

Etude stationnement et circulation - Crozon

Rapport de scénarios (phase 2)
Octobre 2024



MÉTHODOLOGIE - LES 3 PHASES DE L'ÉTUDE



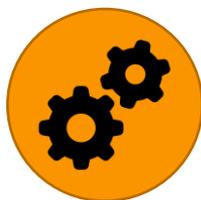
P1 – Réalisation d'un diagnostic

- **Audit / Evaluation** des conditions de déplacement
- **Mise à contribution** des acteurs locaux (population)



P2 – Scénarios de circulation et de stationnement

- **Définition de scénarios d'optimisation** des circulations existantes
- Concertation et **aide à la décision** (élus/techniciens/partenaires)



P3 – Déclinaison opérationnelle du scénario retenu

- **Fiches actions opérationnelles**
- Restitution publique de l'étude validée

SOMMAIRE

- 1 **Rappel des principales conclusions du diagnostic**
- 2 **Orientations stratégiques thématiques**
- 3 **Les modes actifs**
- 4 **Voirie et stationnement**
- 5 **Amélioration du cadre de vie**
- 6 **Planning**

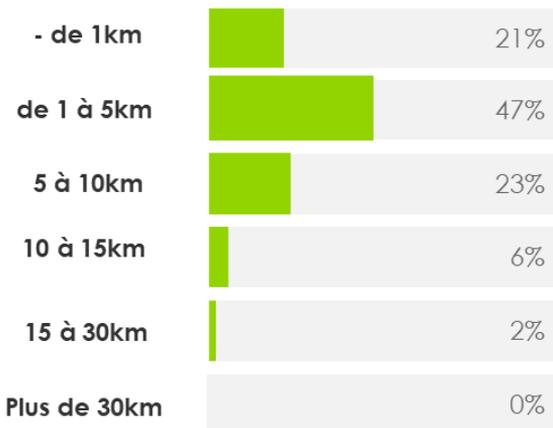
DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS VERS L'HYPERCENTRE MAJORITAIREMENT DE MOINS DE 5KM RÉALISÉ EN VOITURE POUR UNE DURÉE DE MOINS DE 3H



... déclarent se déplacer occasionnellement (6 à 2 fois par mois) à vélo dans le centre-bourg de Crozon.

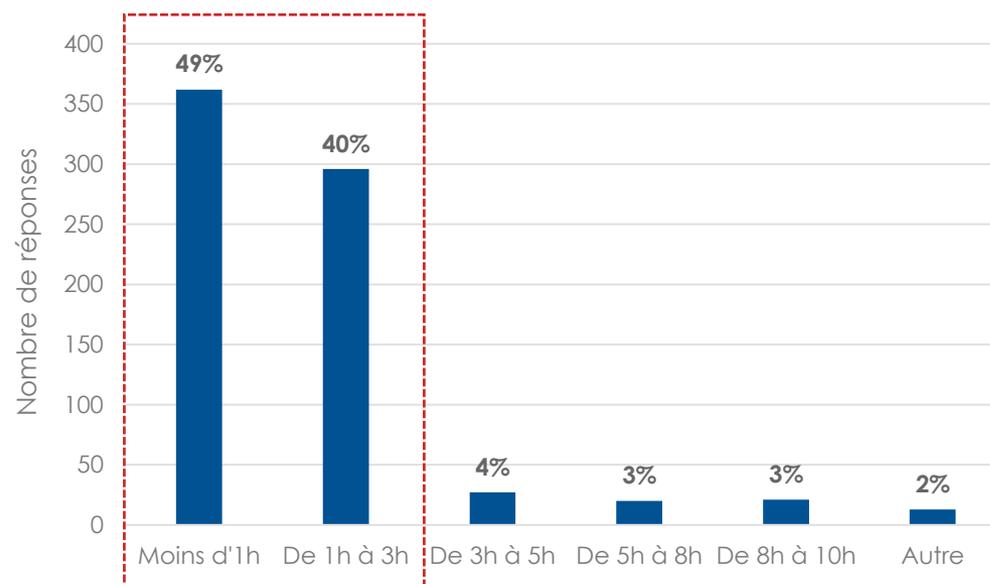
Part modale des trajets réalisés par les répondants pour se rendre dans le centre-ville de Crozon

En pourcentage de répondants. Total: 739 réponses



Distance séparant le lieu de résidence du centre-bourg de Crozon

En pourcentage de répondants. Total: 739 réponses



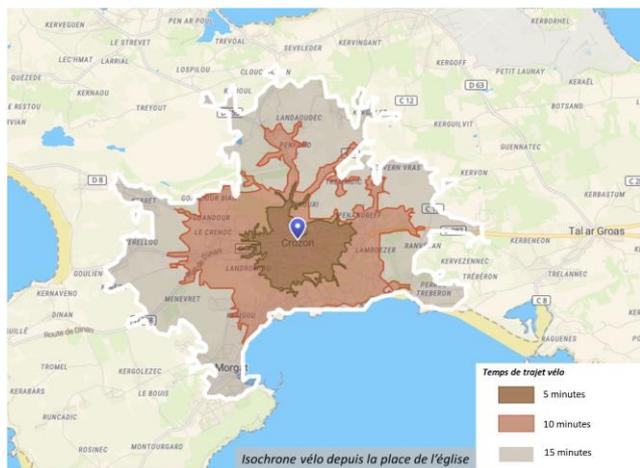
Durées de stationnement dans le centre-bourg de Crozon

(En pourcentage de répondants. Total: 739 répondants)

Les modes actifs



UN RÉEL POTENTIEL D'ACCESSIBILITÉ ... À ENCOURAGER PAR DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES QUALITATIFS



- ▶ Les zones d'urbanisation de Crozon et Morgat sont accessibles en 15mn à vélo
- ▶ Mais des aménagements cyclables hétérogènes, vieillissants et pas toujours bien pensés
- ▶ Les aménagements cyclables affectés d'une mauvaise appréciation le sont pour différentes raisons :
 - ▶ Un **marquage estompé** (comme le long du bd. Mendès France),
 - ▶ Un aménagement susceptible de générer des **conflits d'usage** ; c'est le cas des trottoirs partagés (rue du Menhir),
 - ▶ Un aménagement **peu attractif** pour les cyclistes (piste sur trottoir rue Alsace-Lorraine).

Carte isochrone figurant l'étendue des déplacements réalisables à vélo en 5, 10 et 15 min depuis la place de l'église

Le tronçon de voie verte le long du Bd. Mendès France à même hauteur que la photo précédente.



... trottoir partagé rue du Menhir vu depuis la rue du Portzic (largeur insuffisante et jalonnement à reprendre) (même problème rue A. Chanteau)



La piste cyclable sur trottoir rue Alsace-Lorraine (séparation non matérialisée et stationnement qui empiète sur le trottoir)



Exemples d'aménagements cyclables

UN ÉCOSYSTÈME VÉLO À DÉVELOPPER

- ▶ Le stationnement vélo doit être situé au plus près des **pôles générateurs** et dimensionné selon l'attractivité
- ▶ Toutes les voiries dont la vitesse maximale autorisée ≤ 30 km/h sont à double sens pour les vélos, sauf si la collectivité l'interdit (R110-2 Code de la Route).
- ▶ Au-delà des obligations :
 - ▶ Les sens interdits sont très pénalisants à vélo,
 - ▶ Le double-sens cyclable est extrêmement sûr (source : CEREMA),
 - ▶ Il n'existe aucune contre-indication sérieuse à sa généralisation, même dans les rues étroites



Exemple de manque de stationnement auprès des pôles générateurs

Le double sens cyclable permet de matérialiser la place du vélo sur la chaussée



Panonceau M9v2

Il est nécessaire de mettre en place le double sens cyclable grâce à un panonceau et un pictogramme vélo (jalonnement vertical et horizontal) pour matérialiser la place du vélo sur la voirie et encourager sa pratique (notamment dans les rues commerçantes et touristiques)



Voirie, stationnement et traitement de l'espace public

DES ESPACES PUBLICS FAVORISANT LA VOITURE ET NE PRENANT PAS ASSEZ EN COMPTE LES AUTRES USAGERS



Des zones de circulation apaisée rarement aménagées, n'incitant pas les automobilistes à ralentir



Absence de trottoir matérialisé
→ espace de stationnement privilégié

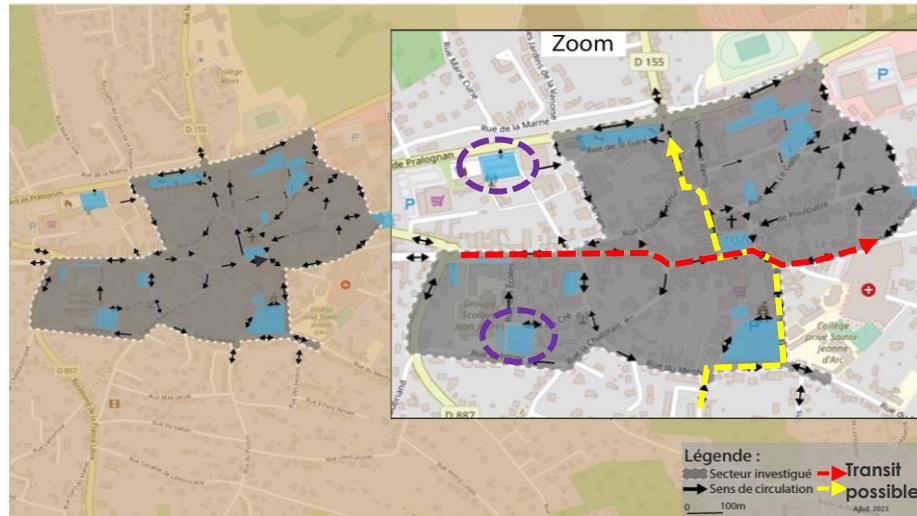


Une omniprésence de la voiture et des cheminements piétons de qualités variables depuis le centre-ville (largeurs non réglementaires, trottoirs non chanfreinés, ...)

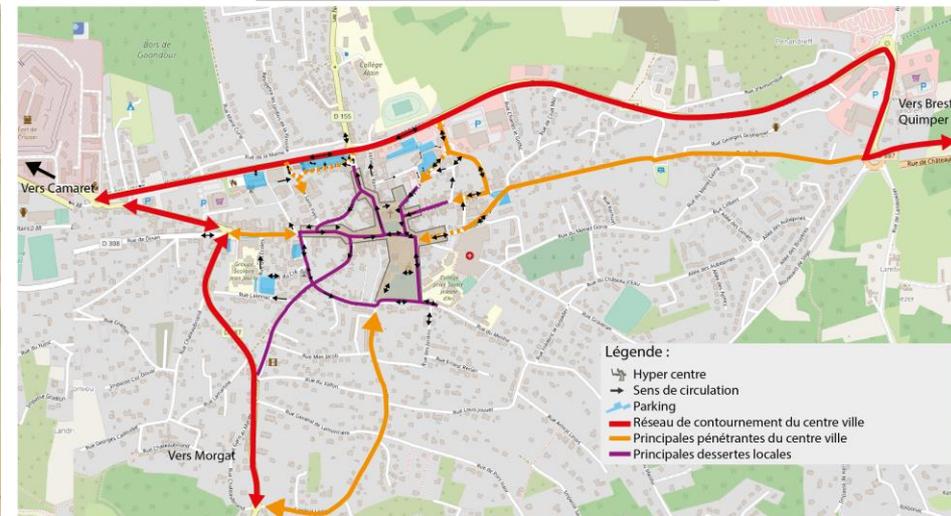
- ▶ Une **cohérence de l'aménagement de la zone et de la limitation de vitesse est nécessaire** pour être pleinement efficaces et forcer les véhicules à ralentir,
- ▶ La **prise en compte de l'ensemble des usagers** est primordiale pour assurer leur sécurité,
- ▶ Il est impératif de proposer des aménagements **accessibles, confortables et attractifs** pour inciter les usagers à utiliser les modes alternatifs à la voiture

UN PLAN DE CIRCULATION PERFECTIBLE

Plan de circulation de l'hyper centre de Crozon (Septembre 2023)



Hirérarchisation de la voirie autour du centre-ville de Crozon



Le centre historique de Crozon est composé de nombreuses rues étroites en sens unique.

- De ce fait, toutes les principales portes d'entrée de l'hypercentre rabattent les véhicules vers la place de l'église et les axes de transit ce qui invisibilise les parkings de l'Améthyste et de la rue des écoles

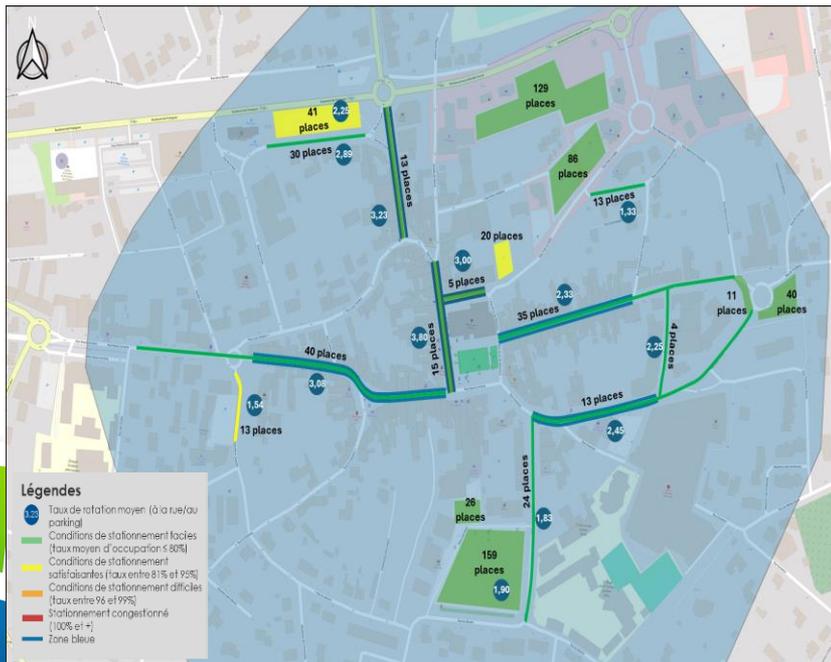
Une reprise du plan de circulation permettrait d'assurer la visibilité des parkings périphériques et d'apaiser la circulation en centre-ville

L'AMÉNAGEMENT DES AXES ROUTIERS (LARGEUR DE LA VOIRIE, LARGEUR DES TROTTOIRS, PRÉSENCE DE STATIONNEMENT, QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC) NE CORRESPOND PAS TOUJOURS À LEUR FONCTION (PÉNÉTRANTES, DESSERTES LOCALES)

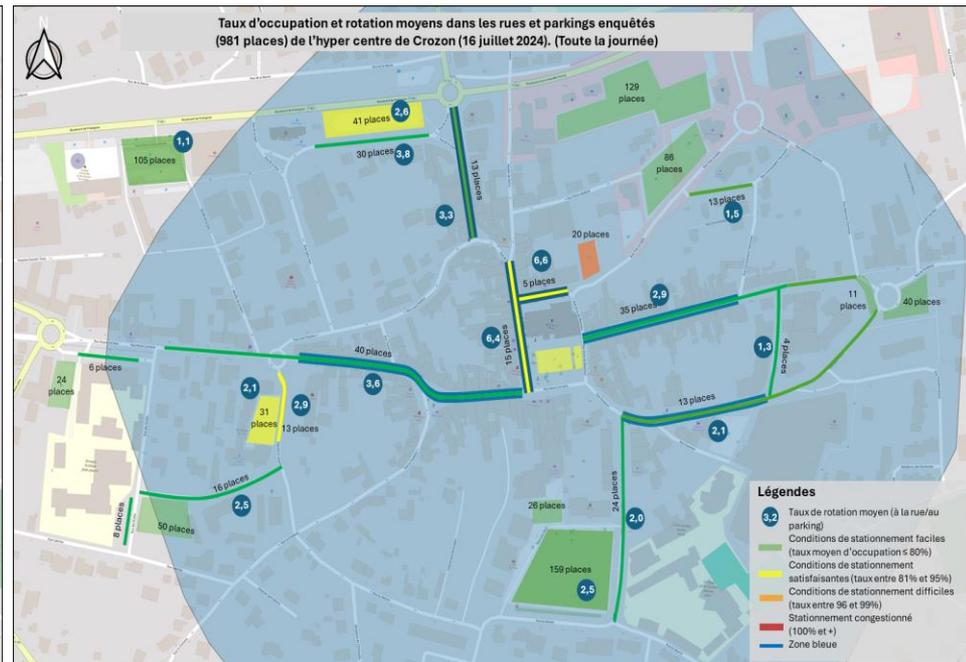
Typologie	Nom	Fonction	Configuration	Pistes de réflexion
Rue	Alsace-Lorraine	Pénétrante	Pénétrante	Pour le stationnement de moyenne et longue durées, orienter vers le parking de la rue du Cre via la rue des écoles dont il faut changer le sens
Rue	Alsace-Lorraine	Pénétrante	Desserte locale	Eviter le transit par cet axe
Rue	Alsace-Lorraine	Pénétrante	Desserte locale	Eviter le transit par cet axe
Rue	Reims	Desserte locale mais prolongement d'Alsace-Lorraine	Desserte locale	Eviter le transit par cet axe
Rue	Levenez	Desserte locale mais prolongement de Reims	Desserte locale	Eviter le transit par cet axe
Rue	De la gare	Pénétrante	Desserte locale	Requalification de la voirie et pour le stationnement de moyenne et longue durées, orienter vers le parking entre l'Améthyste et le SDIS
Rue	Yves Gallo	Pénétrante	Pénétrante	Pour le stationnement de moyenne et longue durées, orienter vers le parking en début de rue
Rue	De Poulpatré	Pénétrante	Desserte locale	Requalification de la voirie, retirer panneau centre-ville et pour le stationnement de moyenne et longue durées, orienter vers les parkings du giratoire Renault
Rue	Jules Simon	Pénétrante	Pénétrante	Orienter vers le parking de la mairie
Rue	Chanoine Grall	Desserte locale	Desserte locale	
Rue	Du Menhir	Desserte locale	Desserte locale	Supprimer accès vélo sur trottoir et mettre double sens cyclable sur voirie
Rue	Du Menhir	Desserte locale	Desserte locale	A requalifier
Rue	Alphonse Chanteau	Contournement	Contournement	Renforcer le jalonnement vers les parkings extérieurs à l'hyper centre et aménager pour les cyclistes
Rue	Alphonse Chanteau	Contournement	Contournement	Renforcer le jalonnement vers les parkings extérieurs à l'hyper centre
Bd.	Mendès France	Contournement	Contournement	Renforcer le jalonnement vers les parkings extérieurs à l'hyper centre
Bd.	Pralognan la Vannoise	Contournement	Contournement	Renforcer le jalonnement vers les parkings extérieurs à l'hyper centre
Rue	Camaret	Contournement	Contournement	Supprimer le stationnement sur trottoir
Rue	de la France libre	Contournement	Contournement	
Rues	Leclerc-de Portzic	Pénétrante	Pénétrante	Chaucidou sens montant
Place	de la mairie	Parking	Parking	Espace peu qualitatif à requalifier
Place	de l'église	Parking	Place	A requalifier en place
Place	Alsace-Lorraine/Chalotais	Parking	Place	A requalifier en place
Place	Maison de l'emploi/La Poste	Parking	Parking	Espace peu qualitatif à requalifier

LES ENQUÊTES DE STATIONNEMENT

- ▶ Un stationnement accessible et facile dans l'ensemble
- ▶ **Seules les rues de Reims et Anne de Mesmeur** affichent des taux de rotation correspondant à une **zone bleue respectée**
- ▶ Plusieurs **parkings en périphérie sous-utilisés** même en période estivale (Améthyste, rue des écoles, place du 19 Mars 1962)
- ▶ Le **stationnement longue durée** est principalement concentré ...
 - ▶ Parkings : mairie et office de tourisme
 - ▶ Rues : Chanoine Grall, Alsace Lorraine et Poulpatre (en partie en zone bleue)



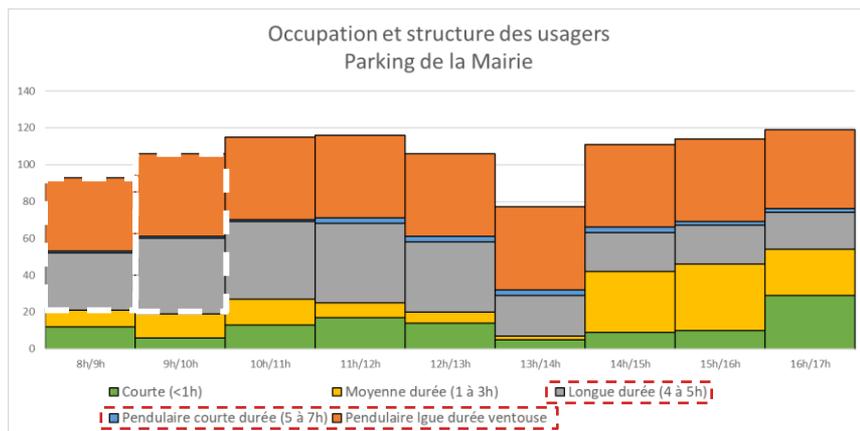
TAUX D'OCCUPATION ET ROTATION MOYENS
DANS LES RUES ET PARKINGS ENQUÊTÉS
(01 FÉVRIER 2024).



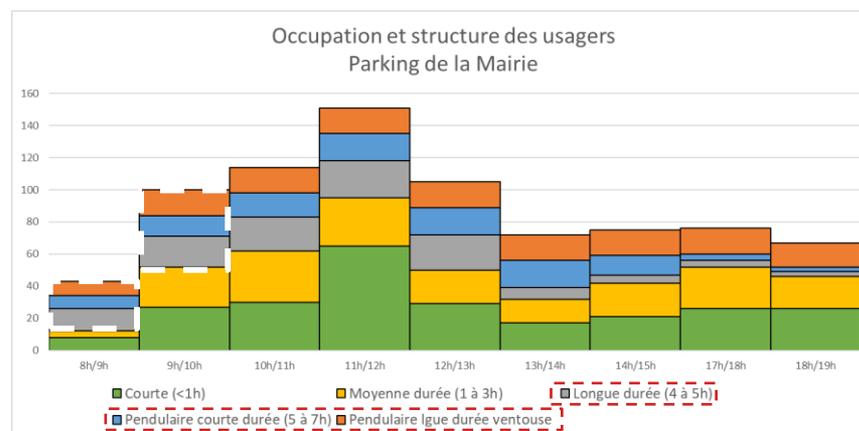
TAUX D'OCCUPATION ET ROTATION MOYENS
DANS LES RUES ET PARKINGS ENQUÊTÉS
(16 JUILLET 2024).

STATIONNEMENT LONGUE DURÉE ($\geq 4h$)

51% DES VOITURES ENQUÊTÉES EN SAISON BASSE ET 35% EN SAISON HAUTE

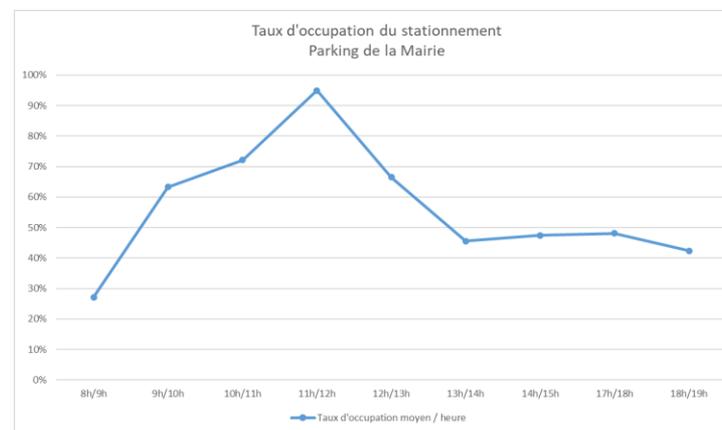


Parking de la Mairie (février 2024)
74% de longues durées (4h et plus) en moyenne sur la journée



Parking de la Mairie (juillet 2024)
46% de longues durées (4h et plus) en moyenne sur la journée

- ▶ Le parking de la Mairie est situé à proximité de l'hypercentre et de ses commerces mais aussi d'importants employeurs de la commune (mairie, collège St Jeanne d'Arc, ...).
- ▶ Il accueille donc de nombreux actifs qui ne se déplacent que lors de la pause méridienne et résidents (stationnements pendulaires ou ventouses)
- ▶ Cette part **incompressible** de stationnement ventouse crée une **tension récurrente** sur le stationnement



Parking de la Mairie (juillet 2024)
96% d'occupation des places entre 11h et midi (pic de stationnement)

SOMMAIRE

- 1 Rappel des principales conclusions du diagnostic
- 2 Orientations stratégiques thématiques
- 3 Les modes actifs
- 4 Voirie et stationnement
- 5 Amélioration du cadre de vie
- 6 Planning

❖ **Axe n°1 / Développer l'usage du vélo**

- Enjeu 1 : Renforcer les services existants
 - 1.1 - Déployer le **stationnement vélo**
- Enjeu 2 : Développer un écosystème vélo complet
 - 2.1 - Mettre en place du double sens cyclable (**DSC**)
 - 2.2 - Créer une **charte** des aménagements cyclables
 - 2.3 - **Communiquer** sur le partage de la voirie
 - 2.4 - **Coconstruire** la politique vélo avec la population

❖ **Axe n°2 / Voirie et stationnement**

- Enjeu 3 : Optimiser l'offre de stationnement existante
 - 3.1 - **Sensibiliser** la population aux enjeux de stationnement
 - 3.2 - Modifier la **règlementation de stationnement** (stat. minute, saisonnalité, ...)
 - 3.3 - Renforcer le **contrôle** pour assurer le respect de la zone bleue existante
 - 3.4 - Proposer une **offre adaptée aux actifs** pour faciliter l'accès à l'hypercentre
- Enjeu 4 : Sécuriser et pacifier la circulation en centre-ville
 - 4.1 - Modifier le **plan de circulation** pour éviter le transit par la place de l'Eglise
 - 4.2 - **Matérialiser des zones de circulation apaisée** (zones 30, zone de rencontre)

❖ **Axe n°3 / Amélioration du cadre de vie**

- Enjeu 5 : Sécuriser les piétons/PMR et améliorer les espaces publics
 - 5.1 - Poursuivre la **piétonnisation de l'hypercentre** en période estivale
 - 5.2 - **Matérialiser et végétaliser des connexions piétonnes** entre la place de l'Eglise et l'Améthyste/l'office du tourisme et la place de la Mairie
 - 5.3 - Supprimer une partie du stationnement au profit d'**espaces publics qualitatifs**

SOMMAIRE

- 1 Rappel des principales conclusions du diagnostic
- 2 Orientations stratégiques thématiques
- 3 **Les modes actifs**
- 4 Voirie et stationnement
- 5 Amélioration du cadre de vie
- 6 Planning

UN OBJECTIF : SÉCURISER VOS VÉLOS !



- ▶ Possibilité d'attacher uniquement la roue
- ▶ Roue tordue !



- ▶ Possibilité de sécuriser le cadre et la roue !
- ▶ S'adapter à l'évolution du marché : un niveau de sécurité supérieur nécessaire pour les VAE

MULTIPLIER LES ESPACES DE STATIONNEMENT À PROXIMITÉ DES PÔLES DE DÉPLACEMENT AFIN D'INTÉGRER LE VÉLO AUX ESPACES PUBLICS ET EMPÊCHER LES VOLS

Complexité du projet : **facile**

- ▶ Les espaces de stationnement vélo doivent être implantés à **proximité des pôles générateurs de déplacement** : services communaux, lieux d'études et de travail, arrêts de transports en commun, centres culturels, sportifs, touristiques (plages) ou de loisir
- ▶ L'implantation des arceaux vélos peut être réalisée **progressivement** en commençant par les services communaux les plus fréquentés.
- ▶ Les arceaux vélo devront **remplacer les « pincés-roues »**, qui ne permettent pas de sécuriser le cadre, sont moins pratiques et peuvent endommager les roues.
- ▶ Un **achat groupé** des futurs équipements de stationnement permettrait une **homogénéisation** de la sécurisation des espaces de stationnement tout en leur assurant une **visibilité accrue**.
- ▶ Exemples de ratios stationnement vélo/voiture inscrits au PLU d'Île-de-France :
 - ▶ 1/30 à Paris ;
 - ▶ 1/40 dans le cœur de métropole du Grand Paris;
 - ▶ 1/50 dans l'agglomération centrale.

Coût : **200 € / arceau+pose** (~ 23k€ pour 115 arceaux pour permettre à 3% de la population de se déplacer à vélo)

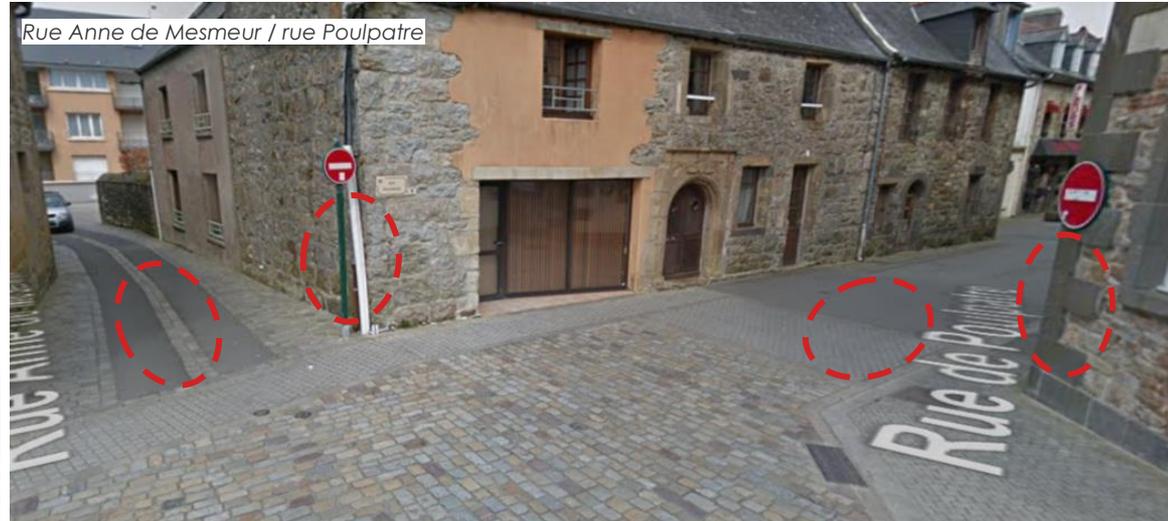


Exemple de stationnement visible et localisé à proximité immédiate

Destination	Nb. places mini
Habitation (uniquement bâtiments d'habitat collectif)	1 emplacement vélo par tranche entamée de 2 places de stationnement dès la création de plus de 6 places de stationnement véhicule
Commerces, activités de service et autres destinations	Adapté aux besoins du projet et sa localisation

Nombre de places minimum requis par destination inscrit au PLUih de Crozon pour les constructions nouvelles, extensions d'une construction existante, changement de destination ou transformation du bâti existant

LE DOUBLE SENS CYCLABLE PERMET DE MATÉRIALISER LA PLACE DU VÉLO SUR LA CHAUSSÉE ET DE COMMUNIQUER SUR LE PARTAGE DE LA VOIRIE



Il est nécessaire de mettre en place le double sens cyclable grâce à un panonceau et un pictogramme vélo (jalonnement vertical et horizontal) pour matérialiser la place du vélo sur la voirie et encourager sa pratique (notamment dans les rues commerçantes et touristiques)

Complexité du projet : Moyenne

- ▶ Toutes les voiries dont la vitesse maximale autorisée ≤ 30 km/h sont à double sens pour les vélos, sauf si la collectivité l'interdit (R110-2 Code de la Route).
- ▶ Coûts :
 - ▶ Panonceaux normés : ~ 20 € l'unité
 - ▶ Pictogramme vélo : ~18 € en peinture antidérapante réfléchissante



SENSIBILISER TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE POUR FACILITER LE RESPECT MUTUEL ET SÉCURISER LES PLUS FRAGILES

Complexité : locale

- Constat : le sentiment de vulnérabilité face à la voiture est le premier frein au report modal vers la marche ou le vélo
- Principe : promouvoir le respect des règles du code de la route, et plus largement inciter au respect des autres usagers pour un partage apaisé de la route et des espaces publics
- Mise en œuvre : création et diffusion de campagne de communication à l'échelle communale
- Conditions de réussite :
 - ▶ Contextualisation des campagnes pour convaincre la population (mise en évidence du contexte actuel et des conséquences)
 - ▶ Récurrence de la démarche
- Coût : temps agent pour la création des campagnes et des supports



QUAND VOUS
FRÔLEZ UN CYCLISTE,
LUI, IL FRÔLE
LA MORT.
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE



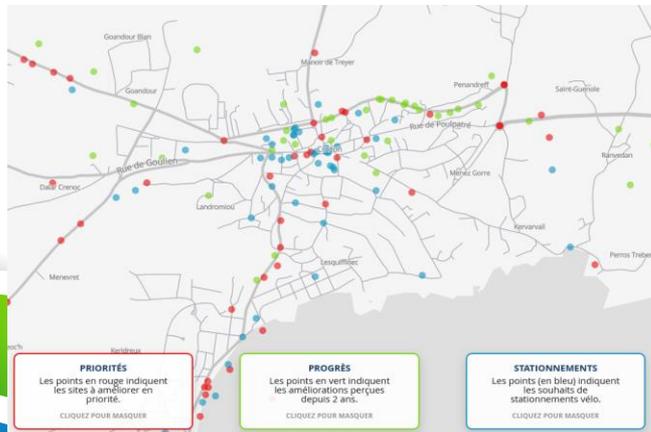
... rappeler la loi et mettre en évidence les efforts à déployer pour être en capacité de se déplacer autrement



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES : INTÉGRER LA POPULATION AFIN D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT À VÉLO

Complexité du projet : **Moyenne**

- ▶ Le baromètre des villes cyclables est une carte interactive permettant d'identifier les **points noirs** de circulation vélo, les besoins en **stationnement** et les **progrès réalisés**.
- ▶ Un **groupe de travail vélo** pourra être constitué afin faire remonter les disfonctionnements des aménagements existants et d'identifier des itinéraires cyclables continus sécurisés à aménager.
- ▶ L'analyse de la fréquentation cyclable ainsi que les retours du groupe de travail vélo permettront d'évaluer la nécessité de modifier à la hausse (ou à la baisse) **l'ambition du schéma directeur cyclable intercommunal 2018-2025**.



Baromètre des villes cyclables – FUB 2021

Des ateliers de concertation à court et moyen termes

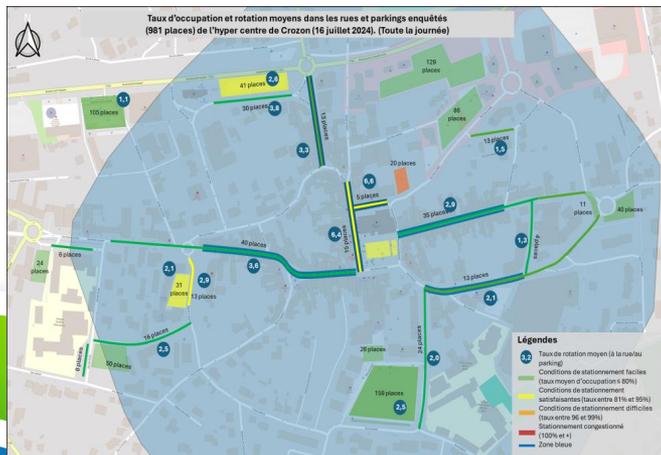
SOMMAIRE

- 1 Rappel des principales conclusions du diagnostic
- 2 Orientations stratégiques thématiques
- 3 Les modes actifs
- 4 Voirie et stationnement
- 5 Amélioration du cadre de vie
- 6 Planning

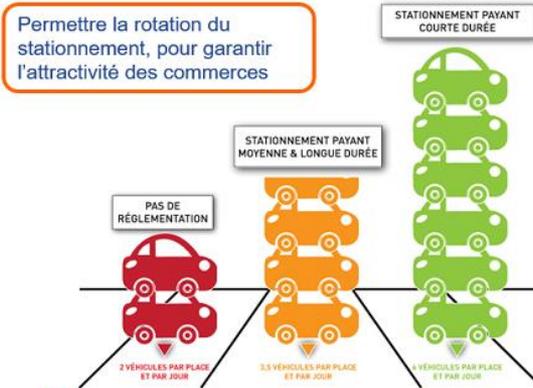
COMMUNICATION : UNE MEILLEURE UTILISATION DES ESPACES DE STATIONNEMENT EXISTANTS PERMETTRAIT DE RÉSOUDRE LES PROBLÈMES PONCTUELS DE CONGESTION

Complexité du projet : locale

- ▶ Une partie de la population nécessite de stationner à proximité de leur destination : **40,4% de la population a plus de 60 ans**
- ▶ **La population craint de manquer d'espaces de stationnement** à cause des projets immobiliers en cours ou de pics d'occupation toutefois les enquêtes de stationnements réalisées démontrent :
 - ▶ des conditions de stationnement satisfaisantes (62% d'occupation moyenne des places enquêtées)
 - ▶ Une part incompressible de stationnements ventouses sur les parkings de l'hypercentre
- ▶ Certaines actions permettent de multiplier la capacité de stationnement sans créer de nouveaux parkings



Des conditions de stationnement majoritairement faciles en dehors de l'hypercentre



La réglementation du stationnement permet d'augmenter la capacité de stationnement sans créer de nouveaux parkings



L'emprise d'une voiture sur une place de parking équivaut à celle de 8 à 10 vélos

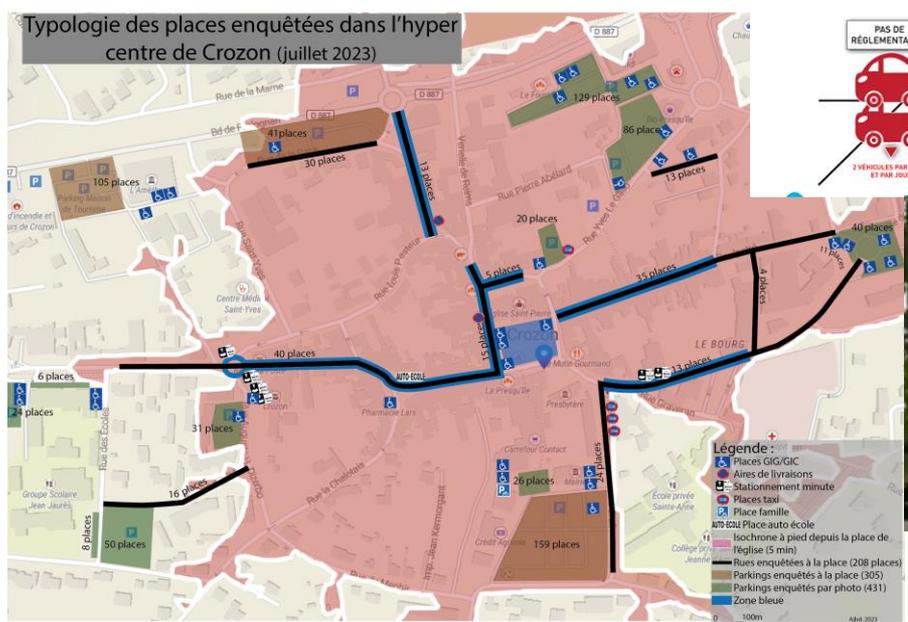
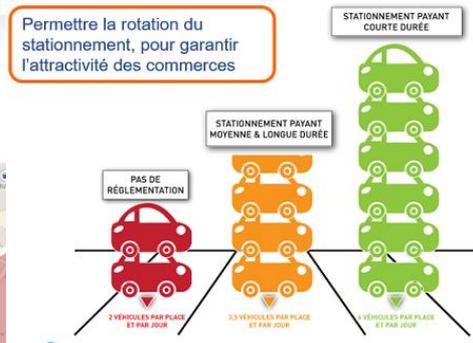
RÈGLEMENTATION DE STATIONNEMENT - FLUIDIFIER LA CIRCULATION ET ORIENTER LE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE

Complexité du projet : Moyenne

Constat : une part importante de stationnement longue durée (≥4h) : 51% des voitures enquêtées en saison basse et 35% en saison haute

► Même en l'absence de congestion des espaces de stationnement, la modification de la réglementation permet de lutter contre le phénomène des stationnements sauvages ou de longue durée à proximité des pôles générateurs quotidiens (commerces, zones d'activités, hypercentre touristique) et fluidifie le trafic

- Plusieurs réglementations existent selon les objectifs communaux :
- ▶ Stationnements minute
 - ▶ zones bleues
 - ▶ stationnement payant



Exemple de règle de stationnement estival – Clohars Carnoët

Espace de stationnement	Distance à la place de l'Église	Capacité de stationnement	Taux de rotation constaté (07/2024)	Places théoriques créées par une zone bleue
Parking Mairie	200 m	159	2,5	381 places suppl.
Rue Chanoine Grall	150 m	24	2,0	72 places suppl.
Parking rue Yves le Gallo	100 m	20	-	≥ 40 places suppl.
Rue Auguste H Dizerbo (devant la poste)	300 m	13	2,9	26 places suppl.
Parking maison de l'emploi	300 m	31		93 places suppl.

Nombre de places créées équivalentes grâce à la mise en place d'une zone bleue respectée

RÈGLEMENTATION DE STATIONNEMENT – COMMUNIQUER SUR LES OBJECTIFS DES SOLUTIONS MISES EN PLACE ET RENFORCER LE CONTRÔLE

Complexité du projet : Moyenne

Constat : la population s'inquiète de la réduction à venir de plusieurs espaces de stationnement mais les enquêtes de stationnement démontrent que la zone bleue n'est pas respectée (à l'exception des rues de Reims et Anne de Mesmeur, en saison estivale uniquement)

- ▶ **Principe** : Afin d'accompagner une nouvelle réglementation du stationnement, il est important de démontrer l'intérêt du nouveau plan de stationnement et de rappeler quelques principes de civisme.

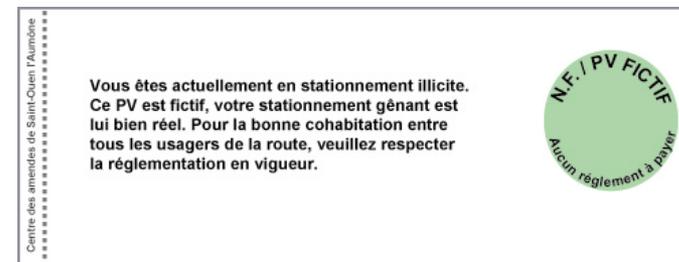
Il est possible de recueillir les doléances des habitants par la mise en place d'une boîte à réponse exposée en mairie

- ▶ **Mise en oeuvre** : Il est pertinent de communiquer...
 - ▶ Au cours du **mois précédent** la mise en place du nouveau plan de stationnement (affiches sur les devantures des commerces, tracts apposés sur le pare-brise des véhicules et communiqués dans le journal local).
 - ▶ **Après la validation** du nouveau plan de stationnement et l'adoption de la nouvelle réglementation (prévenir les usagers, leur laisser le temps de s'adapter et de comprendre l'intérêt de l'opération).

Coût : Les actions de communication et de sensibilisation impliquent des frais liés à la création d'affiches, de tracts ou encore de PV fictifs, principaux supports de communication utilisés. Les coûts sont moindres.



Sensibiliser les usagers par des campagnes d'affichage



Diffuser l'information par des actions de proximité préventives (tracts et/ou PV fictifs apposés sur les pare-brises, explication des nouvelles réglementations des agents de contrôle auprès des usagers).

DÉDIER UNE PARTIE DES PARKINGS PÉRIPHÉRIQUES AU STATIONNEMENT PENDULAIRE/VENTOUSE DES ACTIFS

Complexité : Moyenne

- ▶ Contexte : Une part incompressible de stationnement ventouse crée une tension récurrente sur le stationnement de l'hypercentre (faible taux de rotation constatés sur le parking de la mairie, de l'office du tourisme ou dans les rues Chanoine Grall, Alsace Lorraine et Poulpatre (en partie en zone bleue))
- ▶ Principe : Délocaliser le stationnement ventouse vers les parkings périphériques (Améthyste et rue des écoles notamment) tout en assurant des espaces de stationnement dédiés aux actifs pendulaires de la commune

Coûts

- ▶ Pour la matérialisation des places réservées :
 - ▶ Pictogramme : 15 €/unité
 - ▶ Macaron : 5 €/unité
- ▶ Pour la mise en enclos d'un parking :
 - ▶ Investissement : 65 k€ (hors génie civil)
 - ▶ Fonctionnement annuel : 15 k€/an



Exemple de matérialisation de stationnement dédié



Exemple de barriérage d'un parking de gare

MODIFIER LE PLAN DE CIRCULATION AFIN DE CRÉER UN CIRCUIT DES PARKINGS JALONNÉ EN DEHORS DU CENTRE-VILLE

Complexité : Moyenne

- Principe : le jalonnement des parkings « extérieurs » assure leur visibilité, simplifie l'orientation des visiteurs et fluidifie la circulation dans les centres-villes en réduisant le nombre de voitures. Il participe au bon usage des places réservées au stationnement de courte durée à proximité des commerces
- Mise en œuvre : pose de panneau de pré signalisation (idéalement avec le nombre de places offertes et la distance), voire un plan offrant une vision d'ensemble des parkings
- Coût : panneau simple sur mesure : 30 à 90 €



La reprise du plan de circulation pourrait être nécessaire pour orienter les automobilistes vers le Bd Mendès France



Exemple de jalonnement vertical / circuit de parkings

HOMOGENÉISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION ASSURERAIT UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Complexité du projet : **difficile**

- ▶ **Principe** : La matérialisation des zones de circulation apaisée est nécessaire assurer le respect des réglementations de vitesse et ainsi permettre un sentiment de sécurité améliorant la qualité de vie en centre-ville et facilitant le développement d'alternatives au tout voiture.
- ▶ **Indicateurs** :
 - ▶ Aménagement des zones de circulation apaisée (entrées et intérieur pour empêcher de réaccélérer dans la zone)
 - ▶ Analyse de l'évolution des vitesses pratiquées et de la pratique des modes actifs grâce à des comptages automatiques
- ▶ **Impact** :
 - ▶ Direct : réduction des vitesses de circulation
 - ▶ Indirect : amélioration de la qualité de vie et partage de la voirie facilité permettant un développement de la pratique d'alternatives à la voiture
- ▶ **Coût** : 120 à 250 €/m² selon les éléments mis en place (stationnement alterné, chicanes, dos d'âne, passages surélevés, végétalisation, ...)
- ▶ **Contraintes** :
 - ▶ La Région s'oppose à ce que la voirie empruntée par les lignes régionales de cars présente une largeur inférieure à 5m80
 - ▶ Le Département évite d'imposer des contraintes aux usagers par la mise en place de ralentisseurs isolés mais privilégie la création de places de centres-bourgs surélevées



Réduction de la largeur de la chaussée et surélévation. Les végétaux bas renforcent le rétrécissement et changent la perception de l'espace



Modification des règles de priorité



RUE LA CHALOTAIS - Image de principe / Marquage de zone

Aménagement urbain en lien avec les règles de police.
Continuité piétonne et visuelle vers les chemins piétons.

Duplicable sur d'autres entrées et axes piétons





RUE LA CHALOTAIS - Image de principe

Aménagement urbain en lien avec les règles de police.
Mise en place de stationnement avec alternance (chicanes sans aménagement).

Duplicable sur d'autres rues à traiter en zone 20 ou 30

SOMMAIRE

- 1 Rappel des principales conclusions du diagnostic
- 2 Orientations stratégiques thématiques
- 3 Les modes actifs
- 4 Voirie et stationnement
- 5 Amélioration du cadre de vie
- 6 Planning

PIÉTONNISER PONCTUELLEMENT POUR SE RÉAPPROPRIER LE CŒUR DE VILLE

Complexité du projet : Moyenne

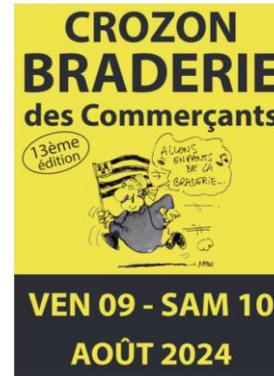
- ▶ **Contexte** : La commune a testé la piétonnisation de son centre-bourg autour de l'église durant trois mercredis de novembre 2023 puis les mercredis du 29 mai au 3 juillet 2024.
- ▶ Une enquête population a révélé que :
 - ▶ 68 % sont favorables à des piétonnisations ponctuelles ;
 - ▶ 64 % n'ont pas rencontré de difficulté à se stationner (notamment car le parking de la mairie était toujours accessible).
- ▶ Tout d'abord opposés, par crainte que **le dispositif affecte le commerce**, Les commerçants ont piétonnisés la place de l'Eglise lors de la braderie d'Août 2024.
- ▶ **Mise en oeuvre** : La piétonnisation doit s'adresser à chaque tranche de la population et permettre l'émergence d'activités locales.

Afin d'accompagner une nouvelle réglementation d'aménagement, même ponctuelle, il est important d'en démontrer l'intérêt :

- ▶ Des communes bretonnes de toutes tailles y sont favorables (Guingamp, Dinan, Brest, ...) ;
- ▶ L'usage de la marche est plus développé à Crozon que dans de nombreuses communes bretonnes.



La place de l'Eglise, épicerie de l'activité communale ponctuellement piétonnisée



La piétonnisation de la place de l'Eglise réalisée à la demande des commerçants

Mode de transport	Crozon		CC PC		Brest		Brest Métropole		CD 29	
Pas de transport	183	7,1%	647	7,8%	216	2,6%	2 262	2,7%	17 188	4,8%
MAP	328	12,7%	539	6,5%	804	9,7%	5 926	7,2%	17 446	4,9%
Vélo	44	1,7%	83	1,0%	290	3,5%	2 038	2,5%	4 375	1,2%
2RM	28	1,1%	83	1,0%	116	1,4%	1 173	1,4%	4 155	1,2%
VP	1 935	75,0%	6 800	82,0%	5 548	66,9%	60 807	73,7%	295 835	83,1%
TC	62	2,4%	141	1,7%	1 319	15,9%	10 249	12,4%	17 052	4,8%
Total	2 580	100,0%	8 293	100,0%	8 293	100,0%	82 455	100,0%	356 051	100,0%

Répartition modale des déplacements domicile-travail des actifs de plus de 15 ans en 2020 (Source : INSEE, 2024)



RUE DE POULPATRÉ - Image de principe

Accroche visuelle de la venelle venant de la rue le Gallo
Aménagement urbain en lien avec les règles de police ,
jusqu'à la place de l'église (continuité) :

- *Suppression des ressauts,*
- *Eclaircissement des surfaces*
- *Intégration des commerces dans l'espace urbain*

MATÉRIALISER ET VÉGÉTALISER LES CHEMINEMENTS PIÉTONS

Complexité du projet : **Difficile**

Contexte :

- ▶ La matérialisation irrégulière de la zone 30 du centre-ville génère une situation propice à l'usage systématique de la voiture
- ▶ La population exprime des difficultés de déplacements pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Besoins :

- ▶ Assurer l'accessibilité des rues du centre-ville aux PMR
- ▶ Assurer des connexions qualitatives entre les aires de stationnement périphériques et la place de l'Eglise (politique du dernier kilomètre)
- ▶ Développer une ville apaisée favorisant le partage de la voirie et le l'usage des modes actifs
- ▶ Favoriser la biodiversité au sein de la ville à travers la renaturation urbaine

Coûts : 120 à 250 €/m² selon les éléments mis en place



Largeurs de trottoirs non réglementaires dissuasives pour l'usage des modes actifs et des transports en commun



La chaussée réduite et l'absence de bordure dénivelée incitent l'automobiliste à un comportement plus attentif



Priorité piétonne à matérialiser pour assurer leur sécurité





RUE DE REIMS - Image de principe

Ambiance de rue en zone 20 valorisée en partie par le végétal.

- *Suppression des ressauts*
 - *Création d'une ambiance en lien avec le coeur de bourg et visuellement relié avec les parkings secteur gare*
- Traversée piétonne privilégiée

PLACE LÉON BLUM - Plan de principe

- Ré-organisation des flux piétons et véhicules
- Optimisation des surfaces (pas de surpression de places)
- Maintien d'espaces ouverts vastes (pour cirques et accès PL) ...





PLACE LÉON BLUM ET CONNEXION PLACE DE L'ÉGLISE - Image de principe

Continuité piétonne visible depuis le parking
A relier dans le futur au cloître

L'ABSENCE DE PLACES QUALITATIVES ENFERME CROZON DANS UN RÔLE DE VILLE DANS LAQUELLE ON NE S'ARRÊTE QUE POUR ACCÉDER AUX COMMERCES

Complexité du projet : **Difficile**

Place de l'Eglise - Ambiance générale :

Un espace public peu mis en valeur.

- La présence de platanes et des commerces à proximité (dont la terrasse du bar « Le Bretagne ») invite à profiter du lieu
- La place alterne entre un lieu d'échange le matin (marché et manifestation) et du stationnement l'après-midi.
- Le stationnement, pourtant restreint à ~20 places, empêche la création d'un espace de vie qualitatif (sortie d'église, jardin ombragé, ...)

Ambiance générale Place Alsace Lorraine / Chalotais :

Un espace public de bonne qualité mais la présence de la voiture reste trop prégnante.

- Le revêtement en pavage des places de stationnement et des traversées piétonnes est de belle facture et invite à s'arrêter mais les espaces de stationnement sont privilégiés à l'installation de mobilier urbain qualitatifs incitant à s'y arrêter.



La place de l'Eglise, épicentre de l'activité communale ...
et axe routier de transit incontournable



Une place sans mobilier urbain davantage assimilable à un parking

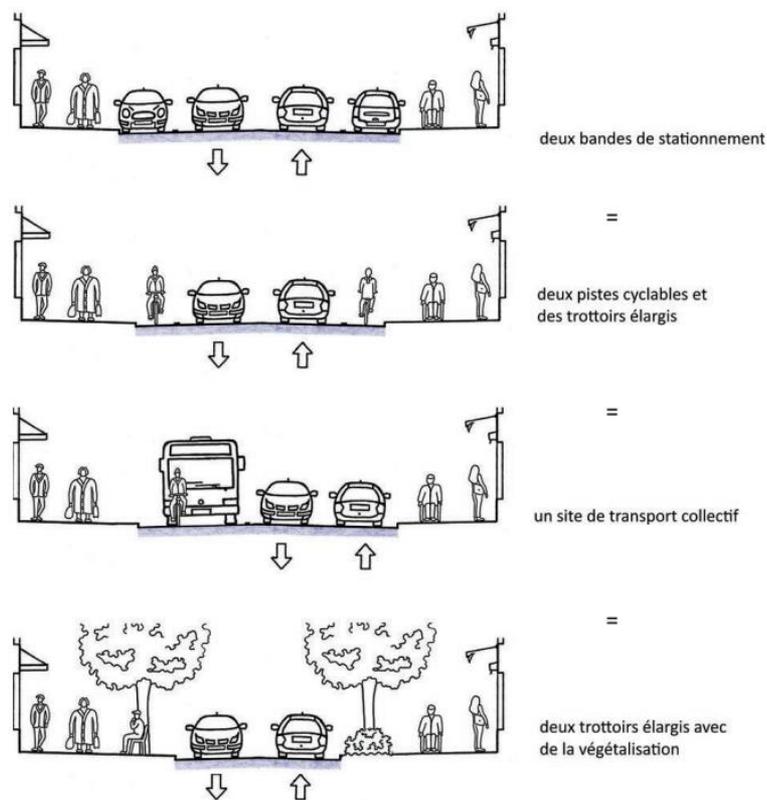
RÉDUIRE UNE PARTIE DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE POUR INTÉGRER DES ESPACES PUBLICS QUALITATIFS

Complexité :

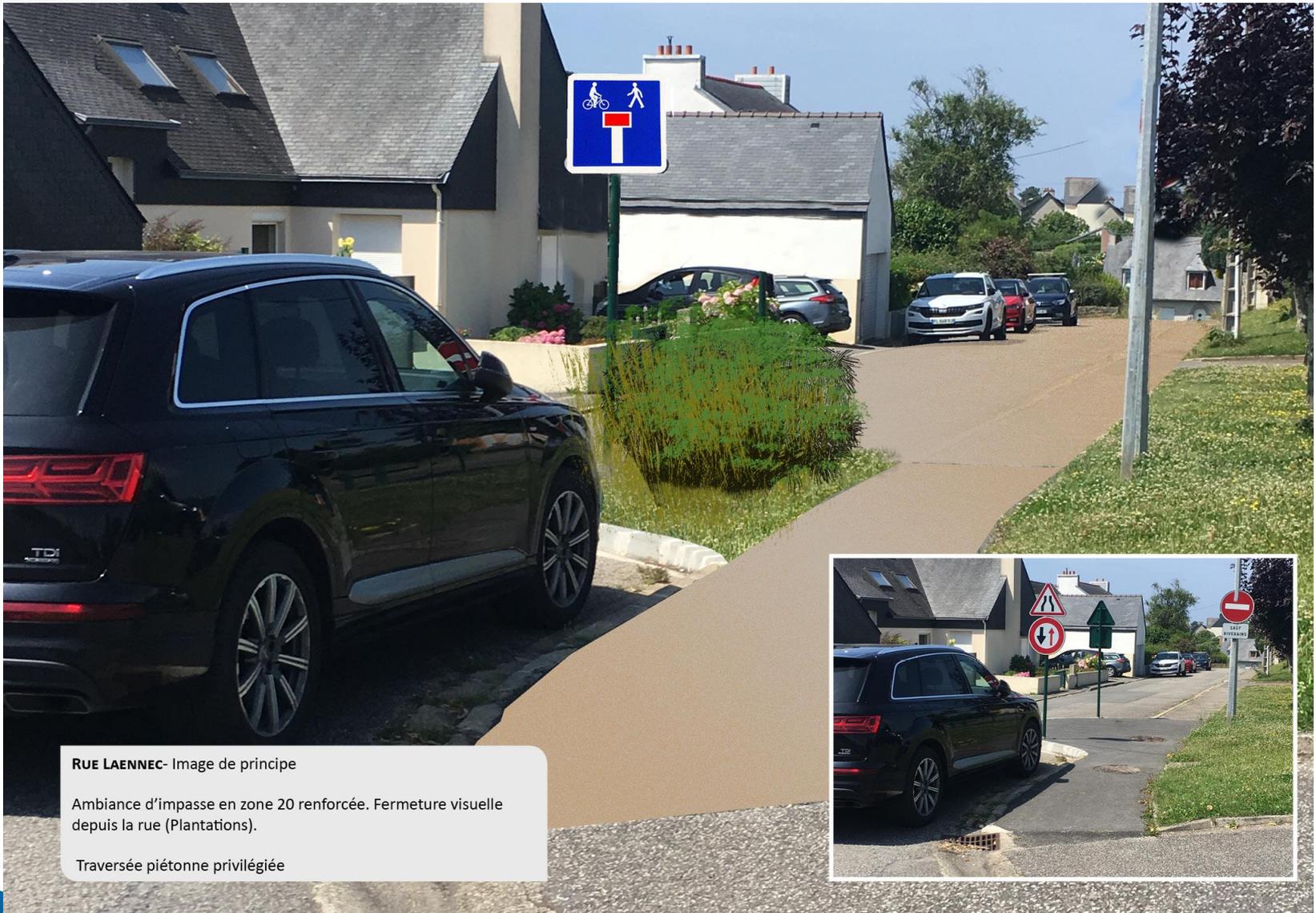
Contexte :

- ▶ Un espace public en **pleine évolution**, à adapter aux comportements, besoins des usagers et à mieux partager
- ▶ L'aménagement du stationnement dans l'espace public est un enjeu **multimodal** :
 - ▶ Automobiles
 - ▶ Deux-roues motorisés, vélos et engins de déplacement personnel motorisés individuels ou partagés
 - ▶ Transports collectifs
 - ▶ Véhicules en lien avec les enjeux de livraisons de marchandise
- ▶ **Stationnement automobile sur-occupe** l'espace public pour restreignant le développement des modes alternatifs. Il représente **4 à 5% de la surface urbanisée** des petites et moyennes villes
- ▶ La requalification de la voirie peut permettre d'utiliser tout ou partie de l'emprise consommée par le stationnement pour créer des espaces plus mixtes et plus conviviaux comme le montre le schéma ci-contre

UNE EMPRISE AU SOL IMPORTANTE DE LA VOITURE



SOURCE : CEREMA : [HTTPS://WWW.CEREMA.FR/FR/ACTUALITES/STATIONNEMENT-ESPACE-PUBLIC-BOITE-OUTILS-DU-CEREMA](https://www.cerema.fr/fr/actualites/stationnement-espace-public-boite-outils-du-cerema)



RUE LAENNEC- Image de principe

Ambiance d'impasse en zone 20 renforcée. Fermeture visuelle depuis la rue (Plantations).

Traversée piétonne privilégiée

EXEMPLES POSSIBLES SUR LA MANIÈRE DE RÉAMÉNAGER CES ESPACES DE STATIONNEMENT

MASSIFS D'ARBRES ALTERNANTS AVEC LES EMPLACEMENTS POUR RÉDUIRE L'IMPACT VISUEL



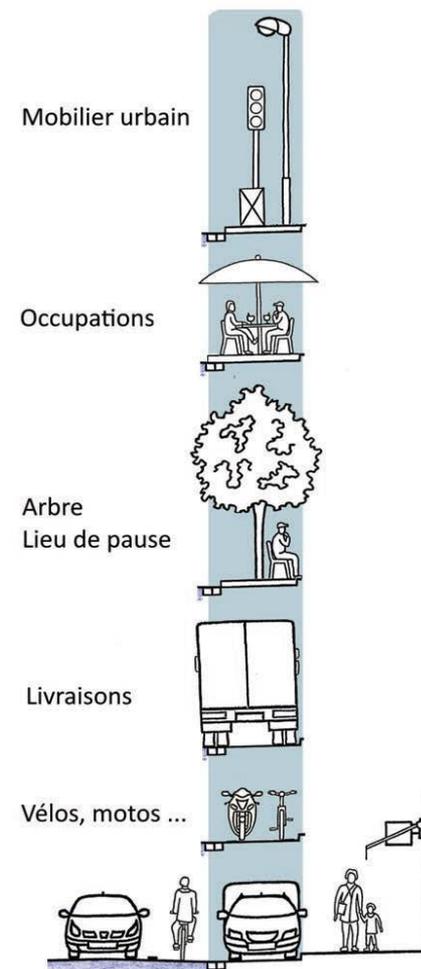
AVANT/APRÈS D'UN PARKING TRANSFORMÉ EN PARC URBAIN À SAINT-ETIENNE



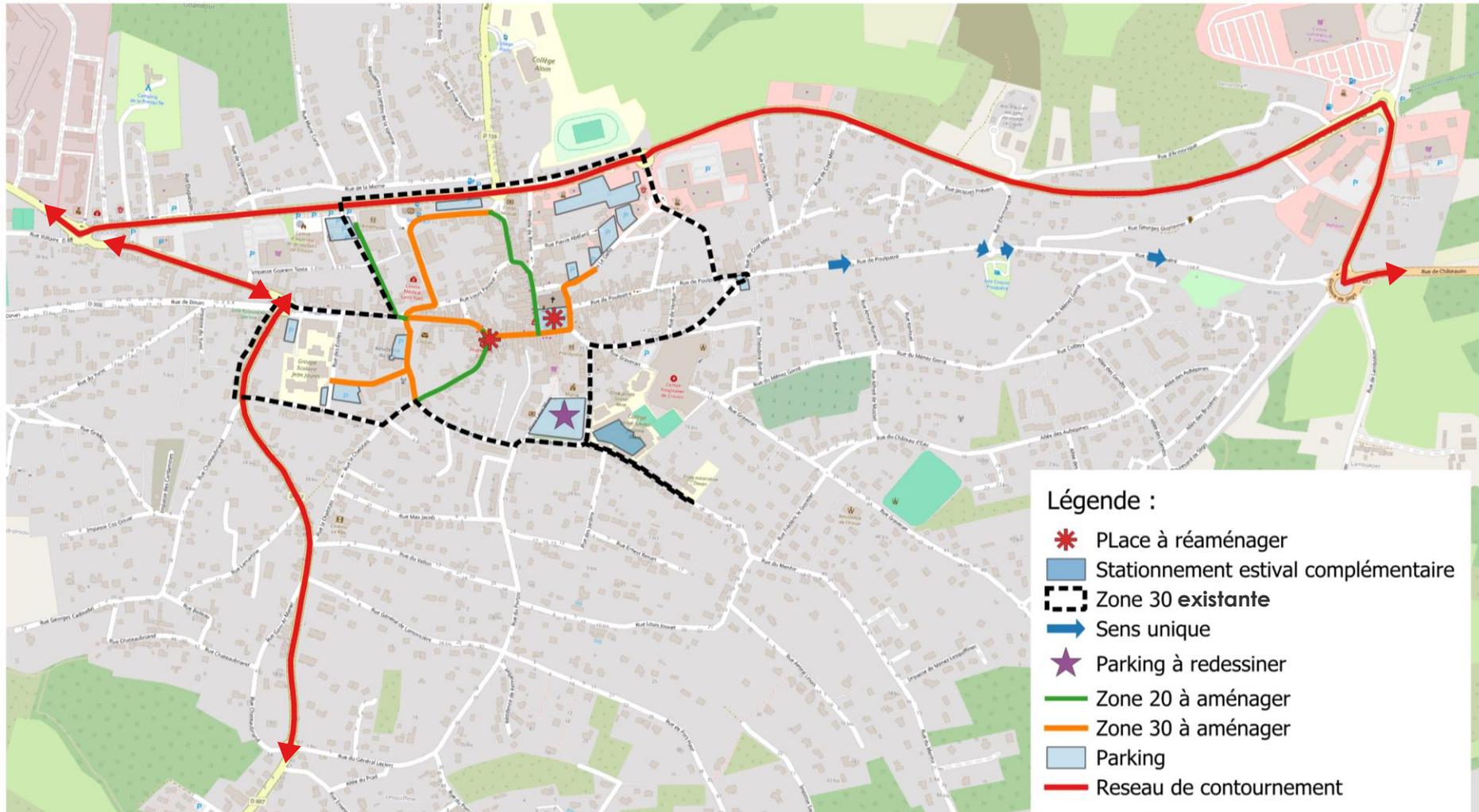
Coûts

- ▶ Coût de plantation est de l'ordre de 2 000 à 2 500 € par arbre
- ▶ Coûts des travaux d'aménagement : ~65 €/m²
- ▶ Coût total d'aménagement (y compris études) : 74 €/m² sans compter les coûts éventuels liés aux travaux de démolition du parking existant (rabetage, évacuation des matériaux...)
- ▶ A titre de comparaison, le coût d'aménagement classique d'un parc est de l'ordre de 250 €/m² (ratio 2010)

EXEMPLE D'UNE BANDE MULTIFONCTIONNELLE POUR REMPLACER LA BANDE LONGITUDINALE DE STATIONNEMENT



SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT



SOMMAIRE

- 1 Rappel des principales conclusions du diagnostic
- 2 Orientations stratégiques thématiques
- 3 Les modes actifs
- 4 Voirie et stationnement
- 5 Amélioration du cadre de vie
- 6 **Planning**

SYNTHÈSE DES ACTIONS

Thématique	N°	Enjeu	Complexité	Priorité ●●●
Le vélo	1.1	Déployer le stationnement vélo	Facile	
	2.1	Mettre en place du double sens cyclable	Moyenne	
	2.2	Création d'une charte des aménagements cyclables	Facile	
	2.3	Communiquer sur le partage de la voirie	Facile	
	2.4	Coconstruire la politique vélo avec la population	Moyenne	
La voirie et le stationnement	3.1	Sensibiliser la population aux enjeux de stationnement	Facile	
	3.2	Modifier la réglementation de stationnement (stat. minute, ...)	Moyenne	
	3.3	Renforcer le contrôle pour assurer le respect de la zone bleue existante	Moyenne	
	3.4	Proposer une offre adaptée aux actifs pour faciliter l'accès à l'hypercentre	Moyenne	
	4.1	Modifier le plan de circulation pour éviter le transit par la place de l'Eglise	Moyenne	
	4.2	Matérialiser des zones de circulation apaisée (zones 30, zone de rencontre)	Difficile	
Amélioration du cadre de vie	5.1	Poursuivre la piétonnisation de l'hypercentre en période estivale	Moyenne	
	5.2	Matérialiser et végétaliser des connexions piétonnes vers la place de l'Eglise	Difficile	
	5.3	Supprimer une partie du stationnement au profit d'espaces publics qualitatifs	Difficile	

PLANNING

PLAN DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DE CROZON	2024				2025
	Sept.	Oct	Nov.	Déc.	Janv.
PHASE 2 : PROPOSITIONS D'ORGANISATIONS DES CIRCULATIONS	Phase 2				
Scénarios de plans de circulation et de stationnement	[Barre verte]				
1 atelier de concertation avec les élus/techniciens/partenaires		 10.10			
Comité technique		 01.10			
Finalisation des livrables	[Barre verte]				
Comité de pilotage			 14.11		
PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS OPERATIONNELLES			Phase 3		
Réalisation des fiches actions techniques			[Barre verte]		
Comité technique					
Plan pluriannuel d'investissement					[Barre verte]
Finalisation des livrables					[Barre verte]
Comité de pilotage					
1 réunion publique					

Les prochaines étapes

- ▶ **Octobre** : Atelier de concertation
- ▶ **Novembre** : Validation d'un plan d'actions
- ▶ **Janvier 2025** : Restitution finale de l'étude

The logo for ajBD features the letters 'aj' in a light green color and 'BD' in a dark blue color, all in a bold, sans-serif font.The logo for Eurl Architecture des paysages nermis includes the text 'Eurl Architecture des paysages' in a small, dark font above the word 'n e r m i s' in a larger, light green font. A small green square is positioned to the left of the 'n'.The logo for Crozon Kraozon features the word 'Crozon' on the left and 'Kraozon' on the right, both in a dark blue font. A green sailboat icon is positioned between them. Below the words, the text 'Morgat' appears twice in a smaller font, and 'ETRE DAOU VOR' is written at the bottom in a dark blue font.The logo for INFRA CONCEPT features a green diamond icon to the left of the text 'INFRA CONCEPT' in a bold, dark blue font. Below this, the text 'Aménagement & Environnement' is written in a smaller, light green font.

Merci pour votre attention
