre du scénario retenu**

-> Une déclinaison opérationnelle du traitement principaux points durs

Validée en juillet 2023

LES ÉTAPES DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT



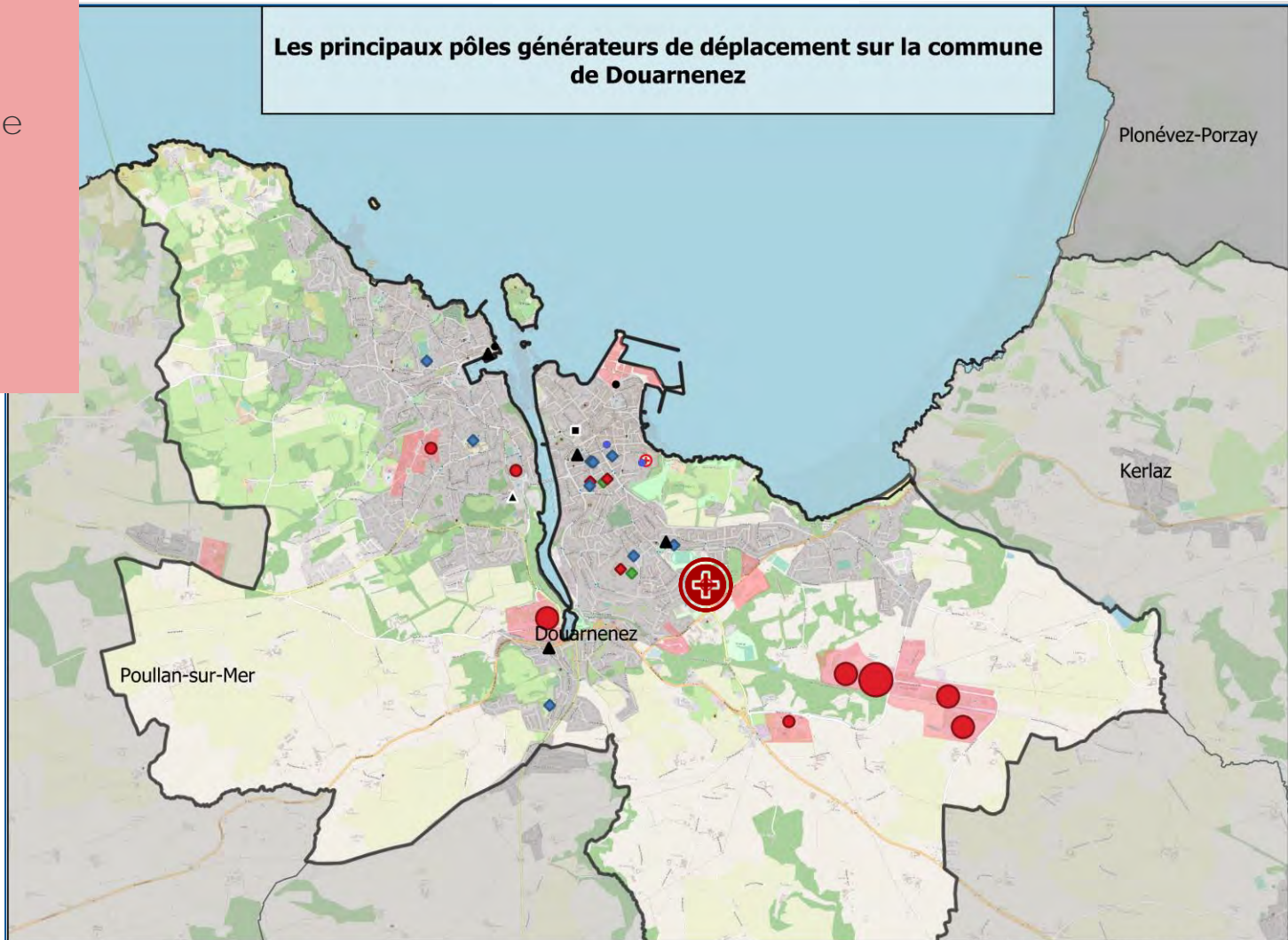
SOMMAIRE

- 1 | Présentation des principaux constats et enjeux issus du diagnostic
- 2 | **Présentation des axes du plan d'actions**

Les principaux constats et enjeux – Pôles générateurs de déplacements

Un centre historique qui concentre les pôles de service et touristiques

La ZA de Lannugat concentre les emplois



Légende :

▲ Mairie	● Maison de retraite	◆ Lycée	Principaux employeurs
▲ Siège d'EPCI	◆ Enseignement primaire	■ Office de tourisme	● < 150 salariés
⊕ Hôpital	◆ Collège	● Capitainerie	● 150 à 300 salariés
			● > 300 salariés
			■ Zones d'Activités Concernées

Sources : OSM, CCDC, complément AJBD

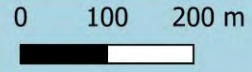
0 750 1 500 m

Les principaux constats et enjeux – Stationnement

Une offre suffisante, mais des pratiques de longues durées et des faibles taux de rotation près des commerces de proximité.

Quelques tensions existent en période estivale

Moyenne journalière d'occupation et rotation des stationnements



1. Place Edouard Vaillant : 38 places
2. Rue du Port Rhu : 11 places
3. Rue Duguay Trouin : 23 places
4. Quai de l'Yser : 41 places
5. Quai de l'Yser - sens montant : 66 places
6. Quai de l'Yser - sens descendant : 42 places
7. Rue Ernest Renan : 38 places
8. Rue d'Estienne d'Orves : 53 places
9. Rue Henri Barbusse : 25 places
10. Rue du Quartier Maître Guillou : 5 places
11. Rue de Pors Laouen : 8 places
12. Rue de l'Observatoire : 30 places
13. Rue de la Marine : 9 places
14. Rue Louise Michel : 26 places
15. Rue Jean Bart : 10 places
16. Rue Jean Jaurès : 12 places

Légende :

- Taux de rotation moyen / jour

Moyenne des fréquentations par jour :

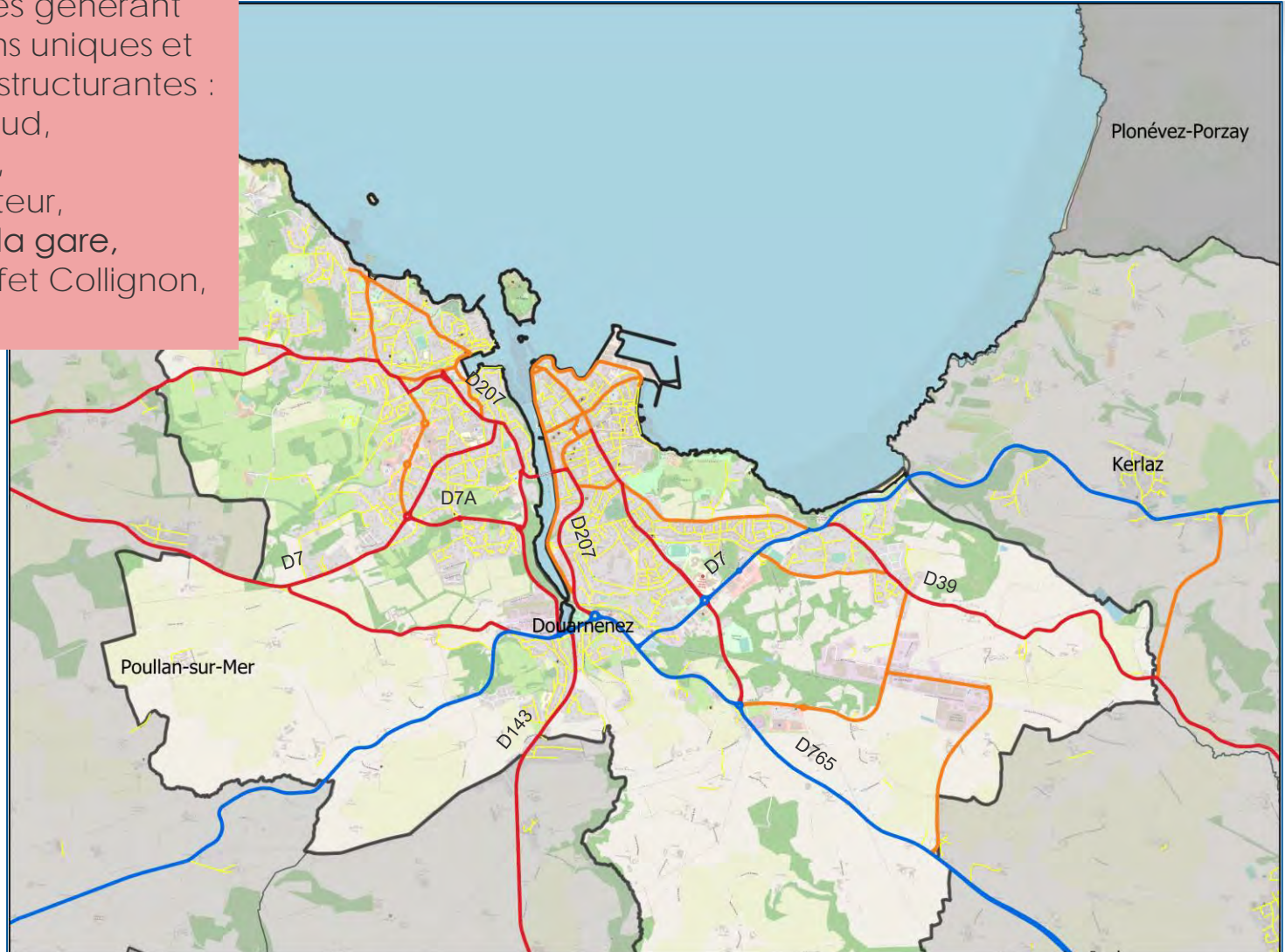
- Conditions de stationnement faciles (taux d'occupation < 0,80)
- Conditions de stationnement satisfaisantes (taux d'occupation de 0,81 à 0,95)
- Conditions de stationnement difficiles (taux d'occupation de 0,96 à 0,99)
- Stationnement congestionné (taux d'occupation > 1)

Sources : OSM, complément AJBD

Les principaux constats et enjeux - Voirie

Des voiries étroites générant de nombreux sens uniques et des pénétrantes structurantes :

- Rue Croas Talud,
- Rue Laennec,
- Rue Louis Pasteur,
- L'avenue de la gare,
- La rue du préfet Collignon,
- La Rocade,



Hiérarchisation du réseau viaire sur la commune de Douarnenez

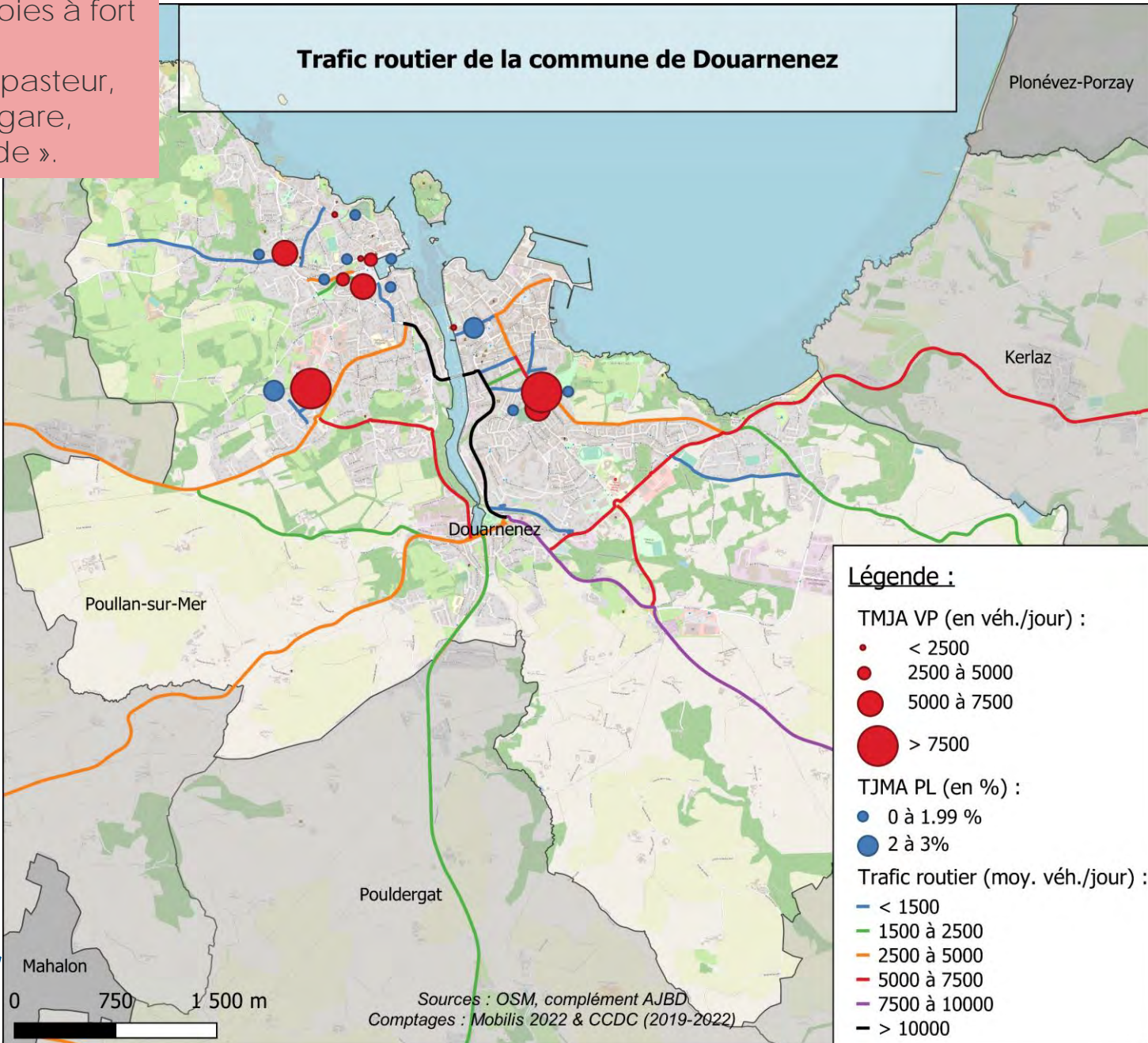
- Légende :**
- Réseau magistral
 - Réseau structurant
 - Réseau de distribution
 - Réseau de desserte local

Sources : OSM, données DZCom complément AJBD

0 750 1 500 m

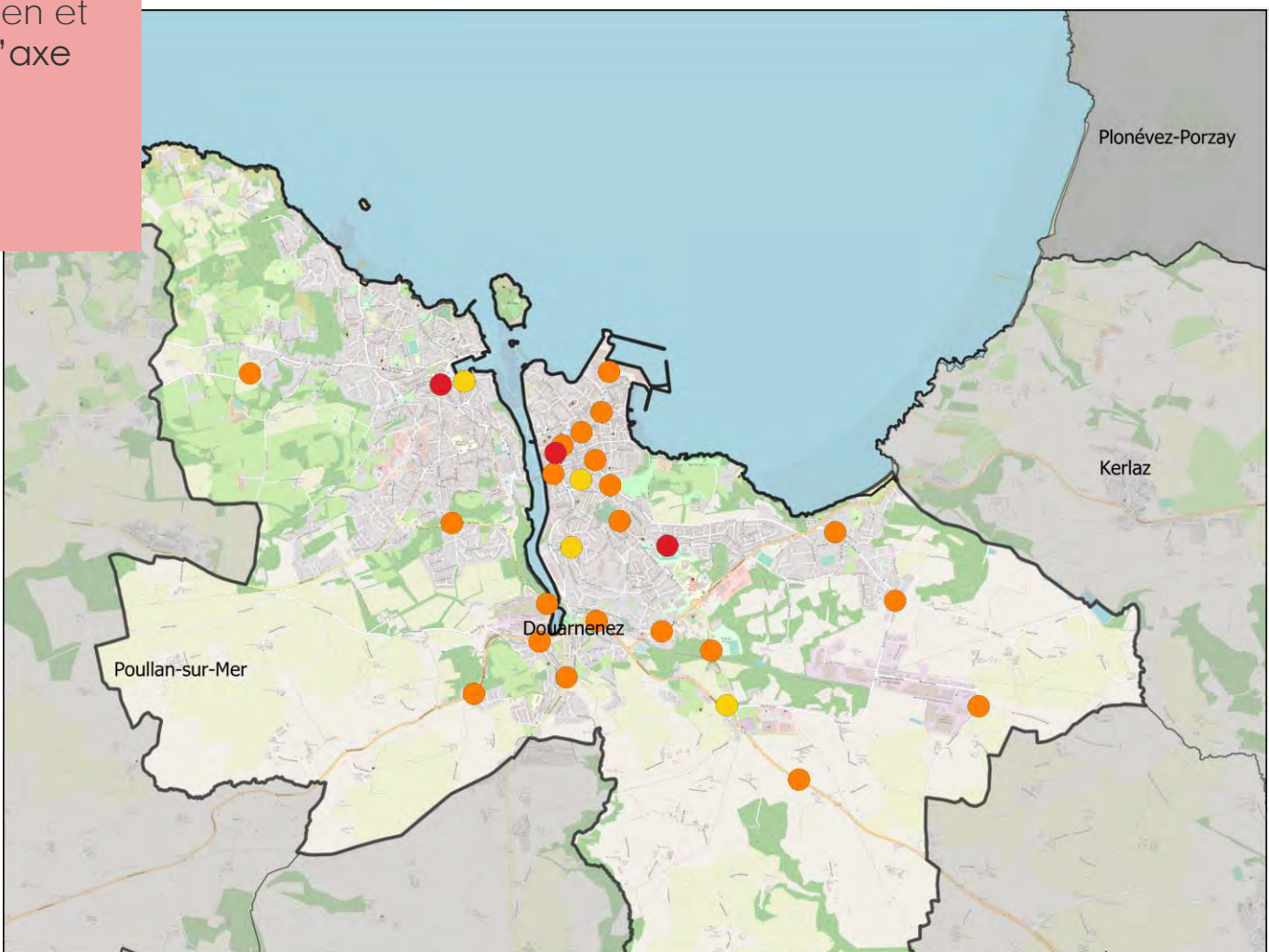
Les principaux constats et enjeux – Voirie et trafics

Quelques voies à fort trafic :
> Rue Louis pasteur,
> Av. de la gare,
> La « rocade ».



Les principaux constats et enjeux – Voirie et accidentologie

Le centre ancien et en particulier l'axe Jean Jaurès focalisent les principaux accidents.

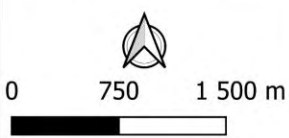


L'accidentologie sur la commune de Douarnenez (28 accidents repertoriés au fichier BAAC sur la période 2016-2020)

Légende :

- Accident mortel
- Accident grave non mortel
- Accident léger

Sources : OSM, ONISR OpenData, complément AJBD

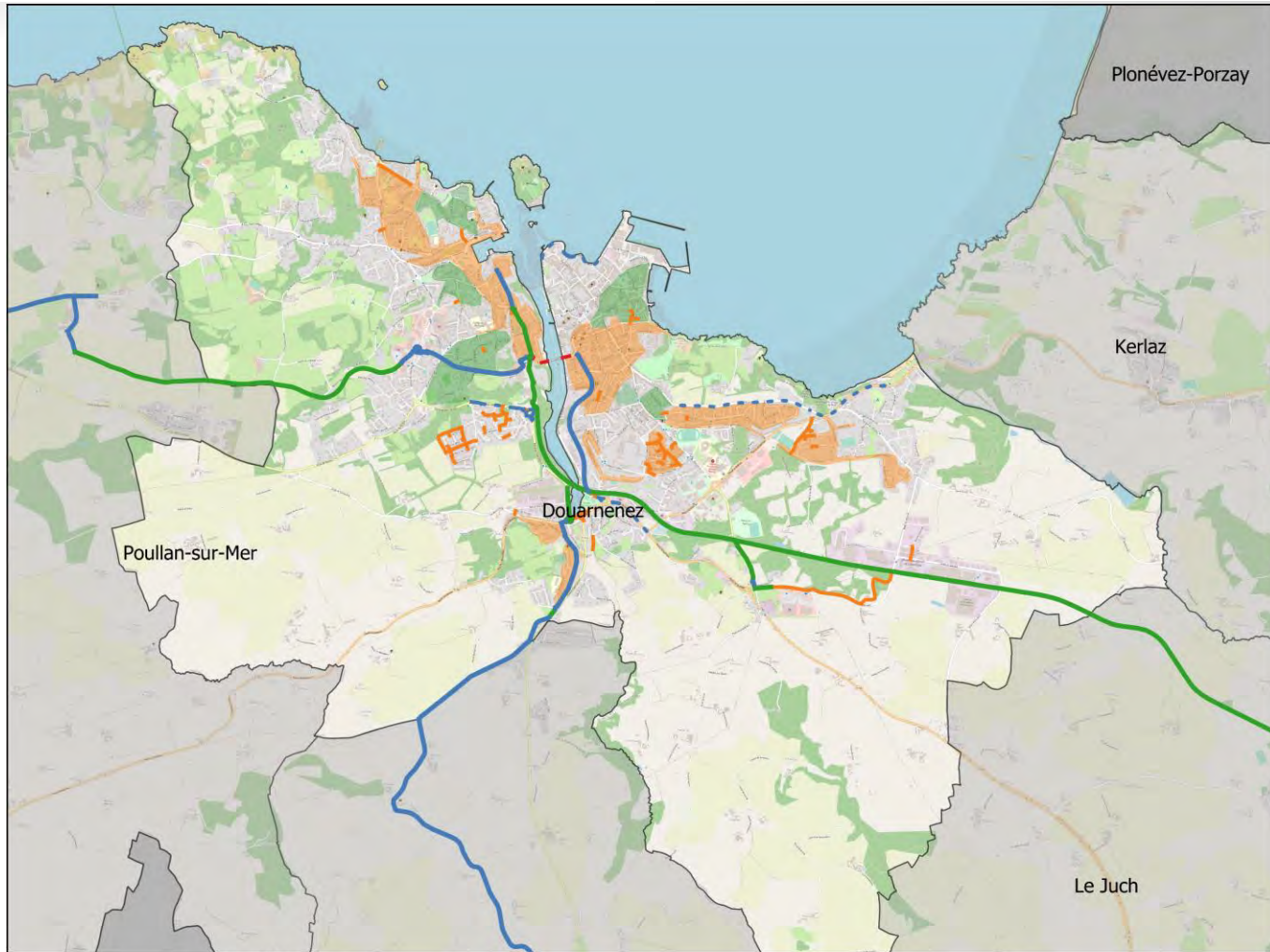


Les principaux constats et enjeux – Modes actifs et espaces publics

Des zones 30 et 20 qui restent à traiter en tant que telle afin **d'apaiser réellement** les circulations.

PEU D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES MAIS DE VASTES ZONES APAISÉES (Z30 & 20)

Types d'aménagements	Longueur (en km)
Bande cyclable	3,7
Piste cyclable	0,5
Voie verte	5,2
Marquage au sol	0,2
Aménagement mixte	7,7
Voies partagées	4,5
Zone 30	29,0
Zone de rencontre	13,3
Aire piétonne	0,4
TOTAL	64,5



Les aménagements cyclables et les zones pacifiées sur la commune de Douarnenez

Légende :

- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Voie verte
- Marquages au sol
- Aménagement mixte piéton / vélo
- Voies partagées
- Voies vertes / cyclables
- Secteur en zone de rencontre
- Secteur en zone 30

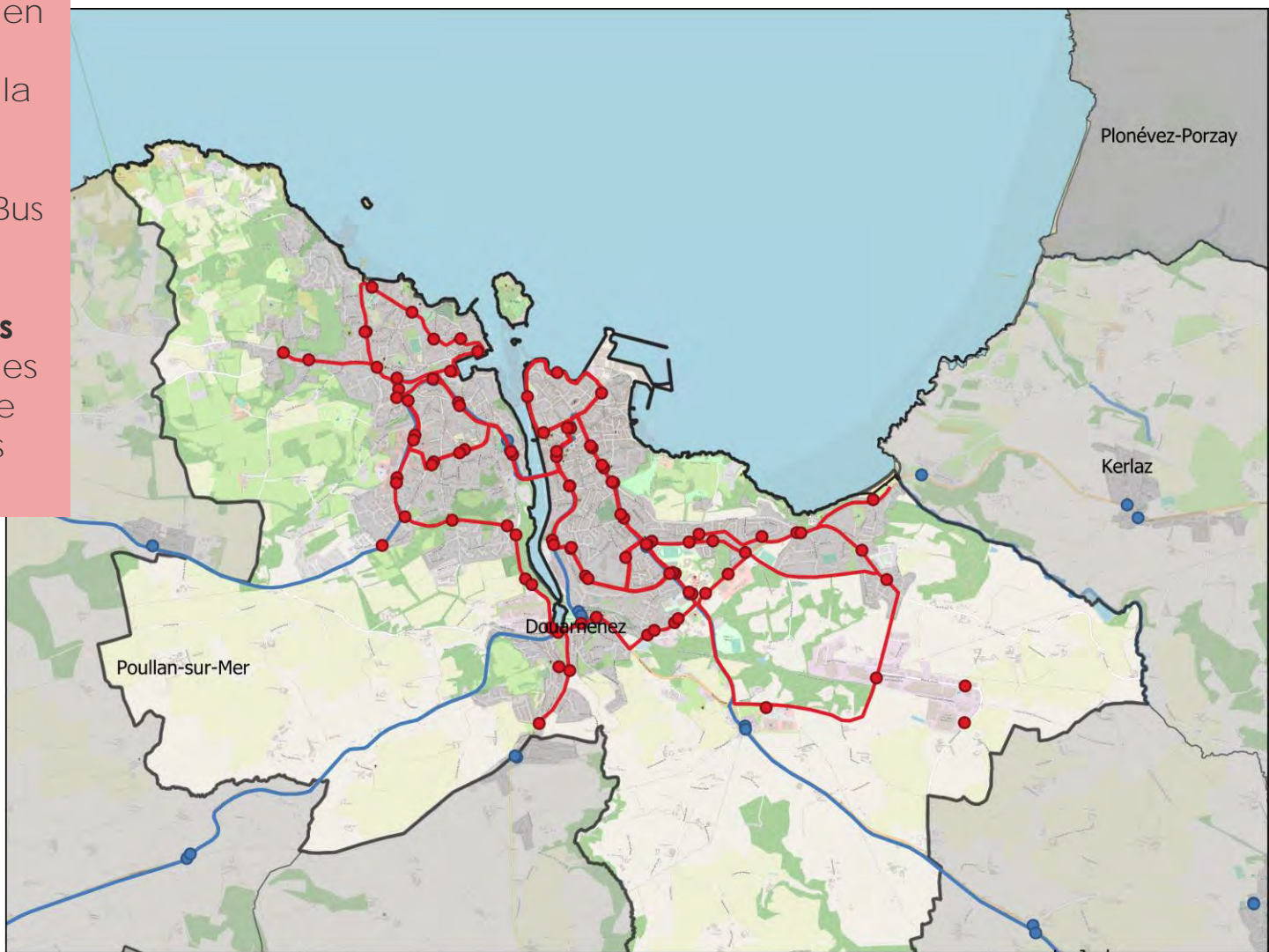
Sources : OSM, SIOCA, complément AJBD

0 750 1 500 m

Les principaux constats et enjeux - Transports en commun

Des transports en commun qui couvrent bien la commune

Le réseau TudBus assure la desserte de **l'ensemble des** principaux pôles générateurs de déplacements



Le réseau de transport collectif sur la commune de Douarnenez

Légende :

- Lignes opérées par TudBus
- Point d'arrêt TudBus
- Lignes opérées par BreizhGo
- Arrêt du réseau BreizhGo

Sources : OSM, Région Bretagne, CCDC, complément AJBD

0 750 1 500 m

Les principaux objectifs en matière de mobilité

L'objectif :

Un territoire bien desservi et accessible à tous

=

Favoriser l'usage
des modes
alternatifs

Traiter les points durs
de circulation et de
stationnement

Améliorer la
qualité des
espaces publics

Améliorer la
circulation
des TC

Une vie plus
locale, plus
attractive

Un territoire
plus agréable
à vivre

SOMMAIRE

- 1 | Présentation des principaux constats et enjeux issus du diagnostic
- 2 | Présentation **des axes du plan d'actions**

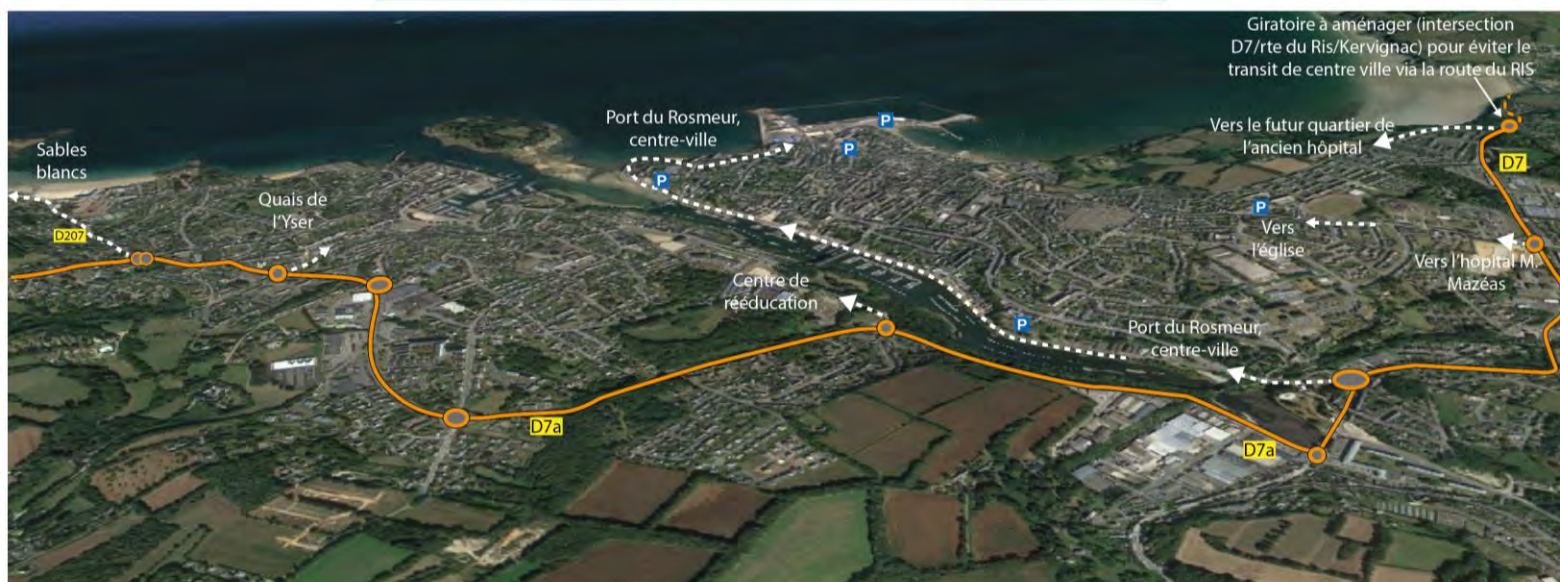
3 AXES D'AMÉLIORATION ET 13 ACTIONS VALIDÉES



Orientations	N°	Titre de l'action	MOA
La voirie et les circulation	FA1	Jalonner depuis la rocade	CD29, commune
	FA2	Mise en sens unique et traitement de la rue Jean Jaurès	Commune
	FA3	Plan de circulation du centre-ville	Commune
Le stationnement	FA4	Extension de la zone bleue	Commune
Les modes actifs et les espaces publics	FA5	L'hyper centre réservé aux ayants droits	Commune

VOIRIE ET CIRCULATION – JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES PRIORITAIRES ET SIGNALISATION DES PARKINGS

Jalonner les quartiers et principaux pôles générateurs depuis «la rocade»



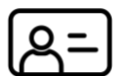
Dysfonctionnements :

- Absence de jalonnement depuis la D7 pour éviter le transit de centre-ville.
- Trop de trafic de transit au centre ville de Douarnenez,
- Absence de jalonnement vers les parkings à proximité directe de l'hyper centre,
- Congestion des stationnements au plus près des commerces alors que des parkings sont sous occupés à proximité directe.

Proposition :

- Jalonner depuis la D7 pour éviter le transit via le centre-ville,
- Aménager un giratoire (en haricot) à l'intersection D7/Rte. du Ris/rue de Kervignac pour dévier le transit de centre ville de la route du Ris vers D7 et sécuriser la sortie de la rue de Kervignac,
- Permettre l'accès au CV via le quai du port Rhu pour rejoindre les parkings excentrés, voire le parking du centre,
- Éviter le stationnement longue durée au plus près des commerces grâce à l'extension de la zone bleue et du stationnement minute pour inciter à l'usage des parkings excentrés.

PLAN DE CIRCULATION ET APAISEMENT DE L'HYPERCENTRE ET DE LA RUE JEAN JAURÈS



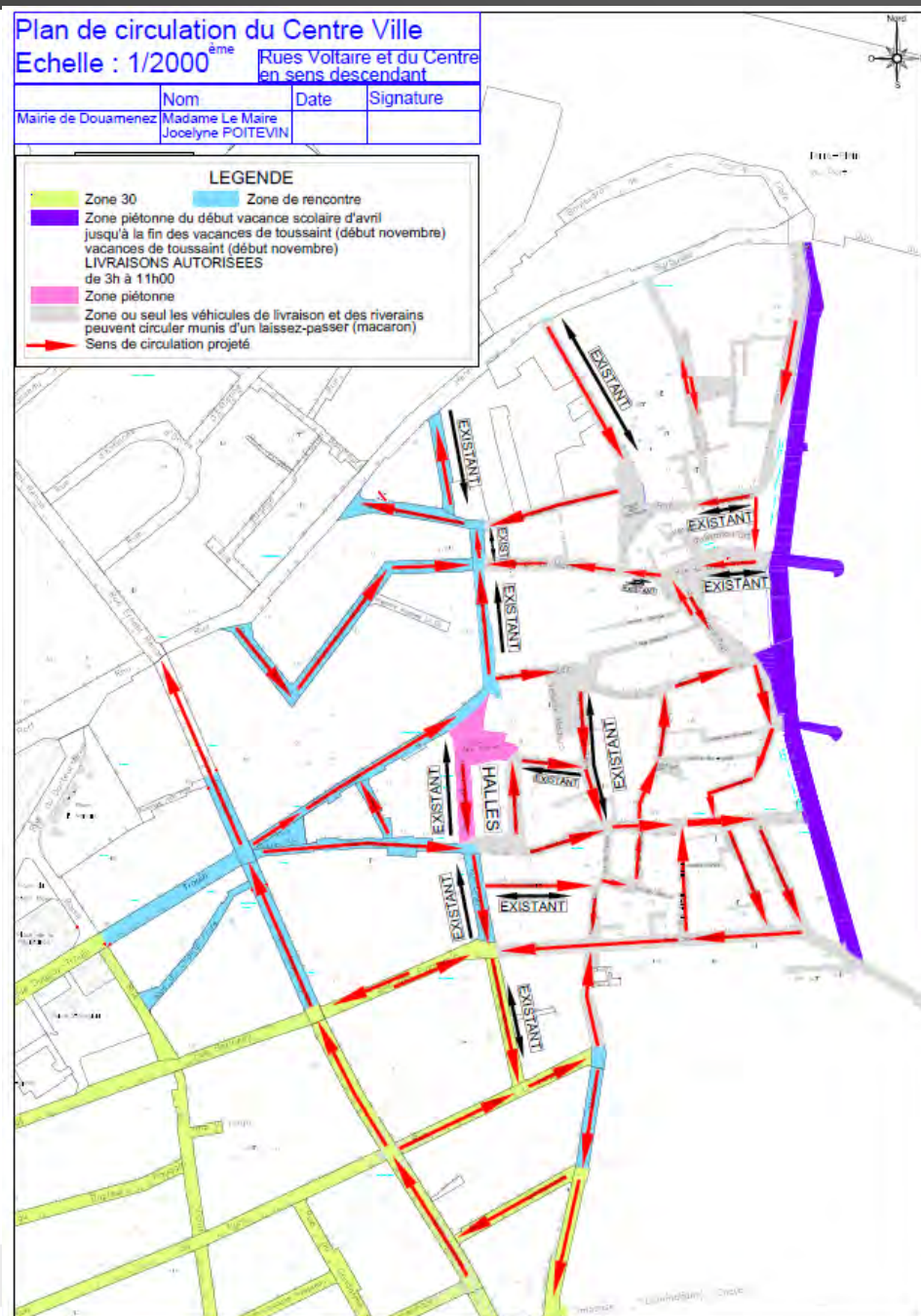
Accès au centre-ville historique réservé aux ayants-droits



Modification des sens de circulation pour limiter les axes de transit et orienter vers les parkings périphériques (notamment la rue Jean Jaurès)



Extension des zones de circulation apaisée (20 et 30 km/h)



FA4 et FA5 - Extension de la zone bleue et hypercentre réservé aux ayants droits

Situation actuelle :

Pression du stationnement devant les commerces et l'hyper centre en général.
Une zone bleue au droit de la place de la résistance non respectée.



- Propositions :
- En plus du parking de la résistance, étendre la zone bleue au parking Jean Barré, Charles Tillon et à la place E. Vaillant;
 - Mettre la rue Duguay Trouin en zone bleue de la gendarmerie à la rue Jean Jaurès ;
 - **Identifier de parkings longues durées en périphérie de l'hyper centre et les jalonner depuis la D7, le giratoire de Kerharo et le pont.**



Merci
pour votre
attention
