

ÉTUDE URBAINE DE DÉPLACEMENTS RÉUNION PUBLIQUE

DINARD

28/03/2022

VOLONTÉ COMMUNALE

L'objet de cette étude est de définir un nouveau plan de déplacement avec une visibilité de Dinard dans 10 ans en tenant compte des usages et besoins actuels ainsi que des évolutions sociétales à venir notamment sociologiques et environnementales. Celle-ci devra s'articuler en 2 volets :

- un Plan Local de Déplacement assorti de préconisations en termes d'aménagement d'espaces publics,
- un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics,

L'objectif de la commune est ainsi d'établir un diagnostic des déplacements sur le territoire et de mettre en regard les ressentis exprimés en adéquation avec les projets futurs d'urbanisation : Dessiner le Dinard de Demain.

Cette analyse devra permettre de mettre en perspective les points noirs éventuels et d'extrapoler l'avenir en respectant la loi SRU et le Grenelle de l'Environnement sur la définition de la voiture en ville ainsi que les changements climatiques.

DÉCLINAISON DES OBJECTIFS

1. Améliorer les flux automobiles
2. Gérer le partage de la voirie en encourageant les changements de comportement via les déplacements doux sécurisés
 - favoriser la pratique de la marche et des déplacements piétons
 - favoriser le déplacement des deux roues en toute sécurité
3. Proposer une voirie modulable en fonction de la saisonnalité
4. Repenser le stationnement en incluant des parkings de délestages
5. Proposer des profils en travers-types de voirie en fonction des typologies des voies et en utilisant des matériaux éco-responsables.
6. Repositionner la gare routière et le stationnement des taxis.
7. Prendre en compte le stationnement des cars de tours-opérateurs

Dans le même temps, l'équipe aura pour mission la mise à jour et la réalisation d'un nouveau plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) sur l'ensemble de la commune de Dinard. La loi du 11 février 2005 pour les personnes handicapées impose aux communes d'élaborer des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics. Ces plans doivent faire partie intégrante des plans de déplacements de la commune. Réciproquement, ce plan doit tenir compte des dispositions du plan de déplacements.

MÉTHODOLOGIE

PHASE 1 : DIAGNOSTIC

1. État des lieux de l'organisation du stationnement, des déplacements en général et de l'accessibilité
2. Élaboration d'un diagnostic, illustré de cartes et de photos
3. Organisation d'un atelier collectif

PHASE 2 : PROPOSITIONS DE SCÉNARIOS ET ÉLABORATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS

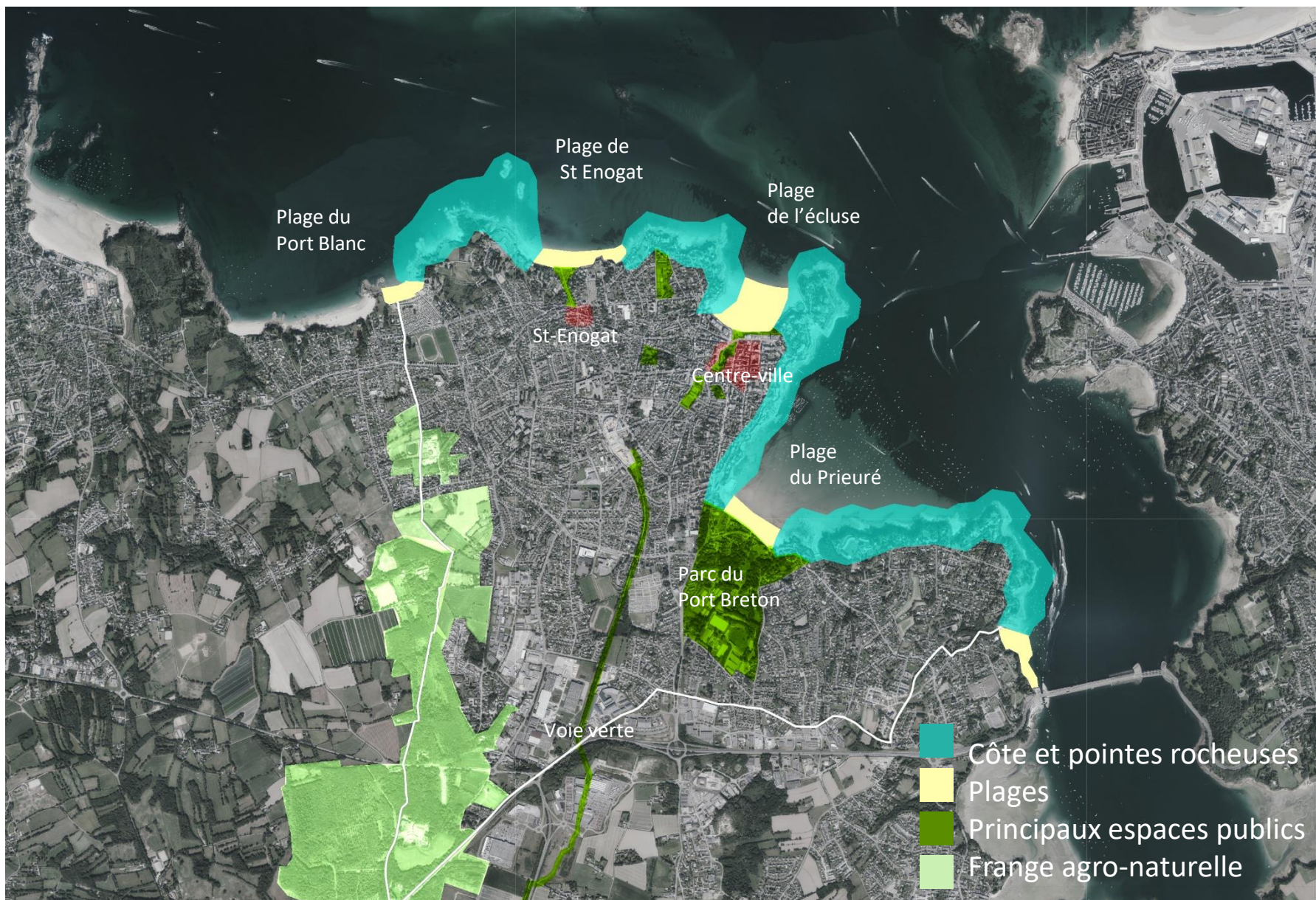
1. Définition et analyse des scénarios
2. **Réunion publique**
3. Approfondissement du scénario retenu, élaboration du plan de déplacements et de stationnement

PHASE 3 : TRADUCTION DES SOLUTIONS RETENUES DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

1. Propositions d'aménagement pour 4 voies d'entrée de Ville ainsi que le secteur de la plage de l'écluse
2. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
3. Estimations globales du plan déplacement
4. Phasage et définition du plan pluriannuel d'investissement

PRINCIPAUX POINTS DU DIAGNOSTIC

1. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE
2. LARGEUR DES VOIES
3. MODES DOUX
4. HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ET FLUX
5. STATIONNEMENT



DES PAYSAGES EMBLÉMATIQUES SUR LA CÔTE...



Le paysage de la côté habitée -de multiples fois représenté-. L'architecture balnéaire, son déploiement de parcs et jardins privés et ses soutènements, qui l'accrochent au rivage et magnifient le site et le rapport au paysage.

La promenade du Clair de Lune aménagée comme un jardin linéaire, ses prolongements par le chemin de ronde du Moulinet et de la Malouine vers l'ouest offrent une continuité de parcours reliant les plages sur l'ensemble du linéaire côtier



La promenade des Alliés, prolongement de l'espace public urbain sur le littoral



UN PAYSAGE URBAIN À RÉVÉLER



Des espaces publics dominés par l'usage de la voiture

L'arbre élément de la composition du paysage urbain, élément repère et trait d'union de l'espace public



Des « rues paysage », qui mettent en dialogue l'espace urbain et l'horizon marin

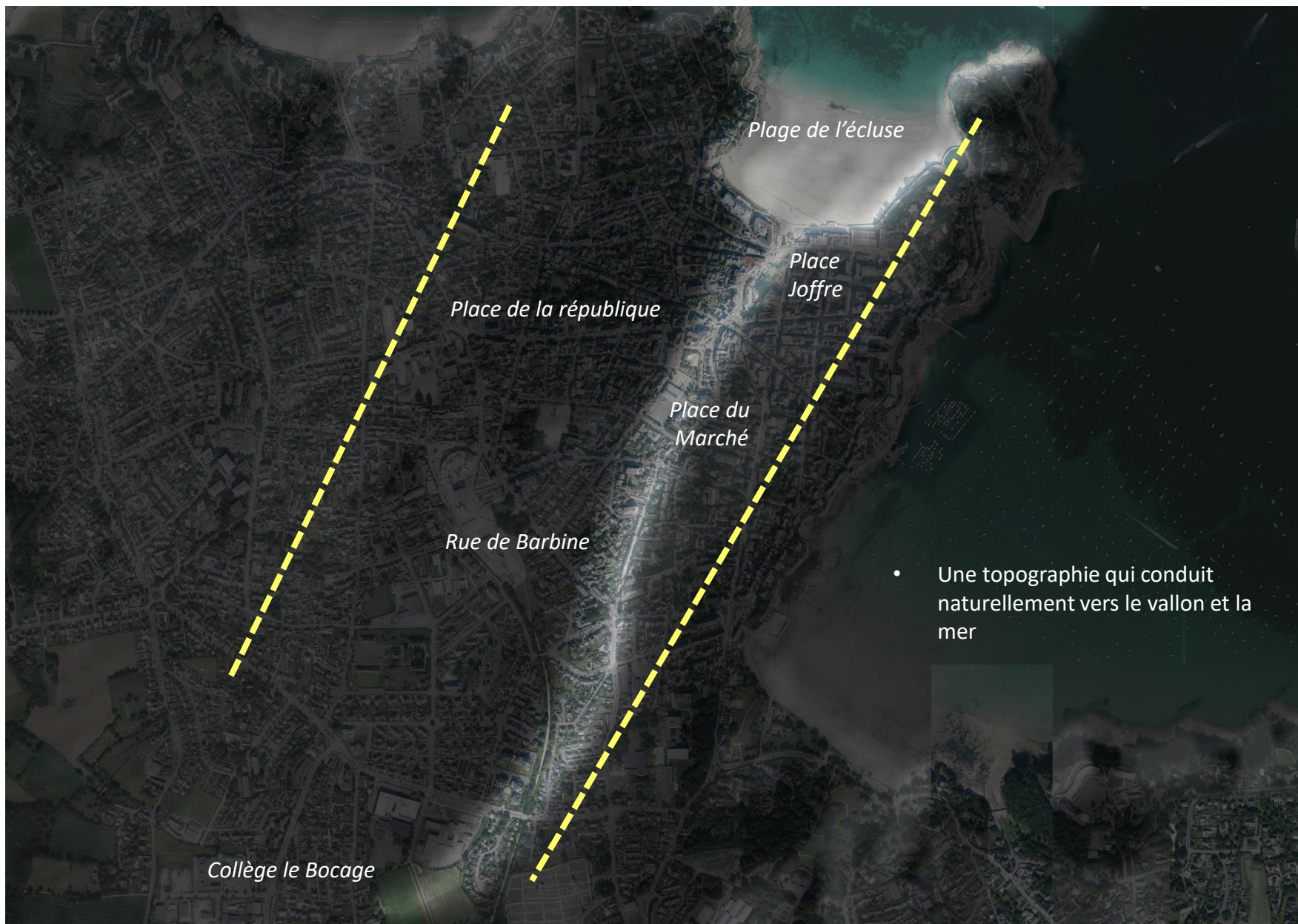
Des parcours paysagers urbains à mettre en valeur



- La Barbine : un vallonement qui a structuré le paysage urbain du centre-ville, présent dans la toponymie « Vallée », « Haute Vallée »...

- Des espaces historiquement non construits dans la ville du fait de cette dépression naturelle : la place du Maréchal Joffre, la place de la République, la place du marché...

LE VALLON DE LA BARBINE



LE VALLON DE LA BARBINE



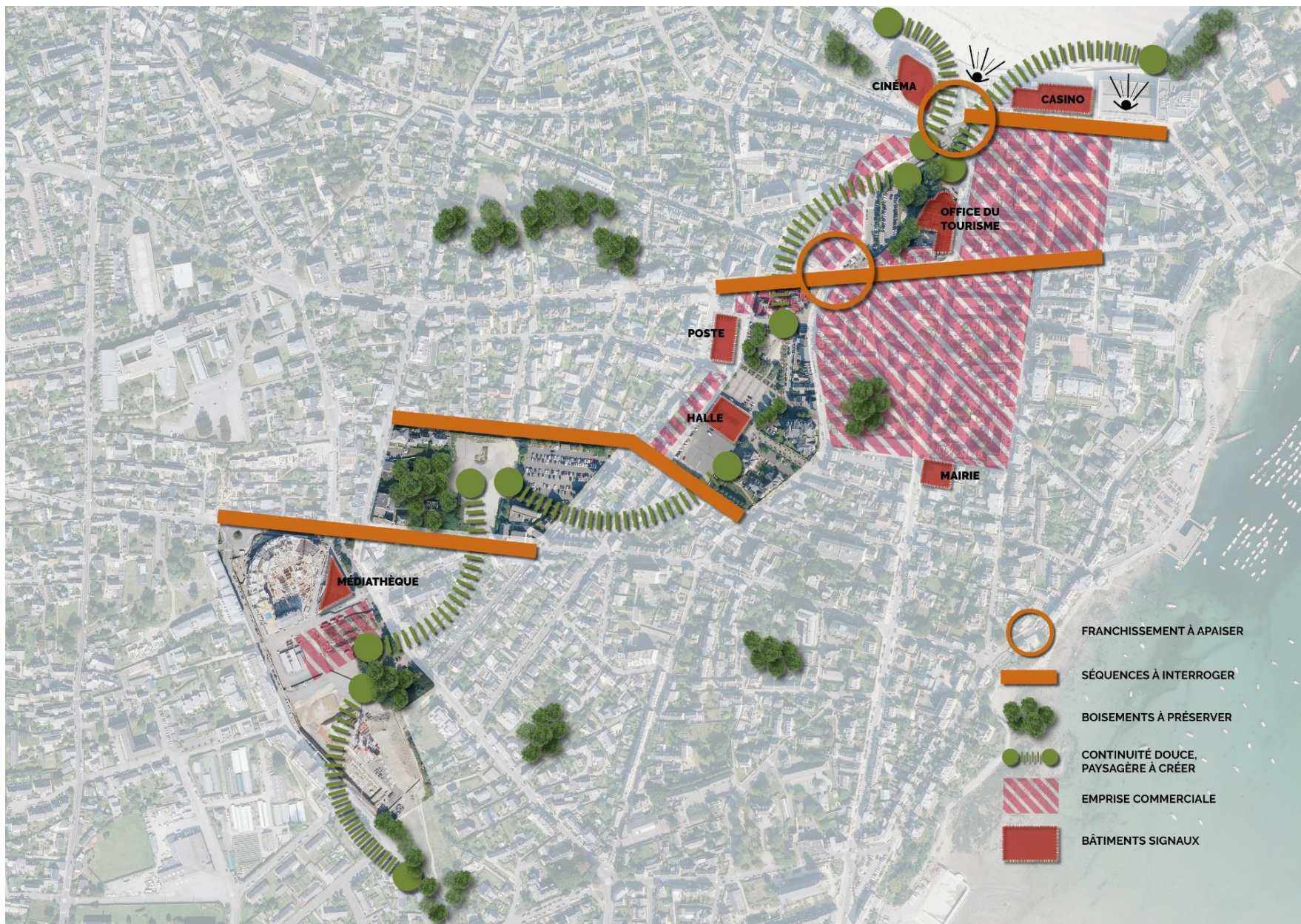
Edouard VII

- Une différence d'altimétrie d'environ 10 m entre la Mairie (bvd Féart) et la place de la République
- Une topographie à révéler dans l'aménagement de l'espace public, en valorisant les points de vue et les usages sur le glacis



Place Joffre

CŒUR DE VILLE – ENJEUX : VERS UN CŒUR DE VILLE CONVIVAL ET ÉLARGI



CŒUR DE VILLE – EXEMPLE DE VILLES PIÉTONNES & TOURISTIQUES



Saint-Jean-de-Luz



Arles



Antibes

LES VÉLOROUTES

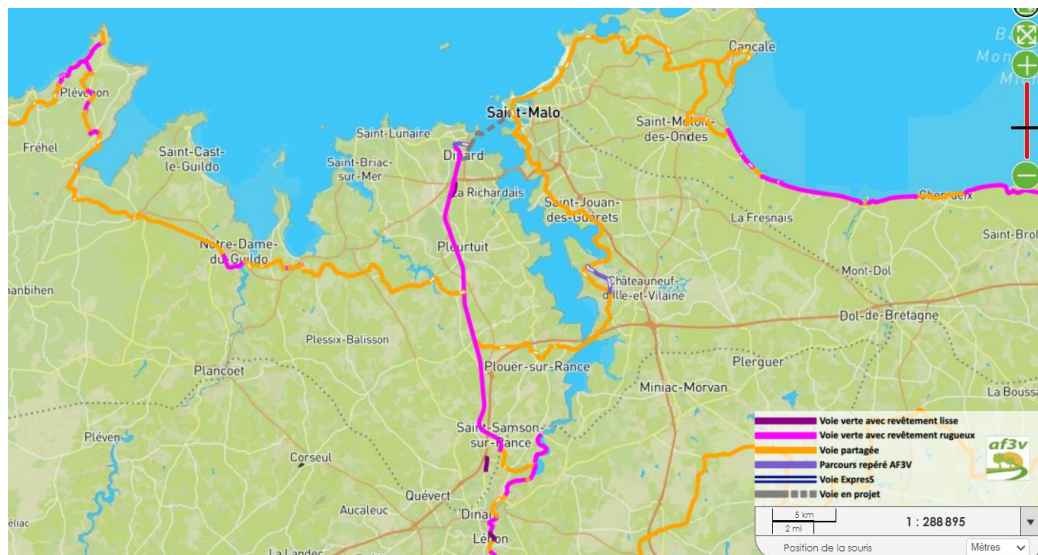
- l'EV4 (Vélocôte) longe la côte en passant par St-Malo mais ne dessert pas Dinard. Au contraire, elle la contourne.
- A terme, il serait pertinent que Dinard devienne un point d'arrêt de l'EV4 de par sa liaison avec la voie verte.

LA VOIE VERTE

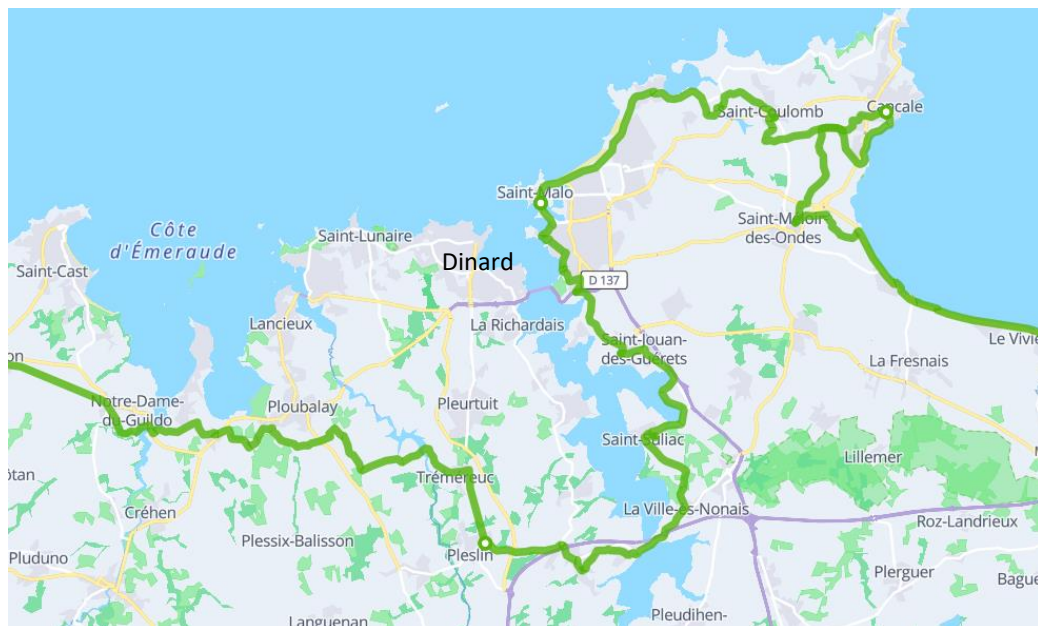
- Fréquentation de la voie verte de Dinard :
 - Moyenne : 67 vélos/jour recensée en 2020*,
 - Période estivale : 770 vélos/jour en moyenne en juillet**.
- Chiffres comparables à Dinan (entre 62 et 153 vélo/jour) ou Deauville (190 vélo/jour).
- A Carnac en revanche, on a une fréquentation moyenne presque 4 fois plus élevée : 287 vélo/jour.

NB :

- Une hausse du cyclotourisme de +20% en 5 an à l'échelle nationale



Veloroute et voie verte autour de Dinard – af3v



• Itinéraire de la Véloroute EV4 – La vélocôte

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU : LARGEUR DES VOIES

Type de voirie	Largeur moyenne (m)
Axe structurant	14
Distribution primaire	12
Distribution secondaire	10

Largeur moyenne de la voirie à Dinard – ETC selon les données Géoportail

RAPPEL DU DIMENSIONNEMENT CLASSIQUE DES VOIRIES

- Chaussée : 3m-4m
- Pistes ou bandes cyclables : 1,5m-2m
- Trottoir : 1,8m-2,5m
- Stationnement : 2m-2,2m

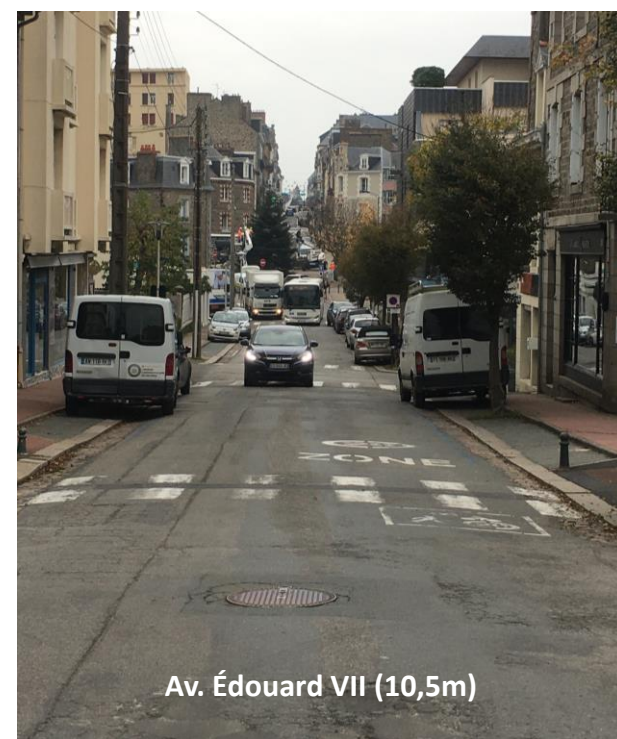
CONSTATS

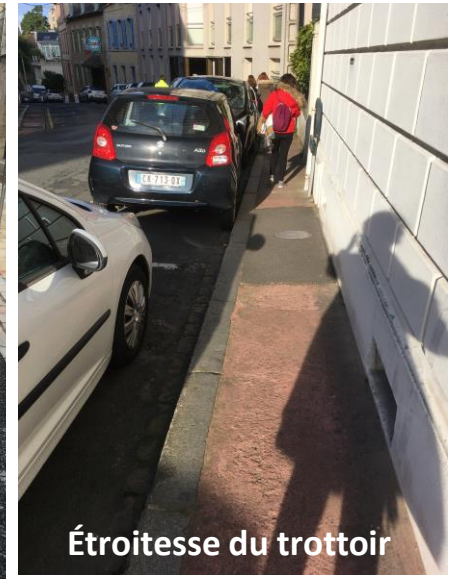
- La voirie est dense, mais globalement étroite. Actuellement, les circulations à double-sens contraignent d'allouer la majorité de l'espace (>50%) à la voiture au détriment des modes doux.
- Le stationnement empiète parfois largement sur l'espace attribué aux modes actifs : trottoirs très étroits, absence d'aménagements cyclables sur certaines voies...



Largeur des axes principaux - ETC

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU : LARGEUR DES VOIES





PRINCIPALES CONCLUSIONS

- Les trajets à pied, en front de mer, agréables mais pénalisés par un manque d'entretien, deviennent subitement peu confortables. Cela est d'autant plus vrai pour les trottoirs dans le reste de l'agglomération (manque d'entretien de la voirie, place très majoritairement accordée au stationnement, cheminements non praticables pour les PMR...).

VÉLO : MODE PLUS DUR QUE DOUX



Voie verte



Rue des vergers



Bd du Villou : marquage effacé inférieur à la norme (1,50 m)



Arceaux - Place Verney



Rue de Starmberg



Exemple de jalonnement vélo (inexistant à Dinard)

CONSTAT

- Nécessité de créer la sécurité, le confort, la continuité et la lisibilité du maillage cyclable actuel.

ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU ET FLUX MOYENS JOURNALIERS

CONSTATS

- Les axes structurants convergent vers l'hypercentre, ramenant les flux jusqu'aux bords de mer.
- Les flux moyens journaliers relevés sur les axes principaux en mars augmentent en moyenne de 83% l'été.
- Les flux restent néanmoins moyens à faibles sur l'ensemble du réseau au nord de la D786, y compris en saison estivale (<6000 v/j).

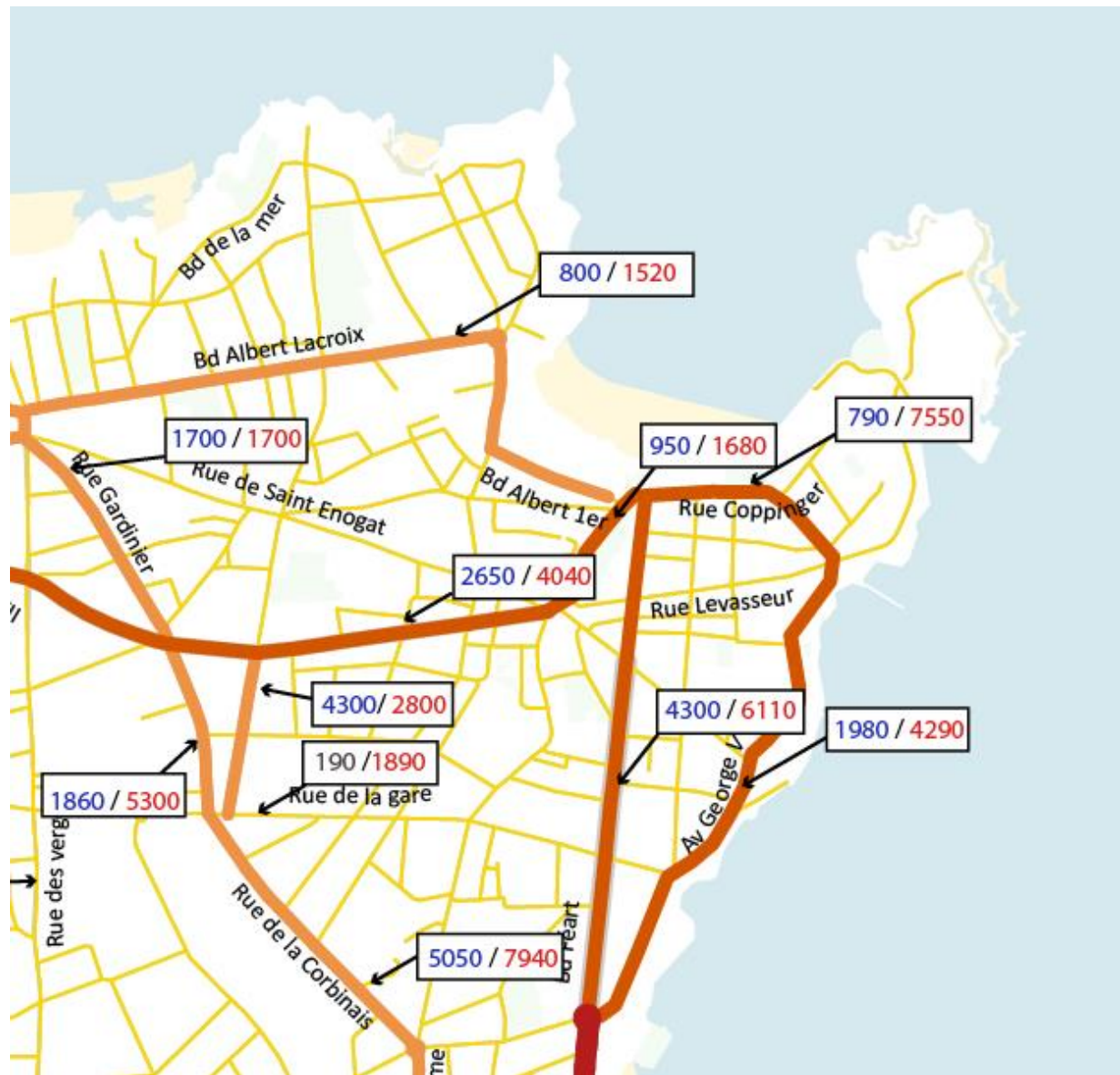


Hiérarchie du réseau et flux moyens journaliers TV - ETC

ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU ET FLUX MOYENS JOURNALIERS

CONSTATS

- Les axes structurants convergent vers l'hypercentre, ramenant les flux jusqu'aux bords de mer.
- Les flux moyens journaliers relevés sur les axes principaux en mars augmentent en moyenne de 83% l'été.
- Les flux restent néanmoins moyens à faibles sur l'ensemble du réseau au nord de la D786, y compris en saison estivale (<6000 v/j).



Hiérarchie du réseau et flux moyens journaliers TV, zoom sur le centre balnéaire - ETC

STATIONNEMENT

CONSTATS

- Une réserve de stationnement plutôt dense en centre-ville (1768 places dont 835 payantes et 108 en zone bleue) avec une saturation des espaces aériens dans la zone payante et 20% de voitures ventouses
- Des parkings en ouvrage (420 places) sous-utilisés pourtant situés à moins de 10 minutes du cœur balnéaire
- Une tendance nationale à libérer les fronts de mers des espaces de stationnement au profit des piétons et modes actifs



Parking Verney



Boulevard Wilson



Plage de l'Ecluse

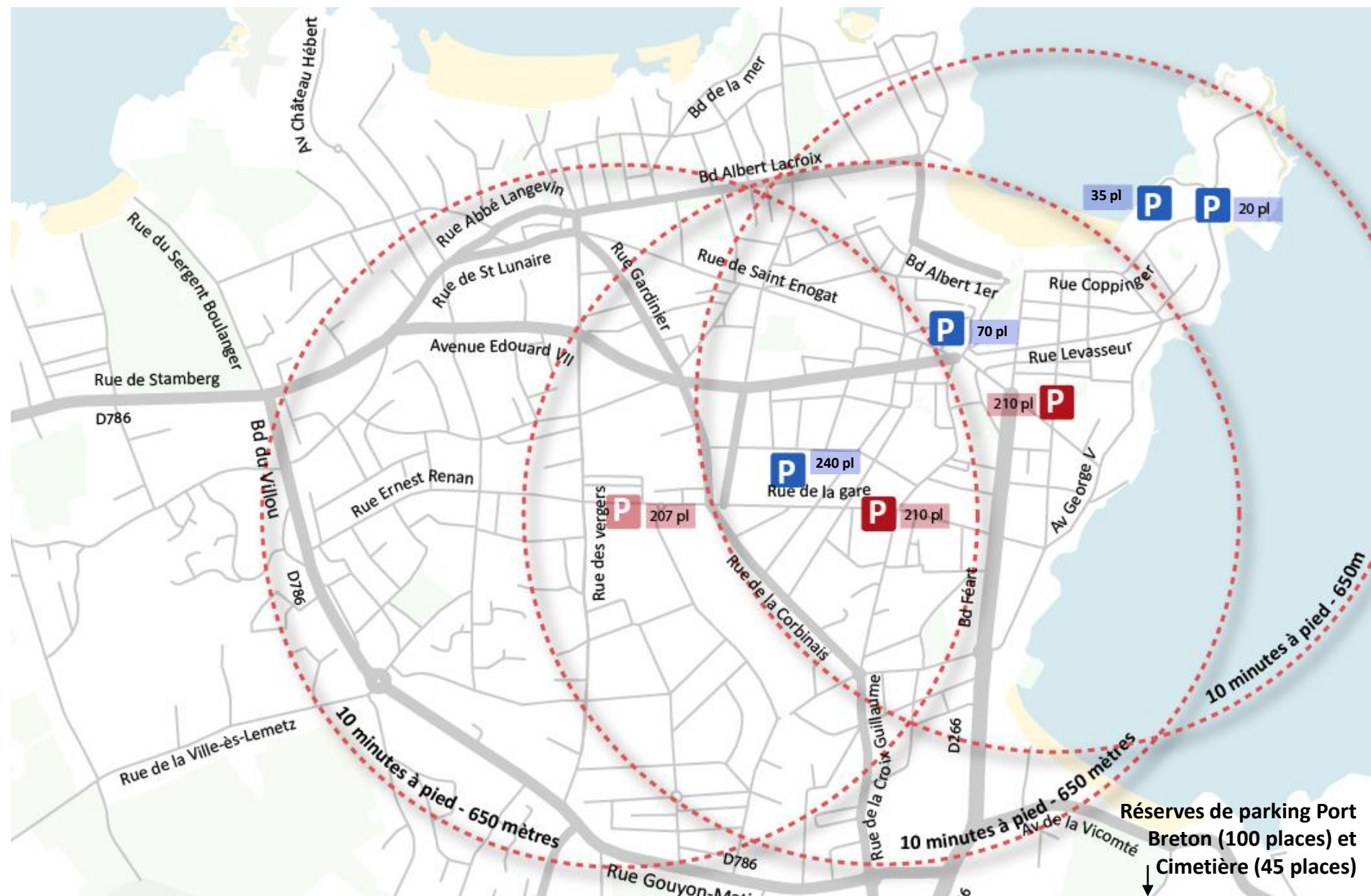


Parking des Halles



Panneau à affichage variable en entrée de ville

STATIONNEMENT - PRINCIPALES POCHES DE STATIONNEMENT À DINARD



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

1. ZONE 20
2. CHAUCIDOU
3. ZONE 30

EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

ZONE 20 - PAYS-BAS

L'aménagement en zone 20 permet d'inverser la logique routière classique en donnant systématiquement la priorité au piéton, y compris sur chaussée. Cette réglementation nous paraît tout à fait appropriée au contexte de certaines voies à Dinard où l'on observe une forte présence de piétons couplée à de faibles flux de circulation. Souvent l'aménagement s'y fait « à plat ».



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

ZONE 20 - CHÉDIGNY

L'aménagement en zone 20 permet également, par son aménagement, de réintroduire et légitimer la place des enfants dans l'espace public. De fait, les automobilistes et conducteurs de véhicules motorisé y redoublent de vigilance et adoptent une conduite pacifiée car ils savent que des enfants peuvent être présents (l'aménagement et l'usage induisent de fait une conduite pacifiée).



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

CHAUCIDOU

Sur cette image, en fond, deux voitures se sont légèrement déportées en mordant sur les bandes cyclables pour se croiser.



EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

ZONE 30 – RENNES

La zone 30 quant à elle permet un certain partage de la voirie tout en dissociant les flux piétons des autres flux, tous admis sur chaussée.

Là encore, le respect de la réglementation doit être induit par un aménagement adéquat. Il n'est pas forcément nécessaire de multiplier les dispositifs de ralentissement mais plutôt de privilégier des aménagements simples et homogènes.



EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT A ENVISAGER

ZONE 30 – Dinard, rue Levavasseur.



ÉTUDE URBAINE DE DÉPLACEMENT
DINARD – 2022

PROJECTIONS

MODES DOUX

STATIONNEMENT

PLAN DE CIRCULATION ET GESTION DE VOIRIE









PLAN PIÉTONS (ACTUEL)

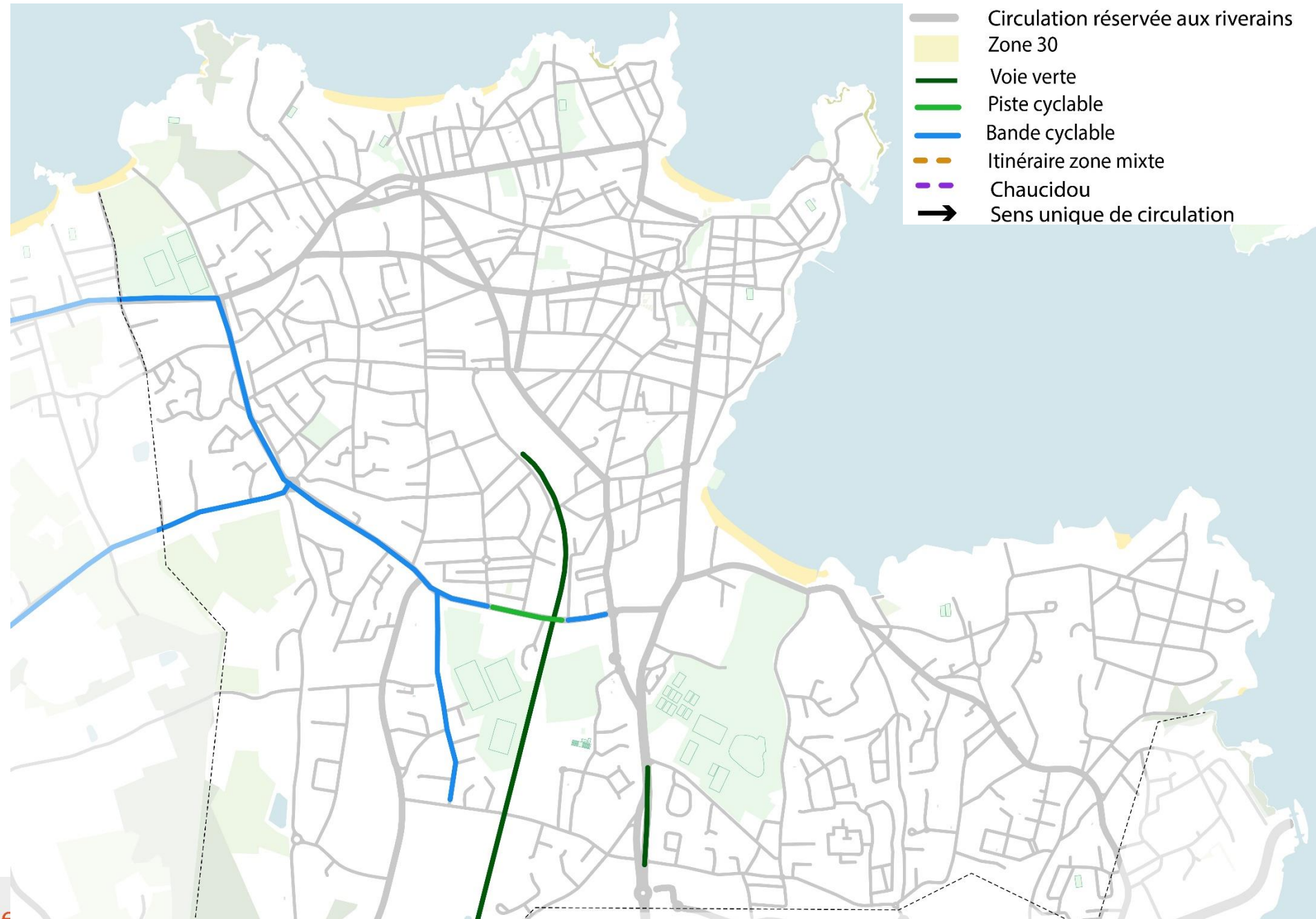


PLAN PIÉTONS (A TERME)

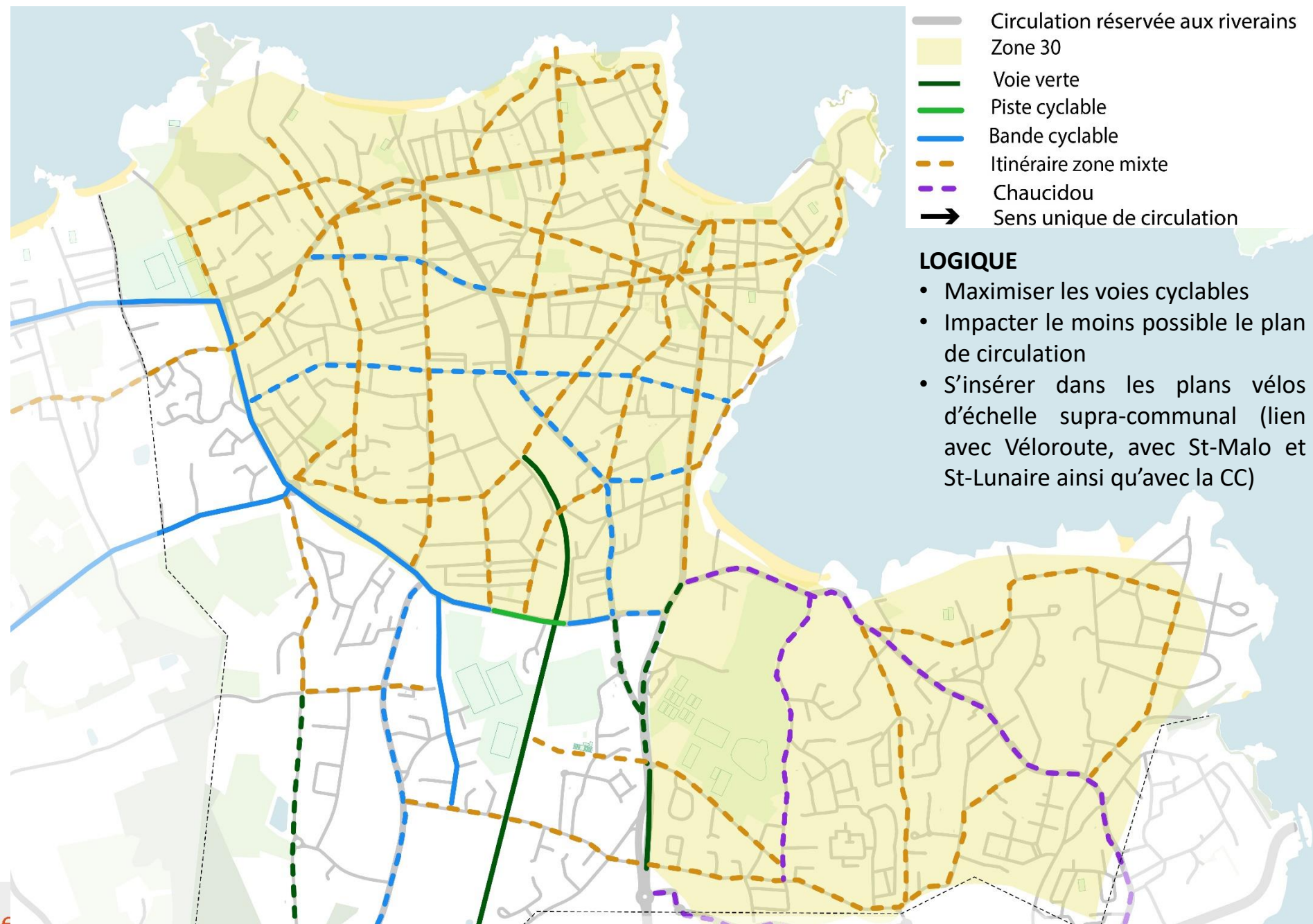


PLAN VÉLO (ACTUEL)

-  Circulation réservée aux riverains
-  Zone 30
-  Voie verte
-  Piste cyclable
-  Bande cyclable
-  Itinéraire zone mixte
-  Chaucidou
-  Sens unique de circulation




PLAN VÉLO (A TERME)



RECONFIGURATION DU STATIONNEMENT

etc
consultant en mobilité

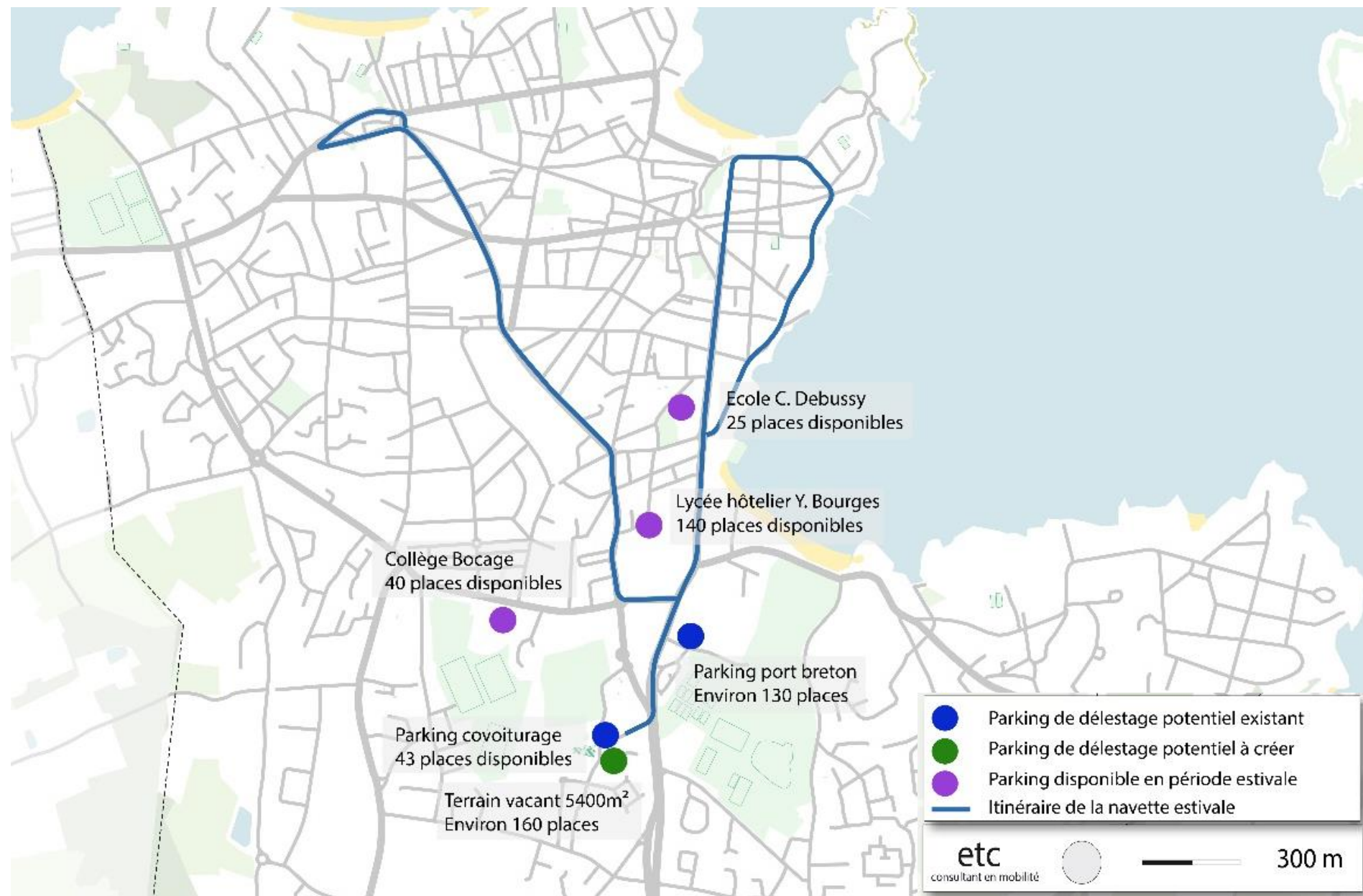


200 m

- P** Parking souterrain
- Stationnement transformé / supprimé
- Nombre de voitures rabattues
- 5** Nombre de places de stationnement après projet
- (35)** Nombre de places de stationnement avant projet



AIRES DE STATIONNEMENT ET NAVETTE POUR LE DÉLESTAGE

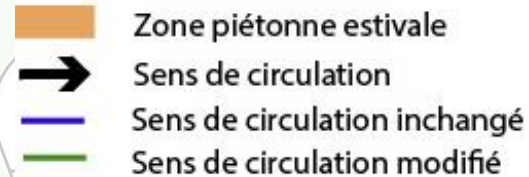


SCÉNARIO 1 – BOULEVARD WILSON PIÉTONNISÉ

Scénario 1 (période estivale)

VARIATIONS

- Boulevard Wilson piétonnisé en période estivale
- Levasseur circulée
- Bd Wilson et Albert 1er déconnectés
- Albert Lacroix et Edouard VII à sens unique
- Car et bus ne desservent plus le centre-balnéaire
- Rue de Notre-Dame (St-Enogat) piétonnisée en période estivale

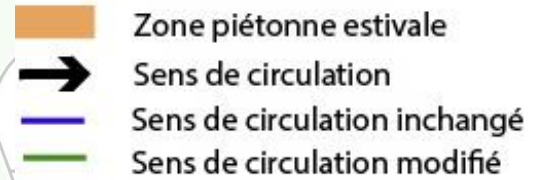
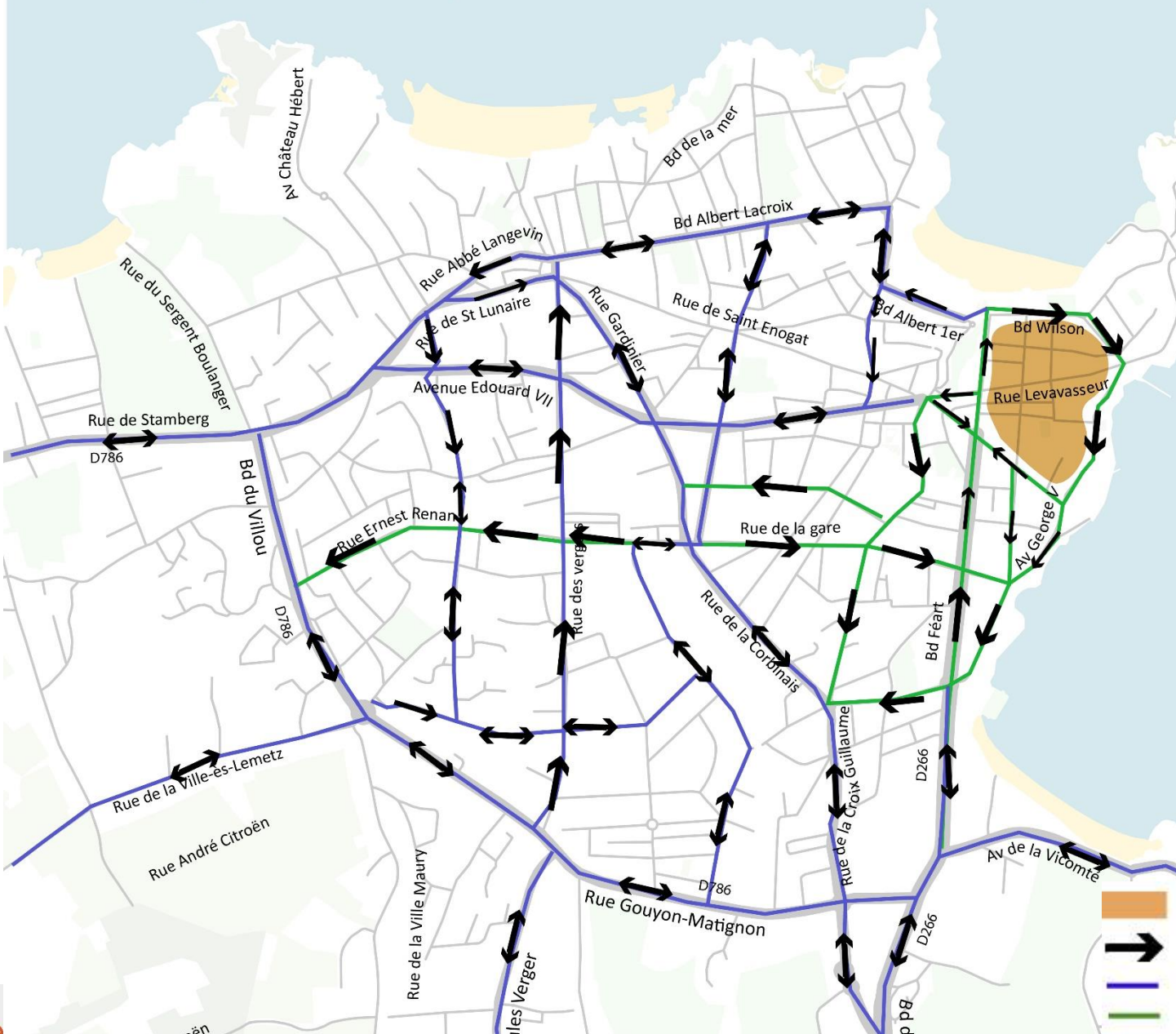


SCÉNARIO 2 – RUE LEVAVASSEUR PIÉTONNISÉE

Scénario 2 (période estivale)

VARIATIONS

- Rue Levassesseur piétonnisée en période estivale
- Boulevard Wilson circulé
- Boulevard Féart entrant
- Rue Leclerc dans le sens sortant avec double sens entre le parking du tennis et la rue Jacques Cartier
- Aménagement de Georges V à plat (type zone 20) de Levavasseur à la promenade des Alliés



COMPARAISON DES TROIS SCÉNARIOS POUR LE CŒUR DE VILLE (ÉTÉ)



COMPARAISON DES TROIS SCÉNARIOS POUR LE CŒUR DE VILLE (HIVER)



CARNET DE COUPES

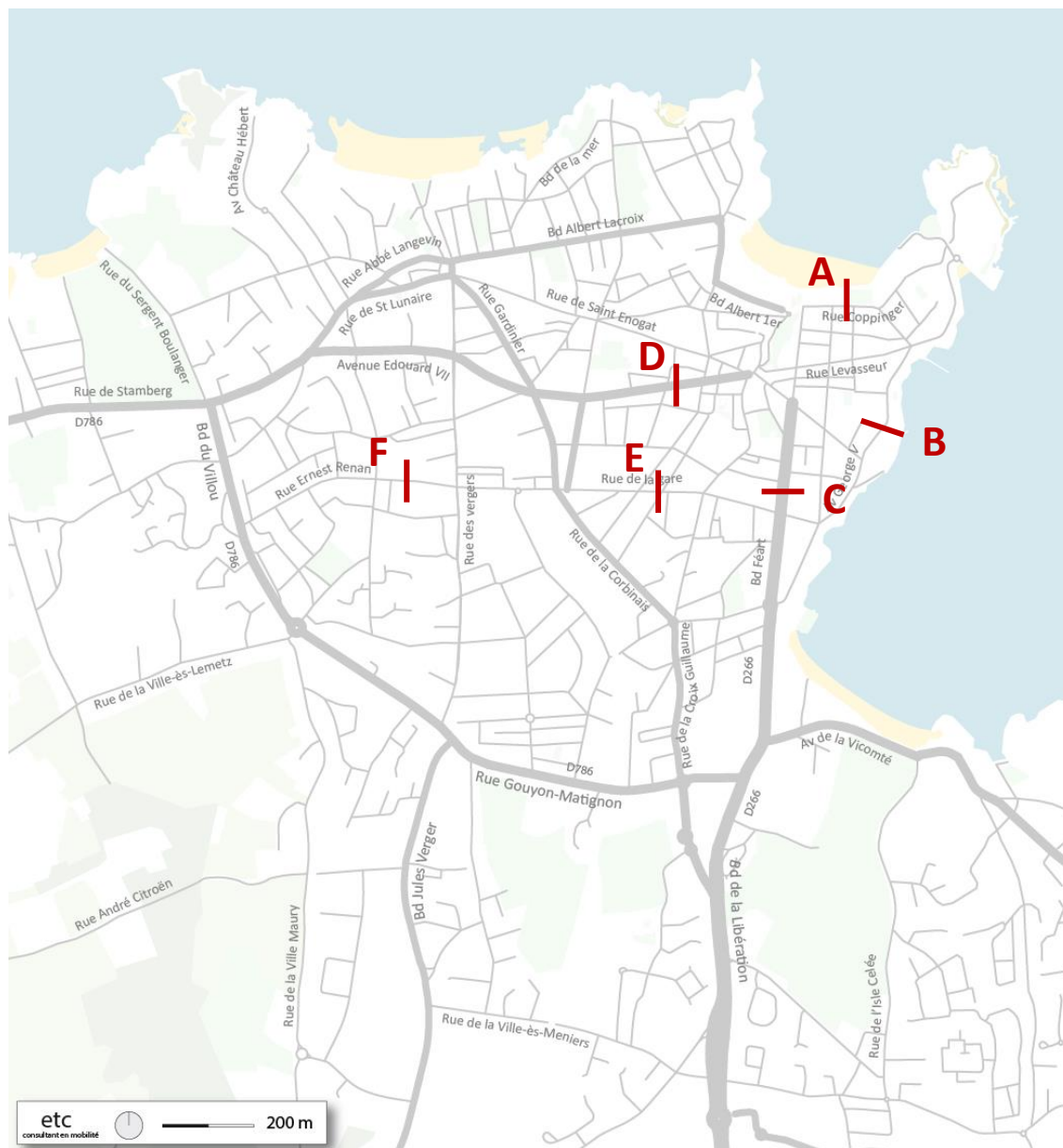
AV. GEORGES V

BD FÉART

AV. EDOUARD VII

RUE ERNEST RENAN

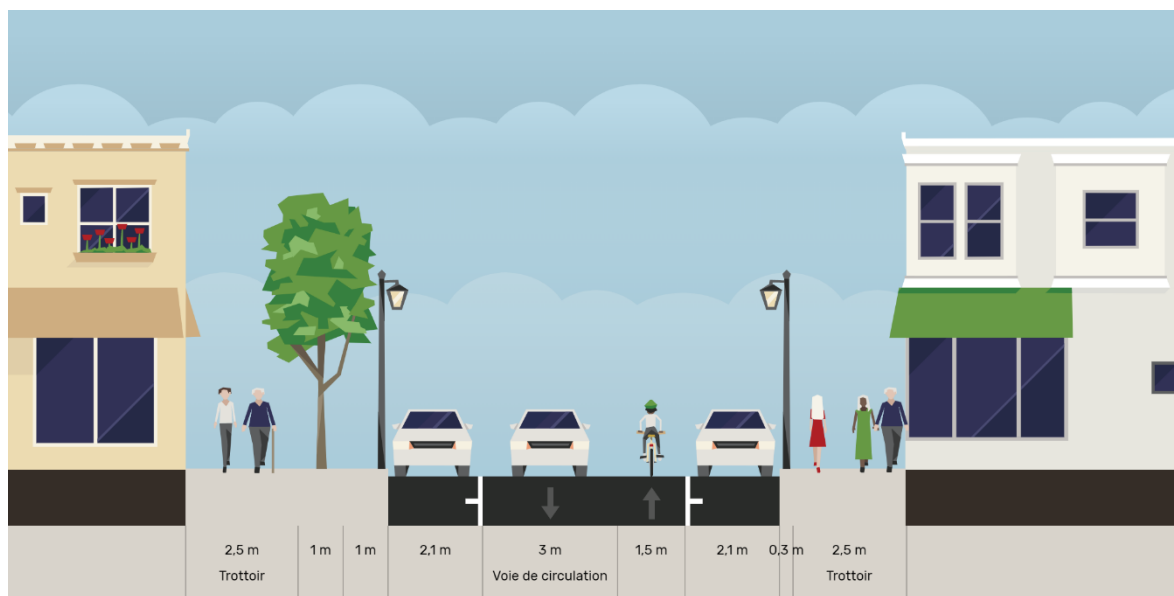
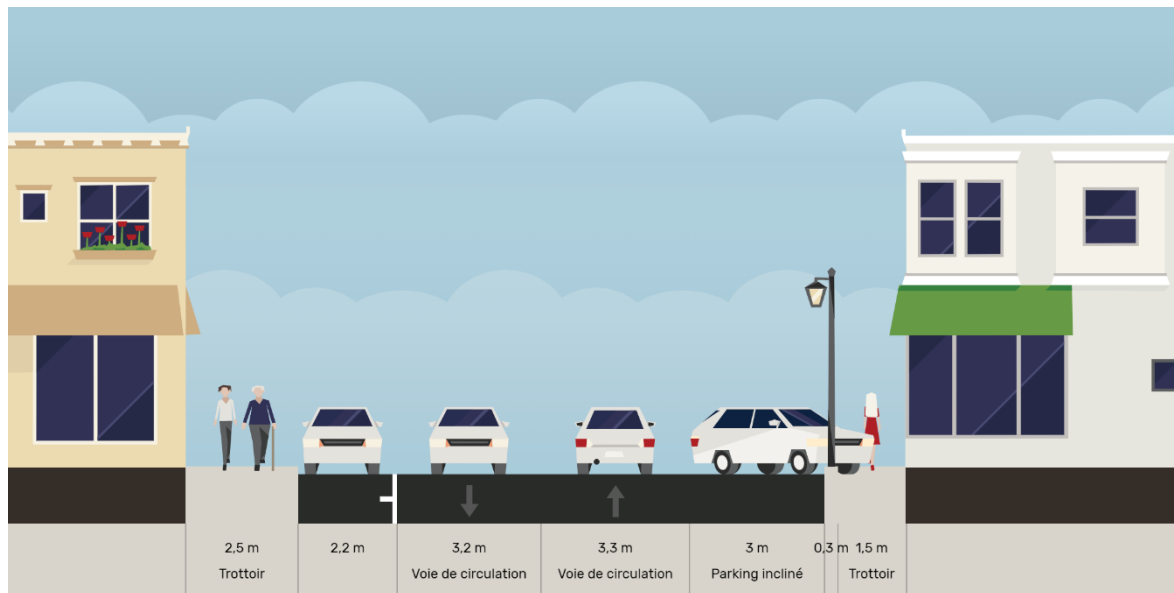
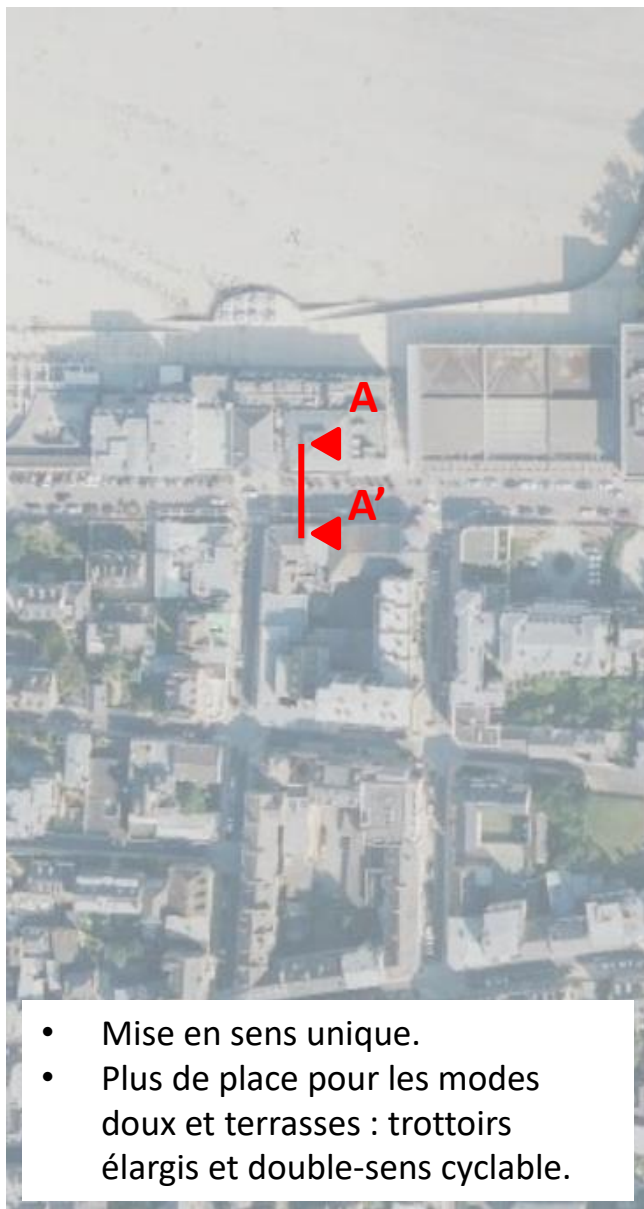
RUE DE LA GARE



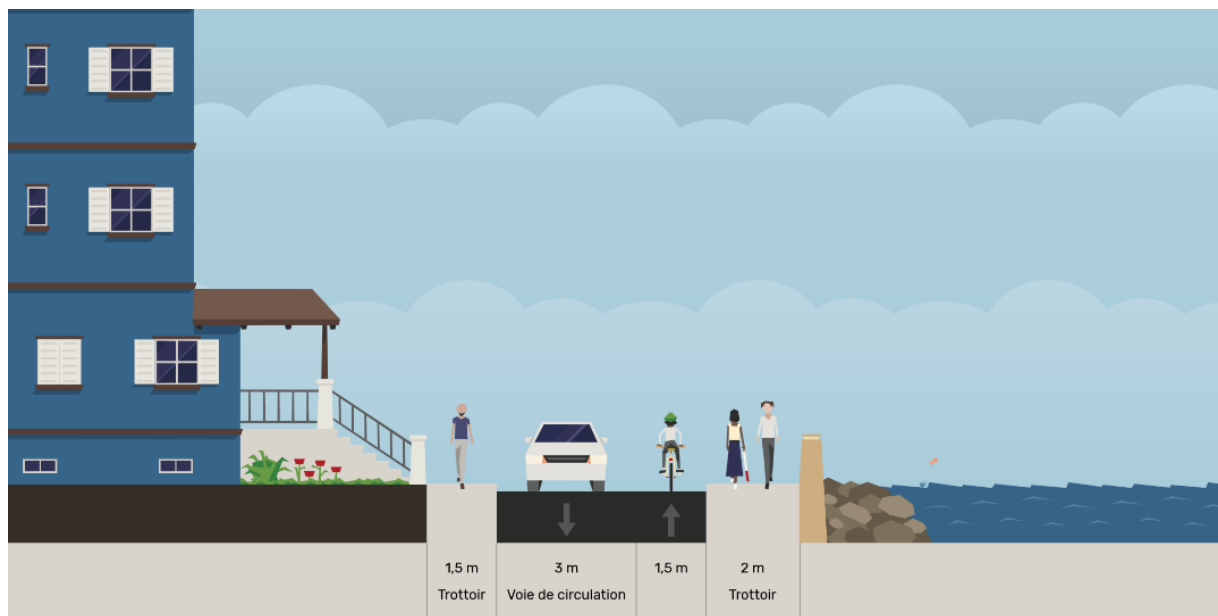
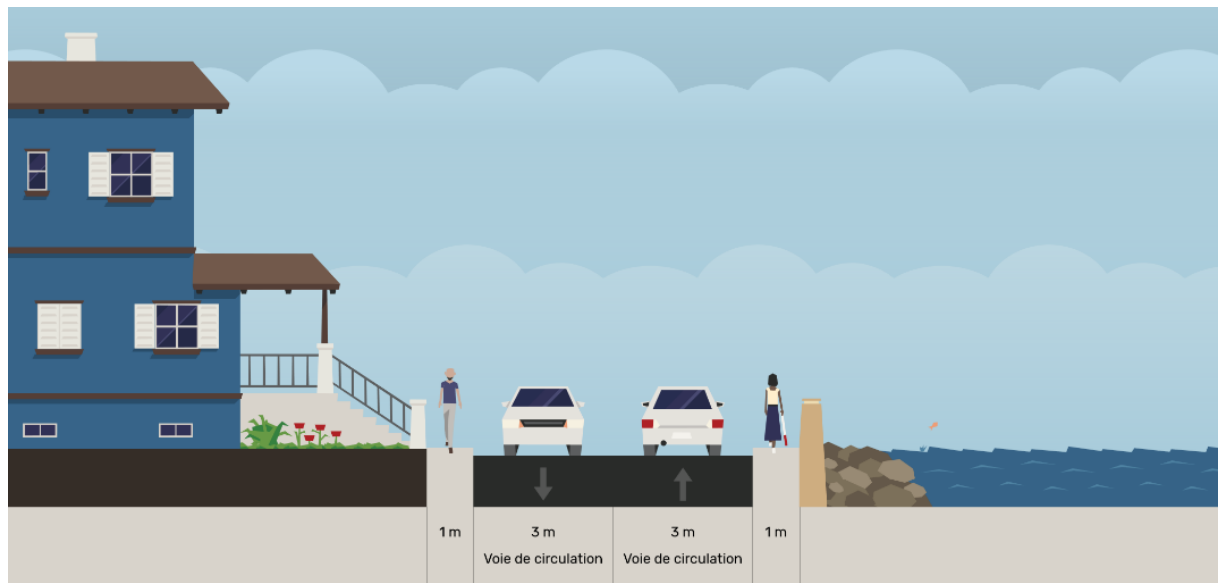
Coupes réalisées – ETC

ÉTUDE URBAINE DE DÉPLACEMENT
DINARD – 2022

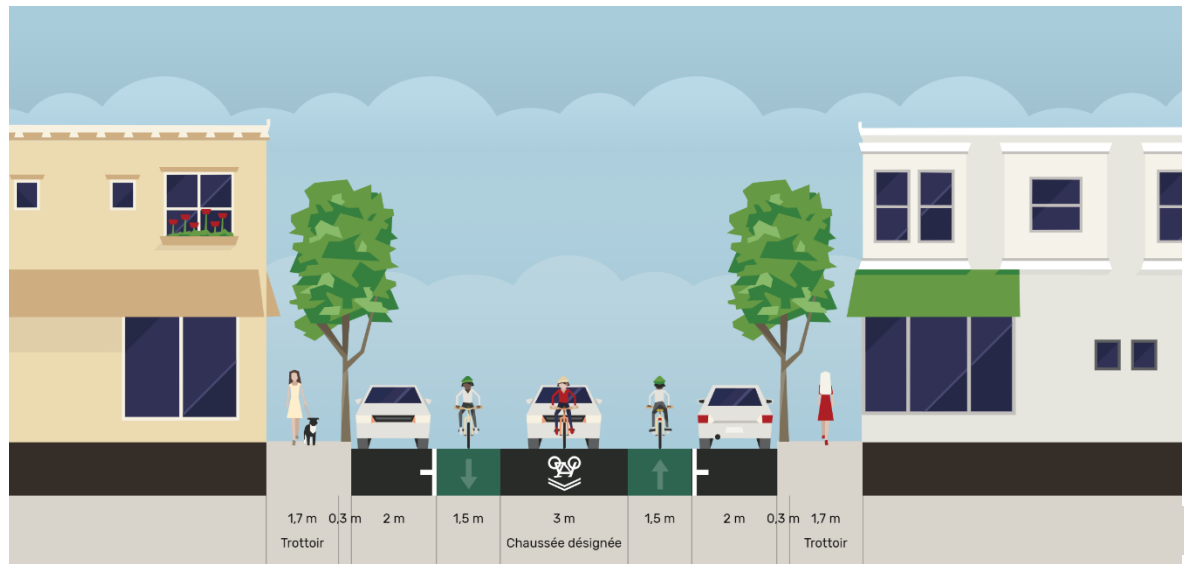
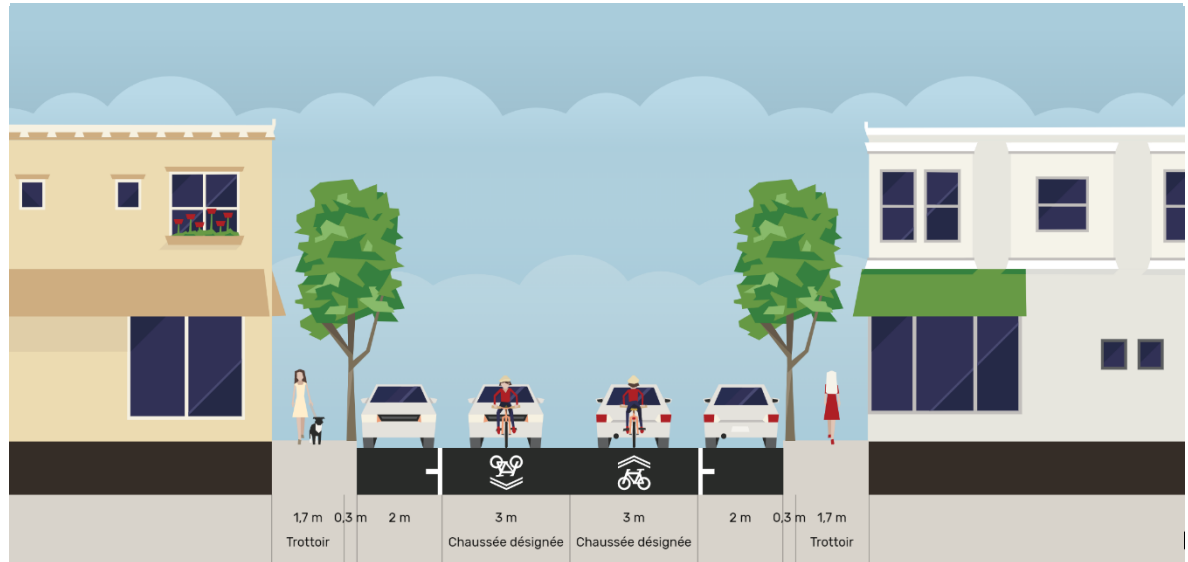
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : WILSON (16M)



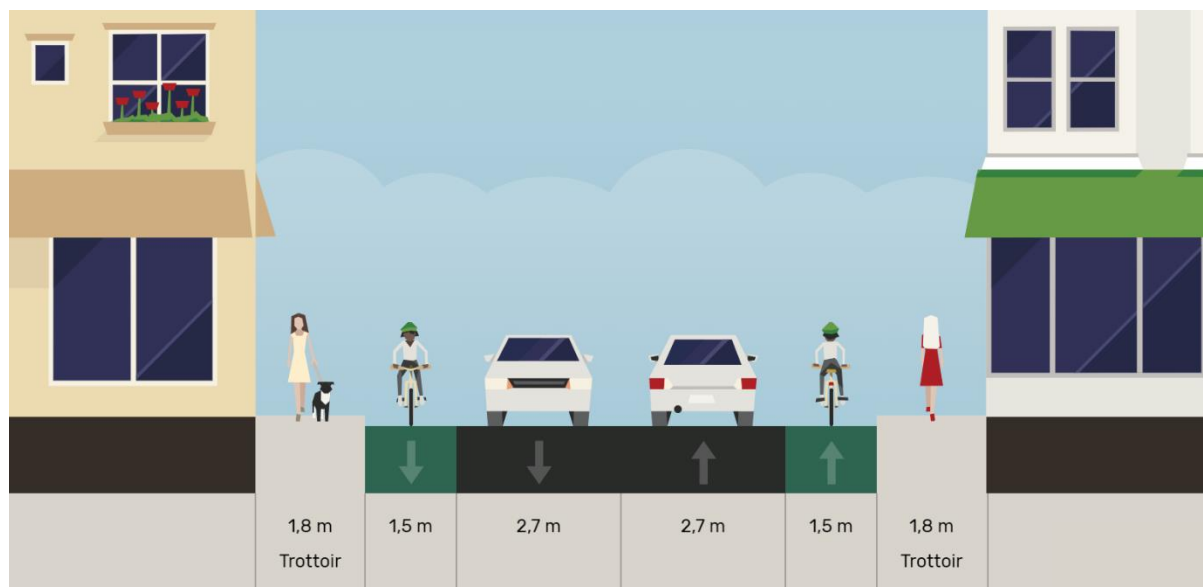
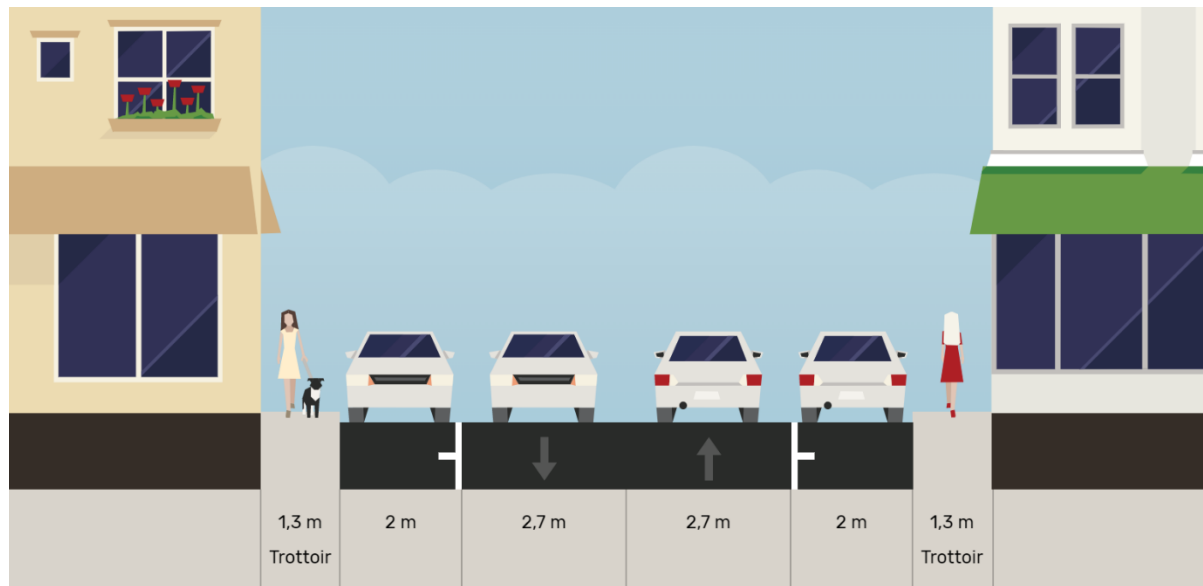
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : AVENUE GEORGE V (8M)



AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BOULEVARD FÉART (14 M)

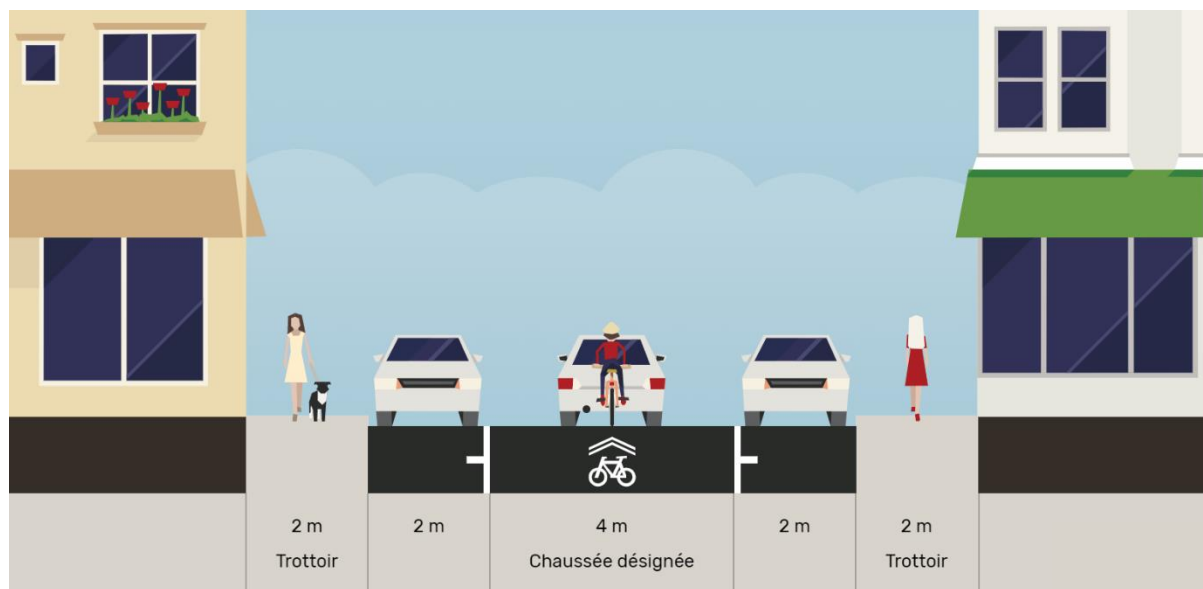
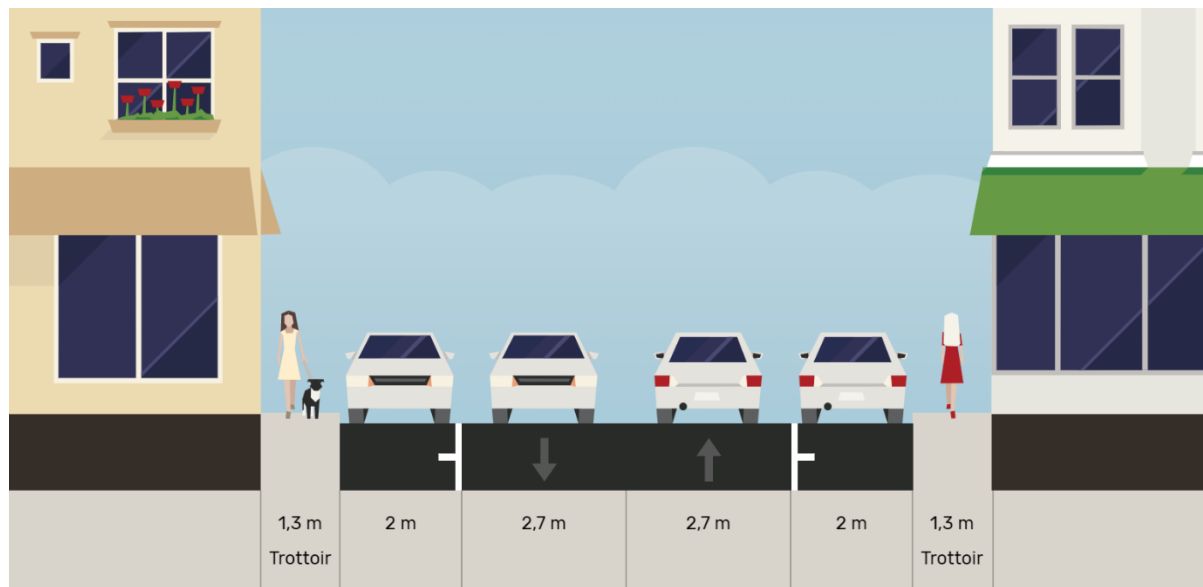
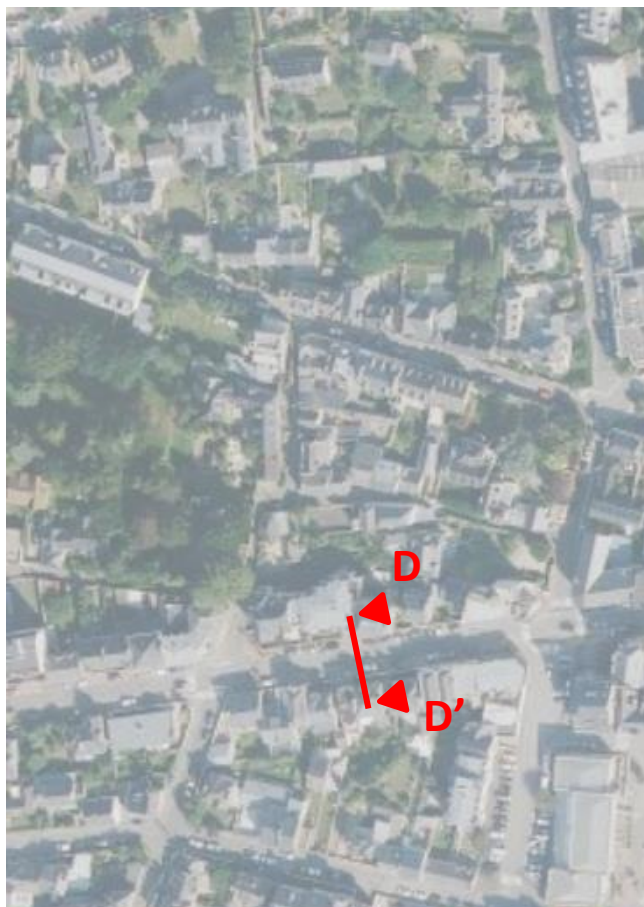


AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : EDOUARD VII (12 M)



- Bandes cyclables
- Suppression du stationnement
- Trottoirs élargis

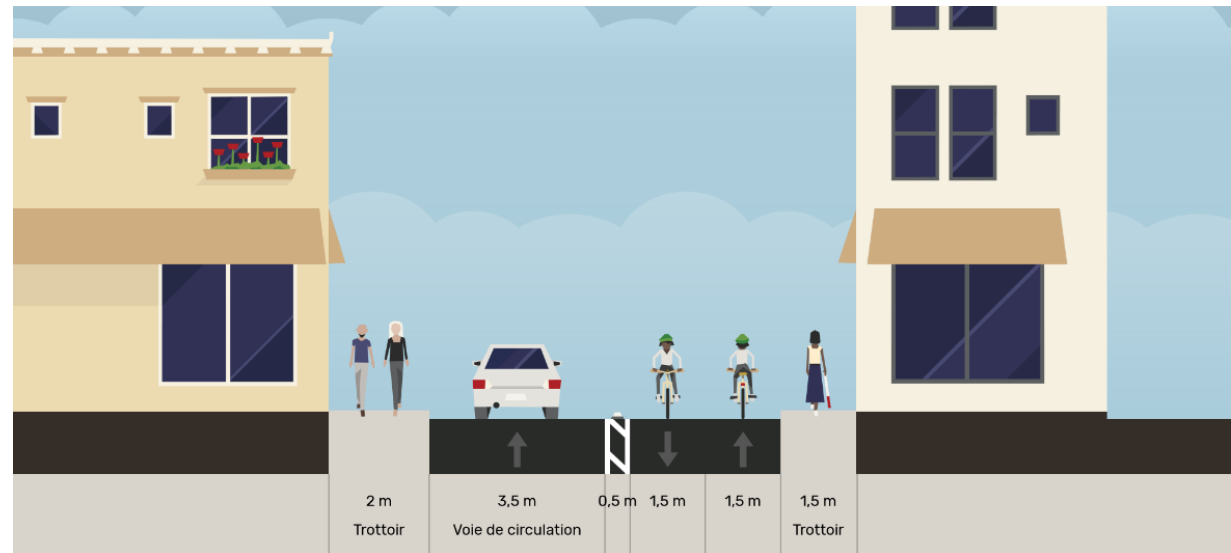
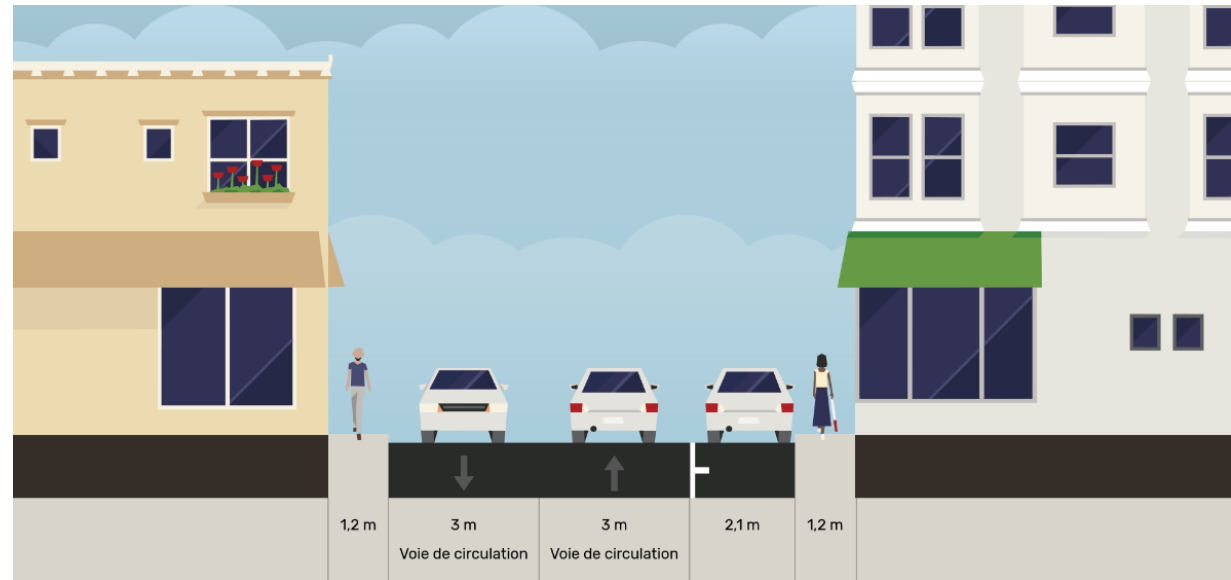
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : EDOUARD VII (12 M)



- Zone 30
- Trottoirs élargis
- Stationnements maintenues.
- Signaler la présence des cyclistes (pictogrammes au sol et signalisation verticale).

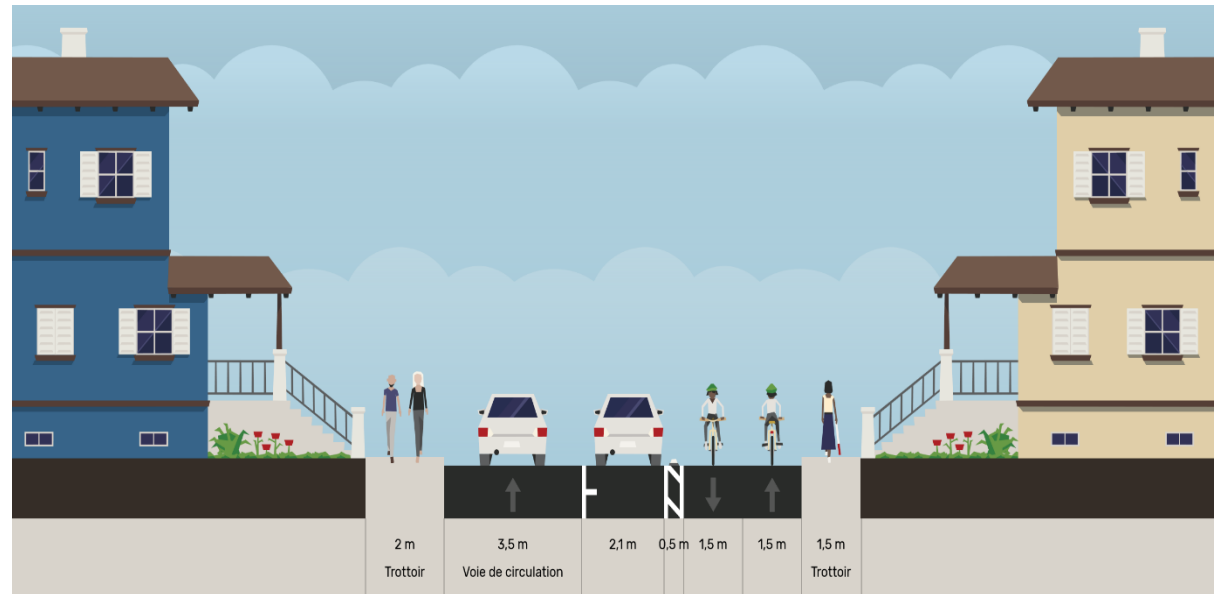
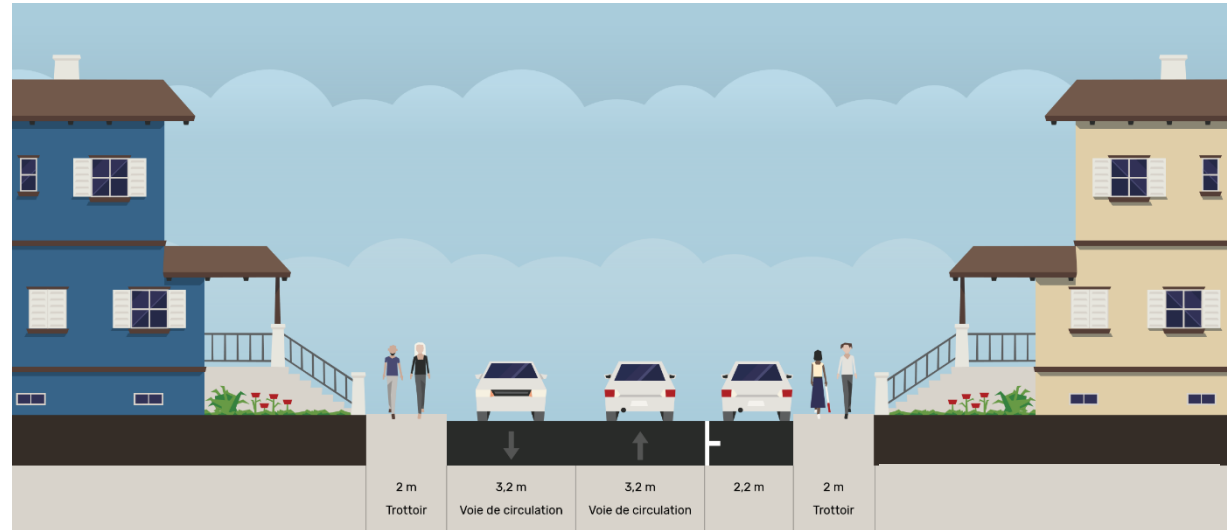
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE DE LA GARE (10,5M)

- Mise en sens unique
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Stationnement supprimé



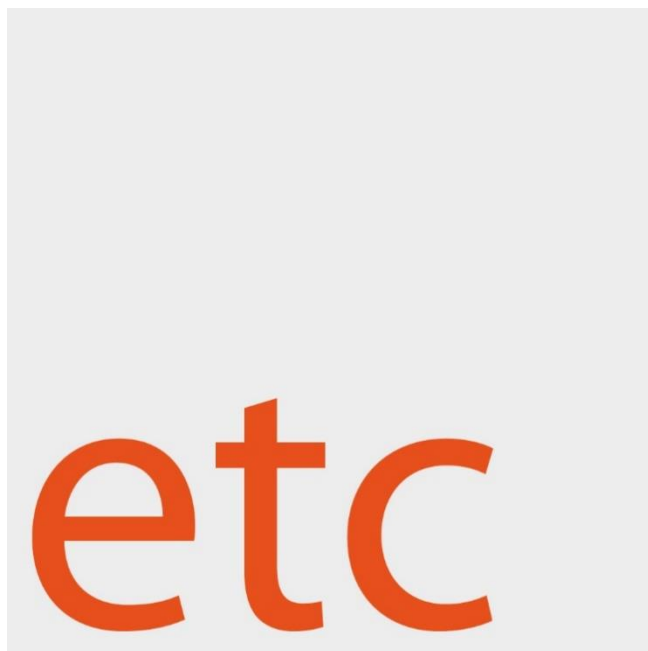
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE ERNEST RENAN (10M)

- Mise en sens unique
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Maintien du stationnement



Vous pouvez contribuer librement au projet en envoyant vos observations/propositions à l'adresse mail suivante :

consultation.etude.urbaine@gmail.com



consultants en mobilité

221, Rue Lafayette
75010 Paris
(33) 1 85 09 60 33

contact@etc-mobilite.fr
www.etc-mobilite.fr






**Nous vous remercions
pour votre attention**

ANNEXES

1. EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS DE VOIE ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

AMÉNAGEMENT CYCLABLES, VITESSES ET FLUX

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

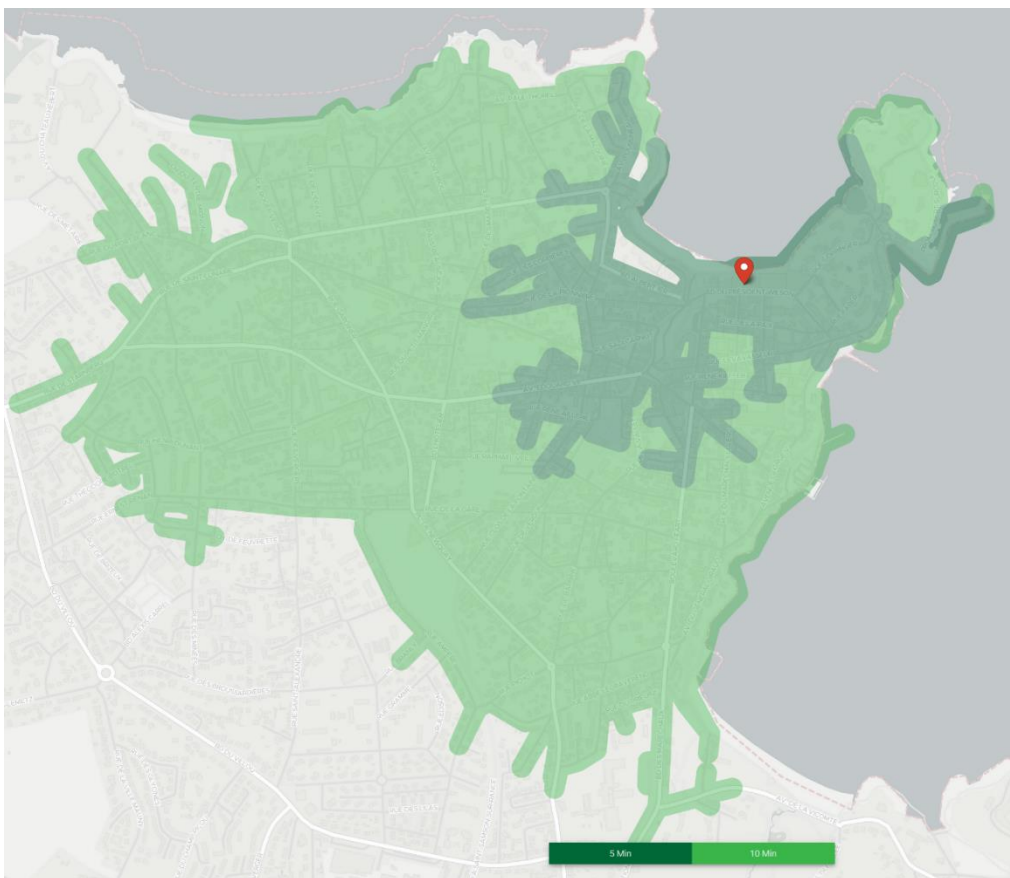
Préconisation des aménagements cyclables selon les flux et la typologie de la voirie - CEREMA

HIÉRARCHIE DES FLUX EXISTANTS

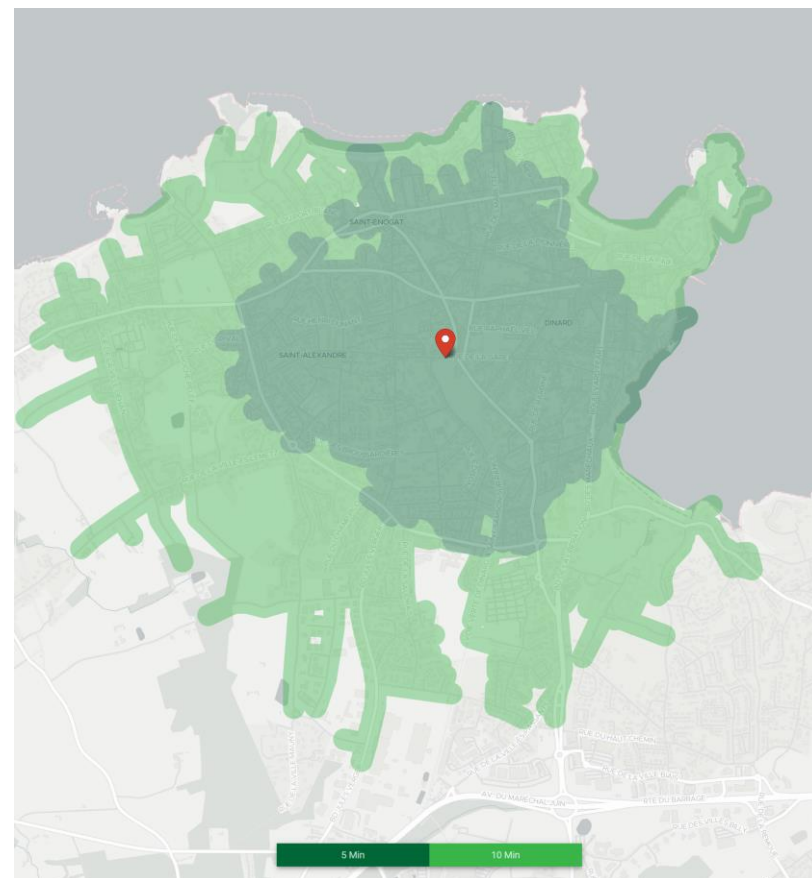


HIÉRARCHIE DES FLUX PROJÉTÉS





Périmètre accessible en 5 et 10 minutes à vélo depuis l'hypercentre – Targomo



Périmètre accessible en 5 et 10 minutes à vélo depuis le projet EIFFAGE – Targomo

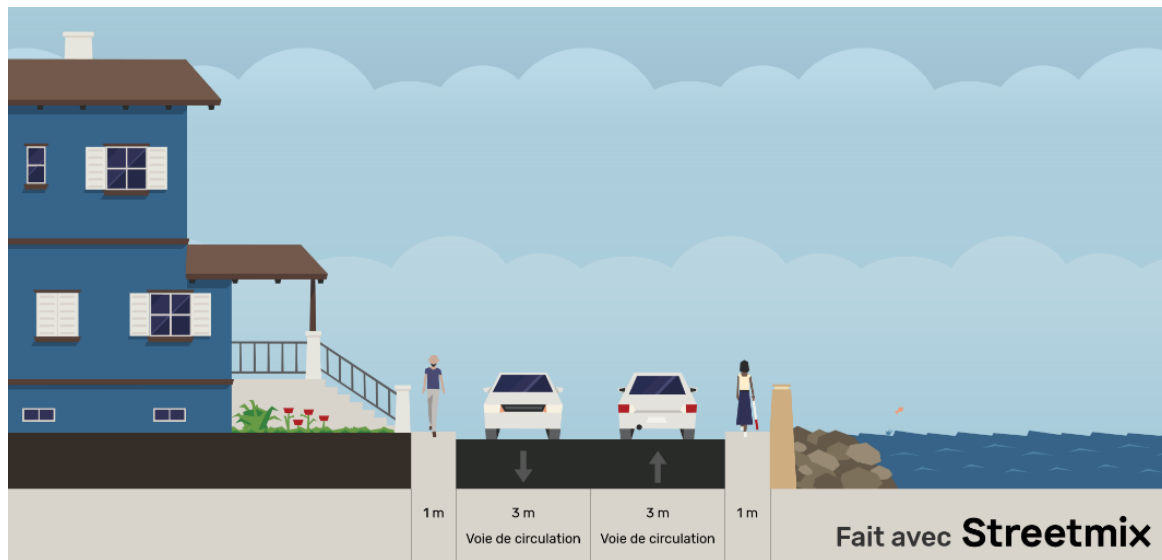
- L'hypercentre de Dinard est entièrement accessible en moins de 10 minutes de vélo depuis le Boulevard Wilson.
- L'hypercentre et l'ensemble des plages est accessible en moins de 10 minutes à vélo depuis le projet NEWQUAY EIFFAGE.



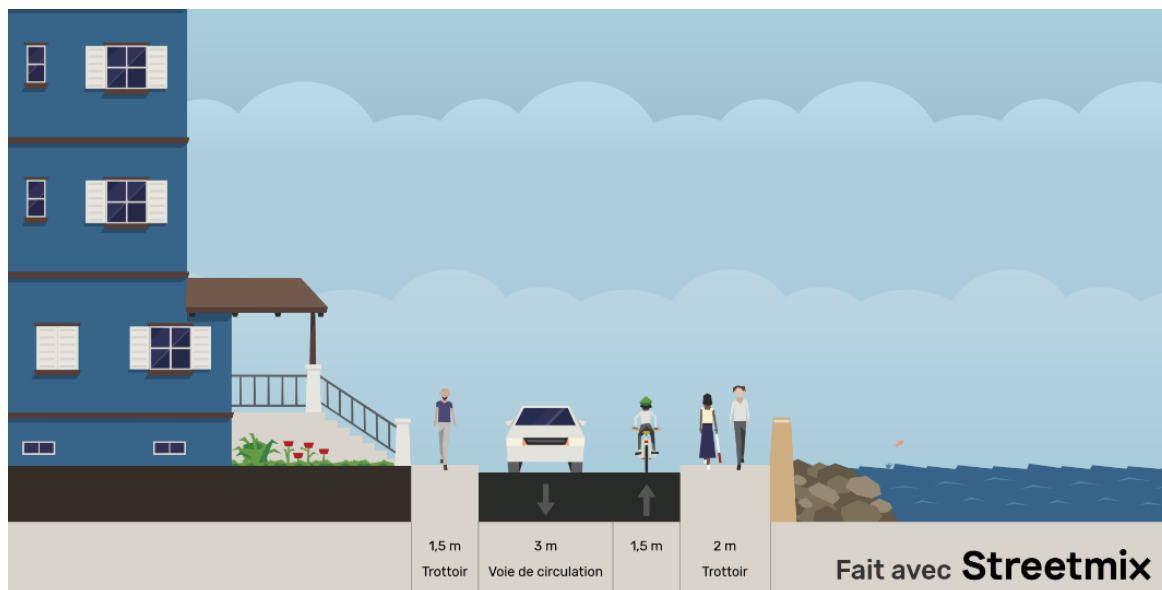
Coupes réalisées – ETC

ÉTUDE URBAINE DE DÉPLACEMENT
DINARD – 2022

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : AVENUE GEORGE V (8M)



Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix

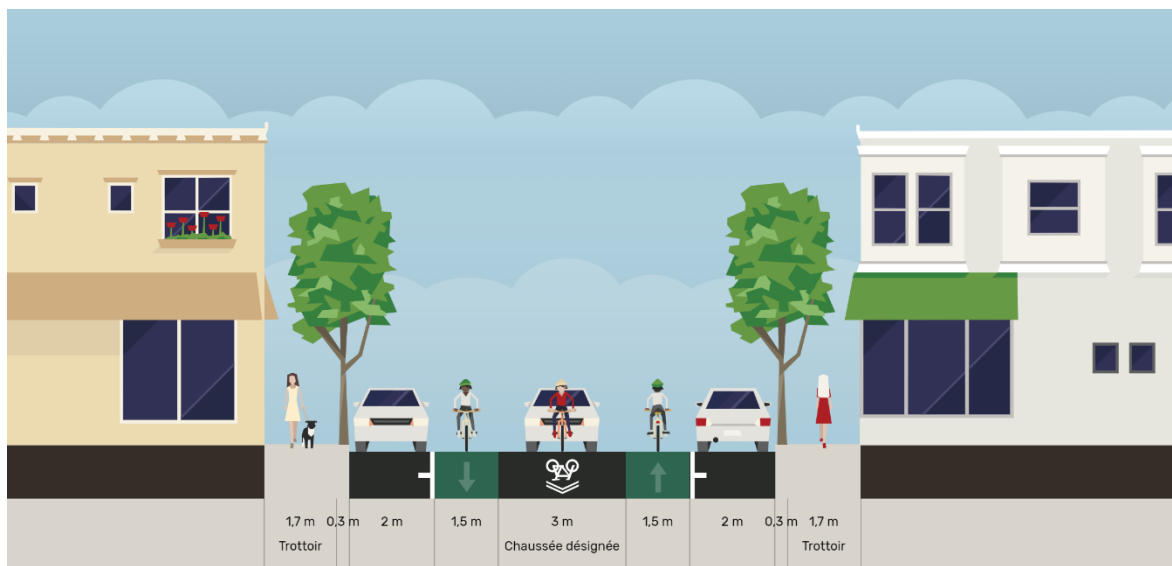
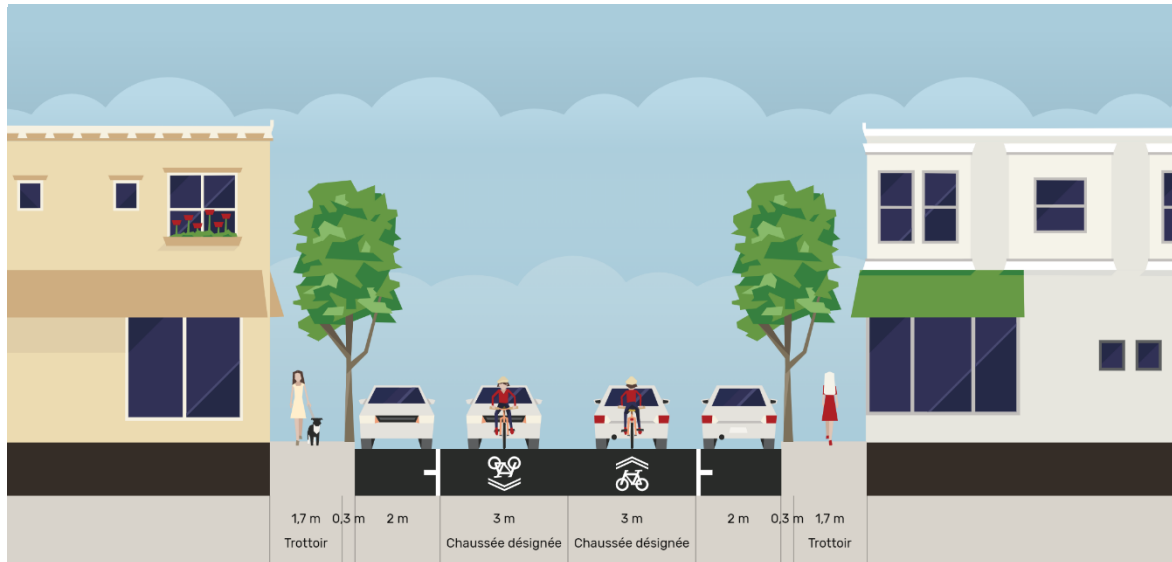


Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

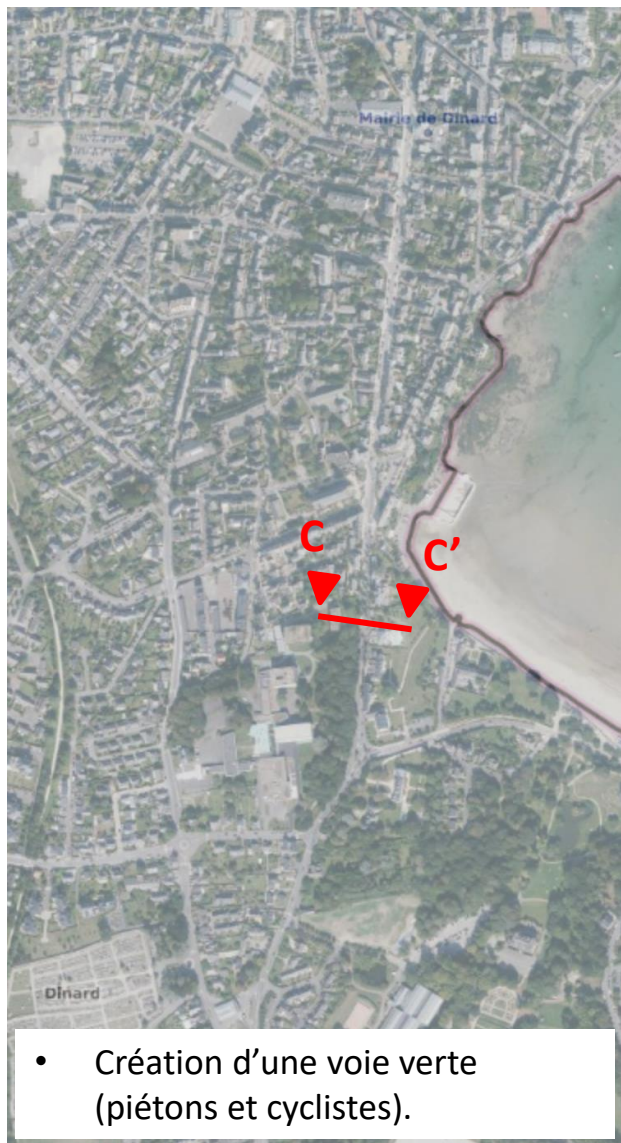
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BOULEVARD FÉART (14 M)



- Zone 30
- Voies de stationnement maintenues.
- Signaler la présence des cyclistes (pictogrammes au sol et signalisation verticale).



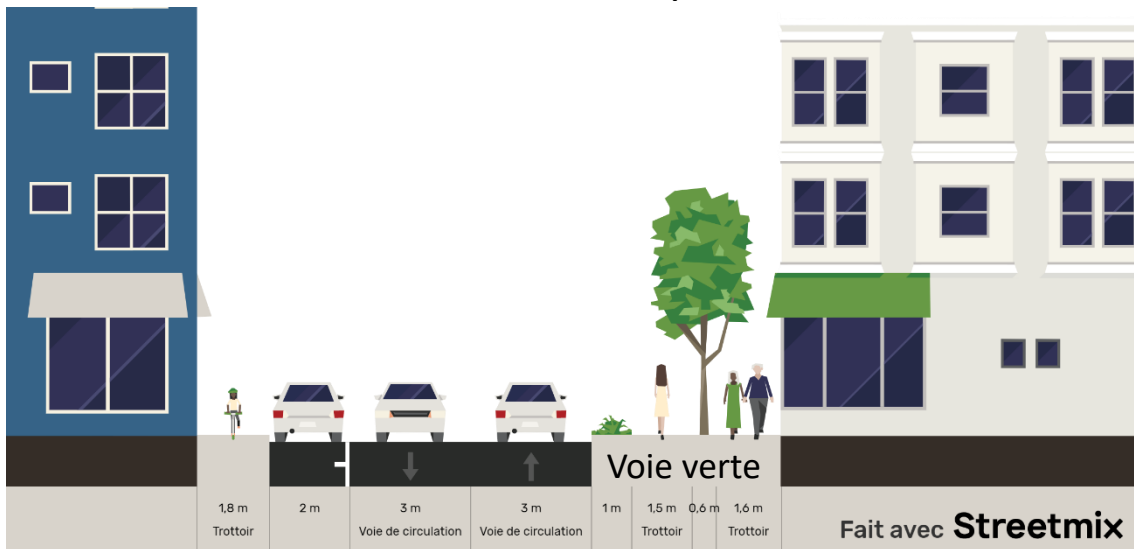
AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BD DES MARÉCHAUX (14,5M)



- Création d'une voie verte (piétons et cyclistes).

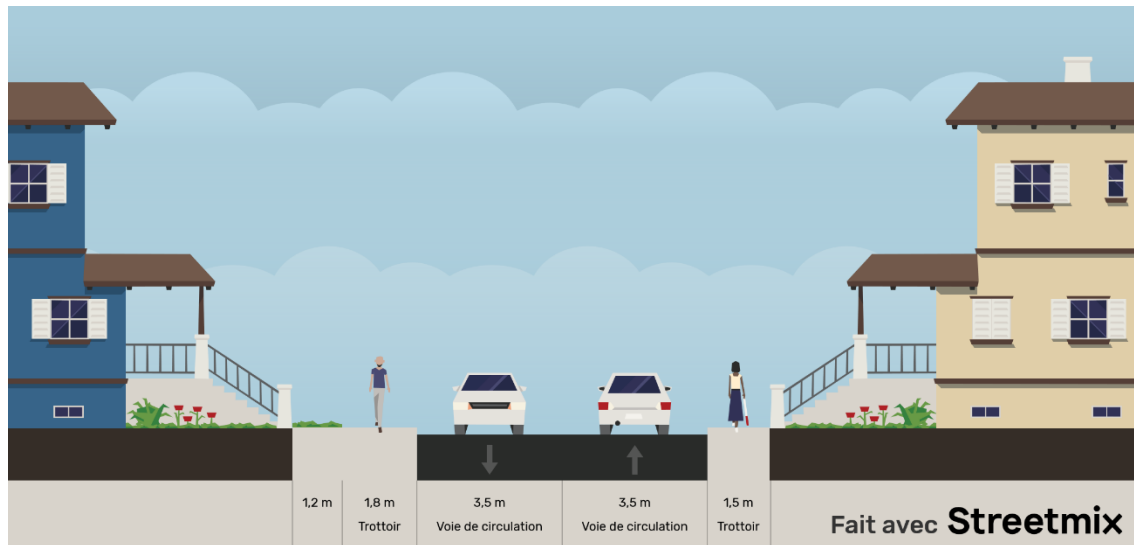


Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix

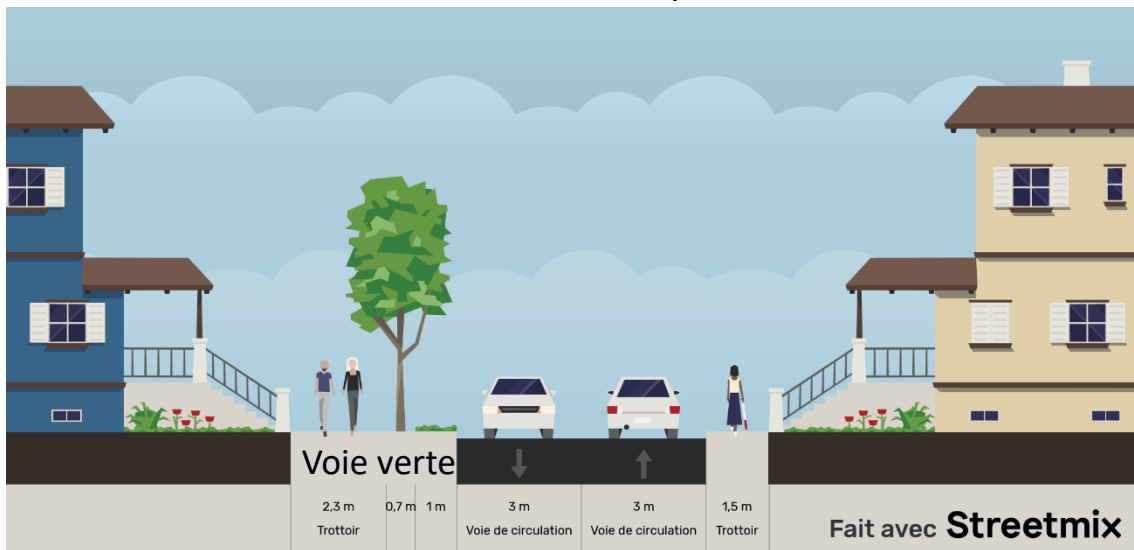


Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BD DE LA LIBÉRATION (11,5M)



Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



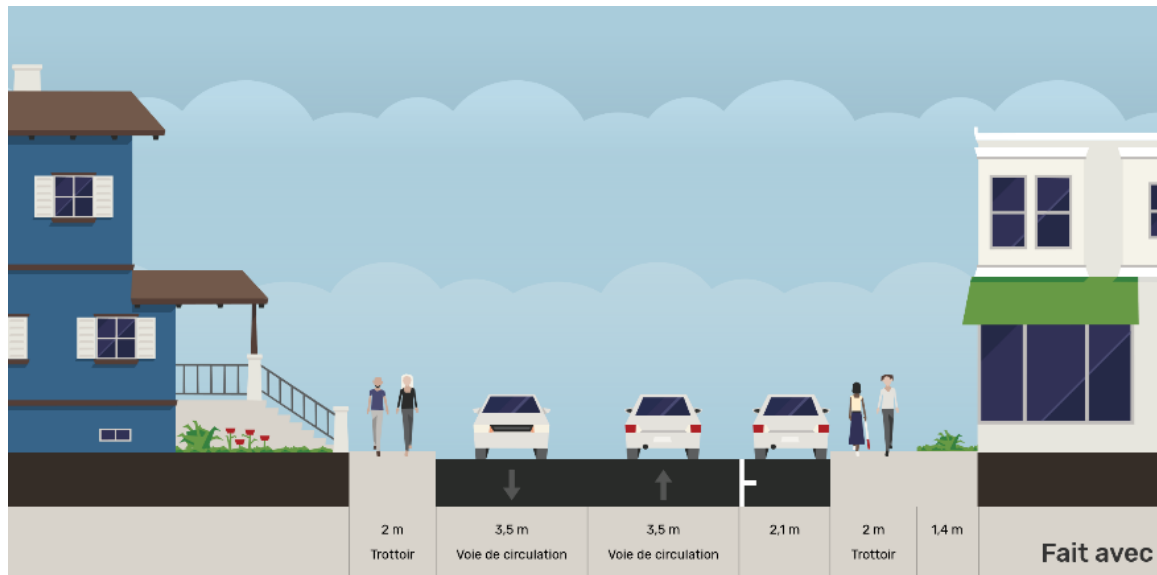
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BOULEVARD JULES VERGER (14M)

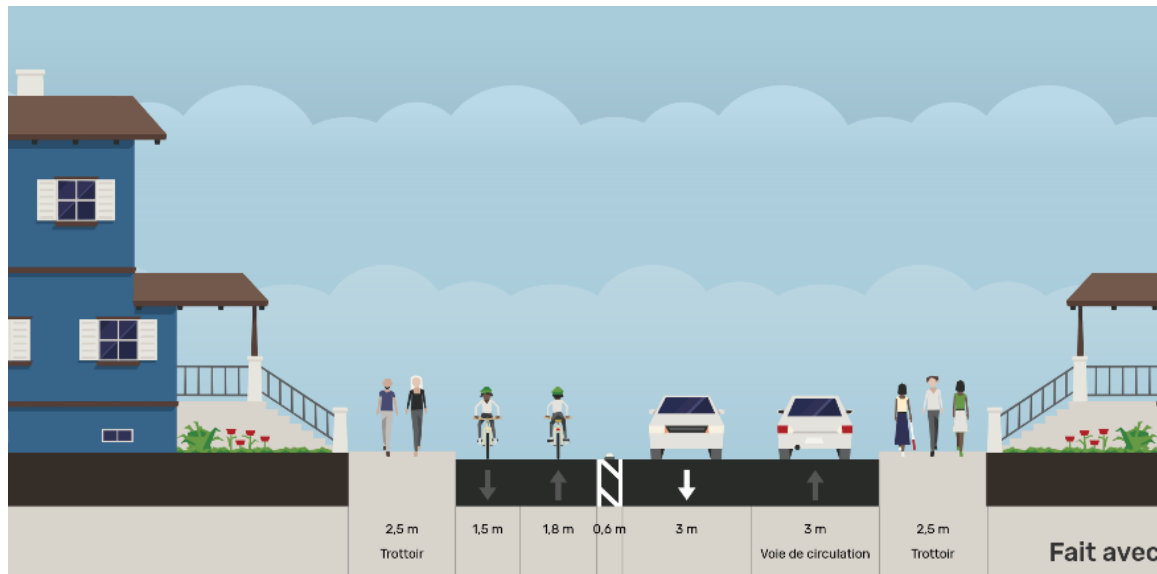


option 1 :

- Suppression de la voie de stationnement.
- Plus de place pour les modes doux : trottoirs élargis et création d'une piste cyclable bidirectionnelle.

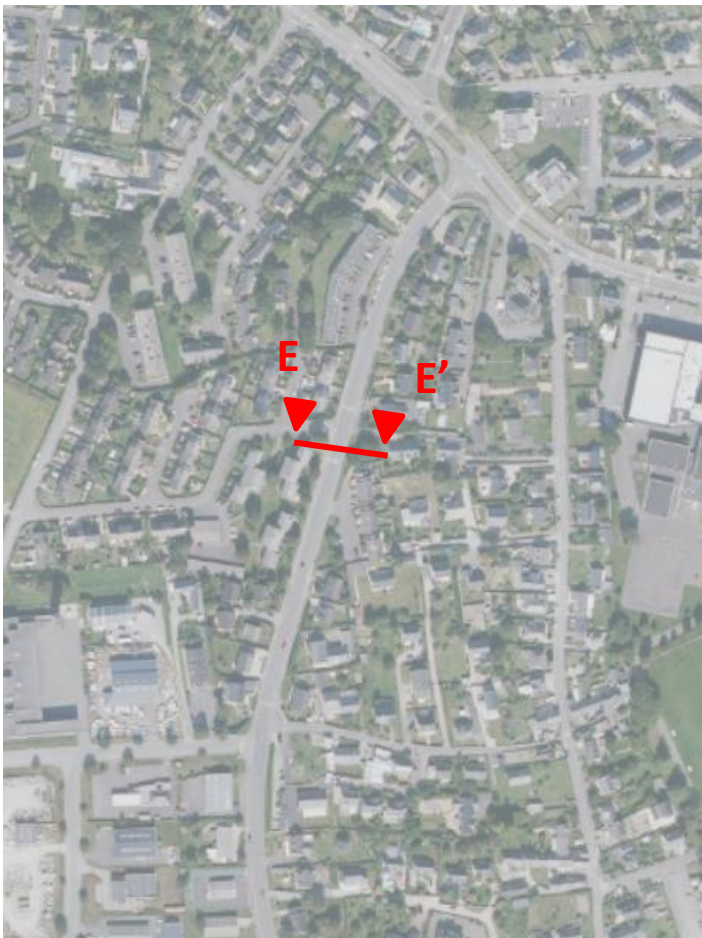


Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



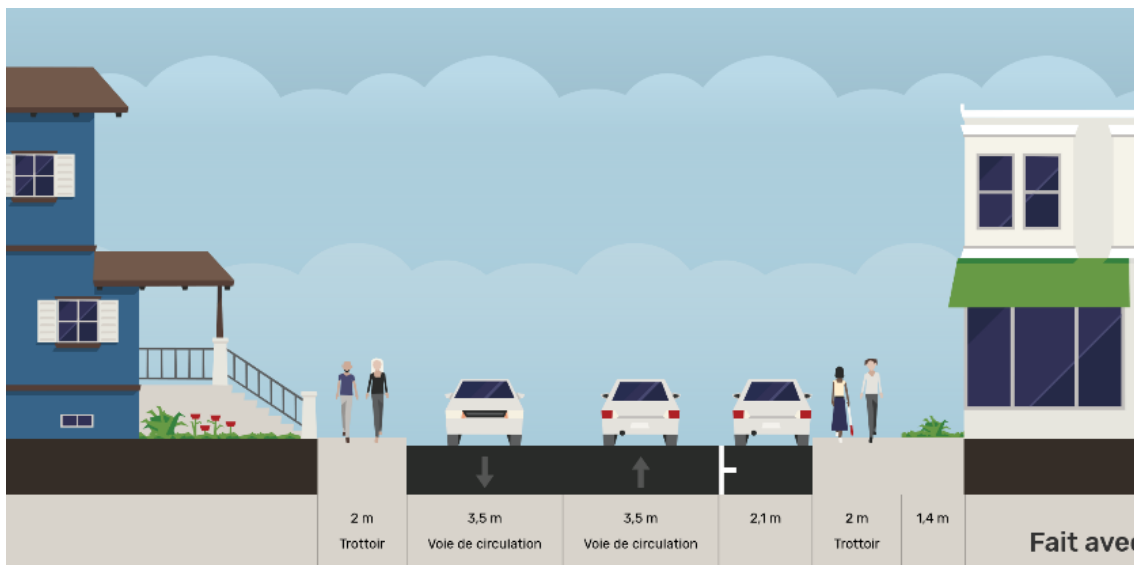
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BOULEVARD JULES VERGER (14M)

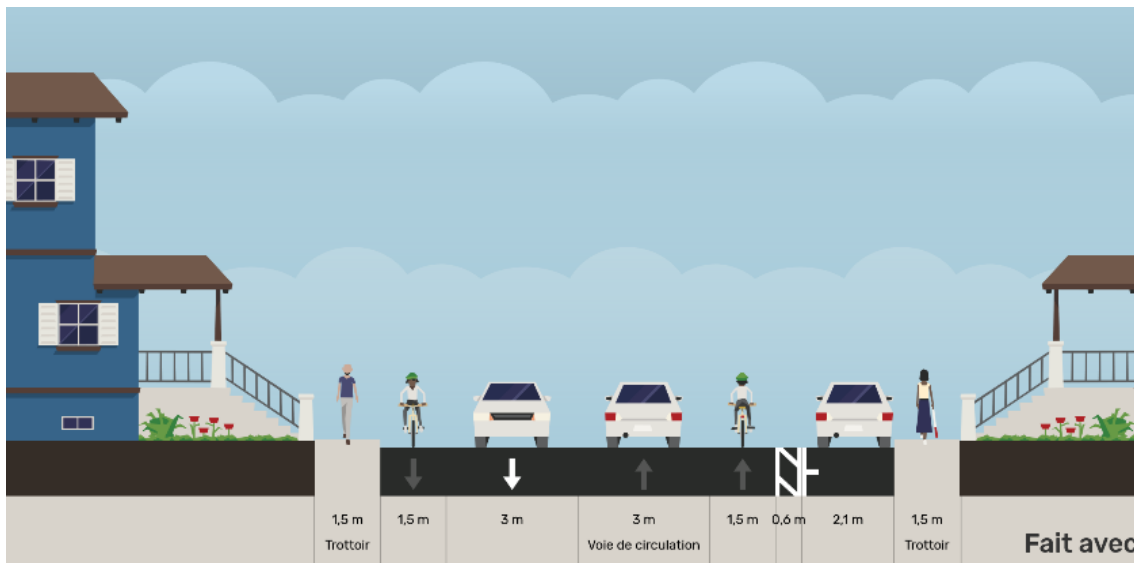


Option 2:

- Stationnement maintenu en quinconce.
- Création de bandes cyclables latérales.



Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



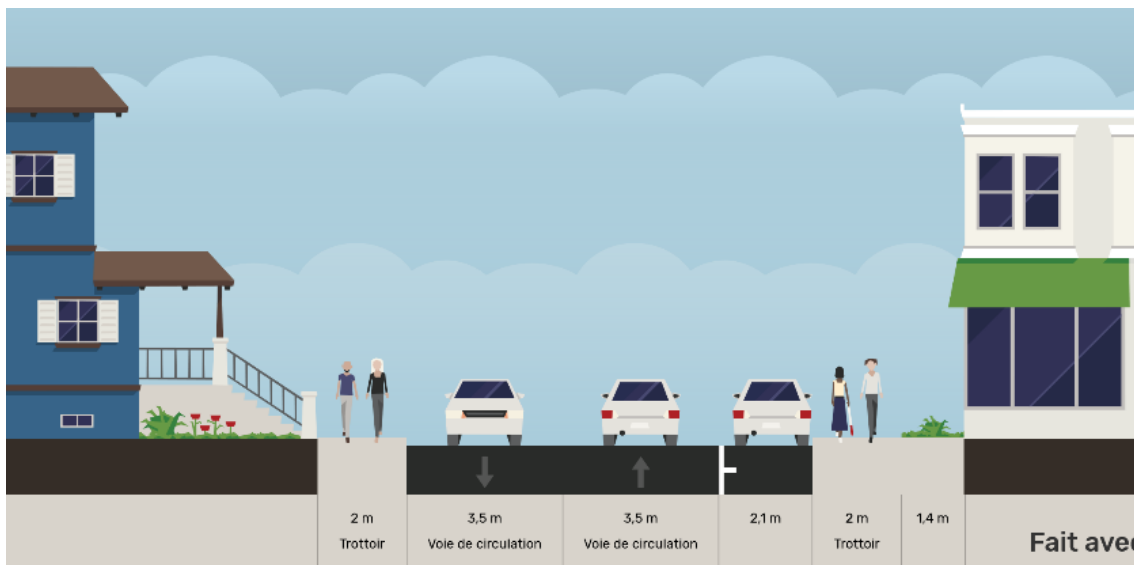
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : BOULEVARD JULES VERGER (14M)

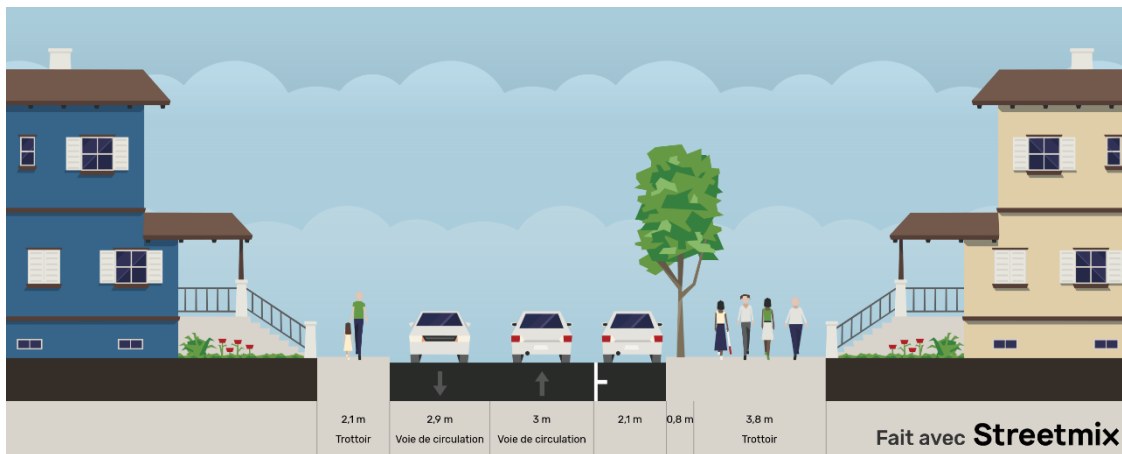


Option 3:

- Stationnement maintenu en quinconce.
- Création d'une voie verte.



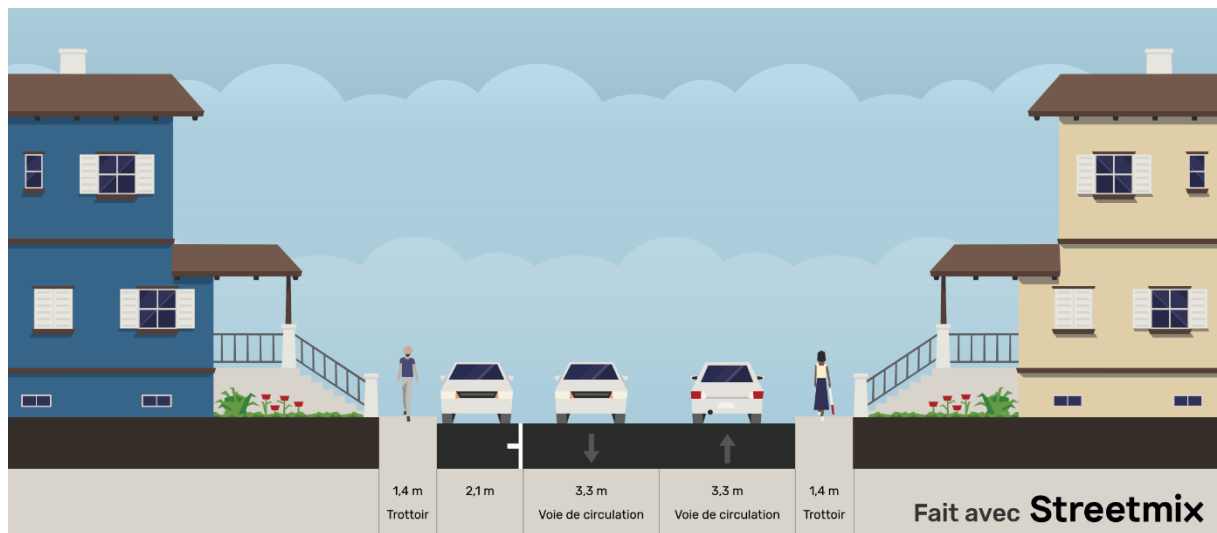
Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



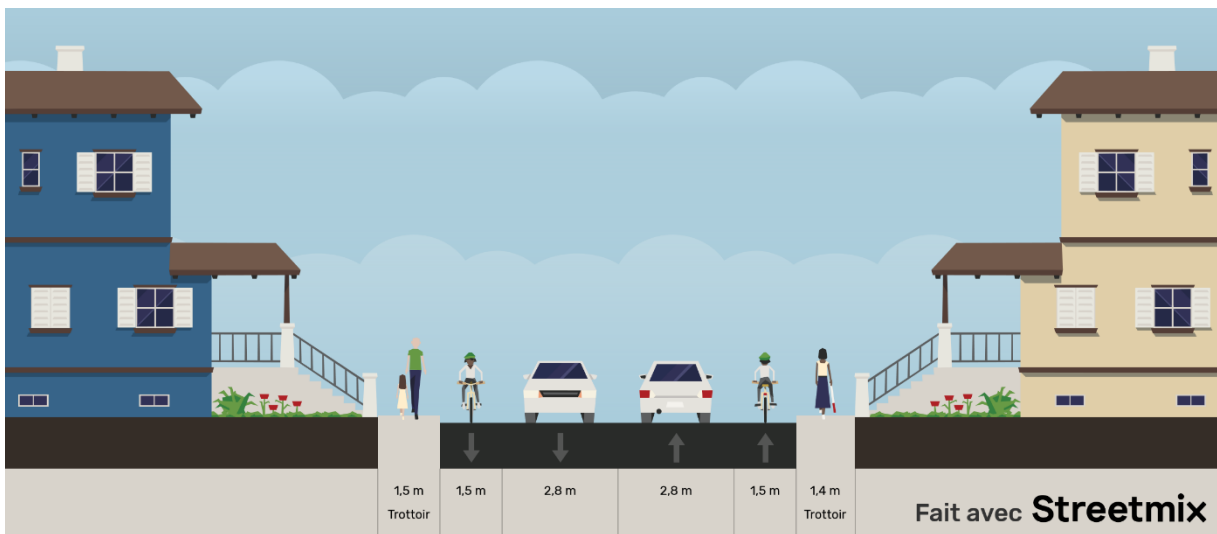
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE DE LA CORBINAIS (10M)

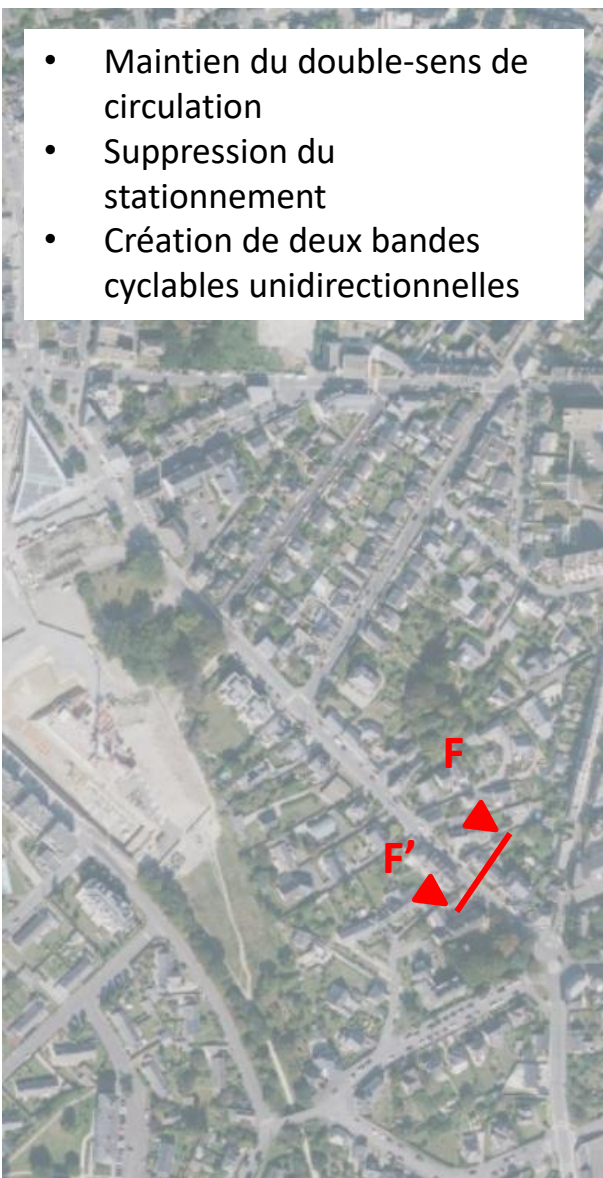
- Maintien du double-sens de circulation
- Suppression du stationnement
- Création de deux bandes cyclables unidirectionnelles



Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix

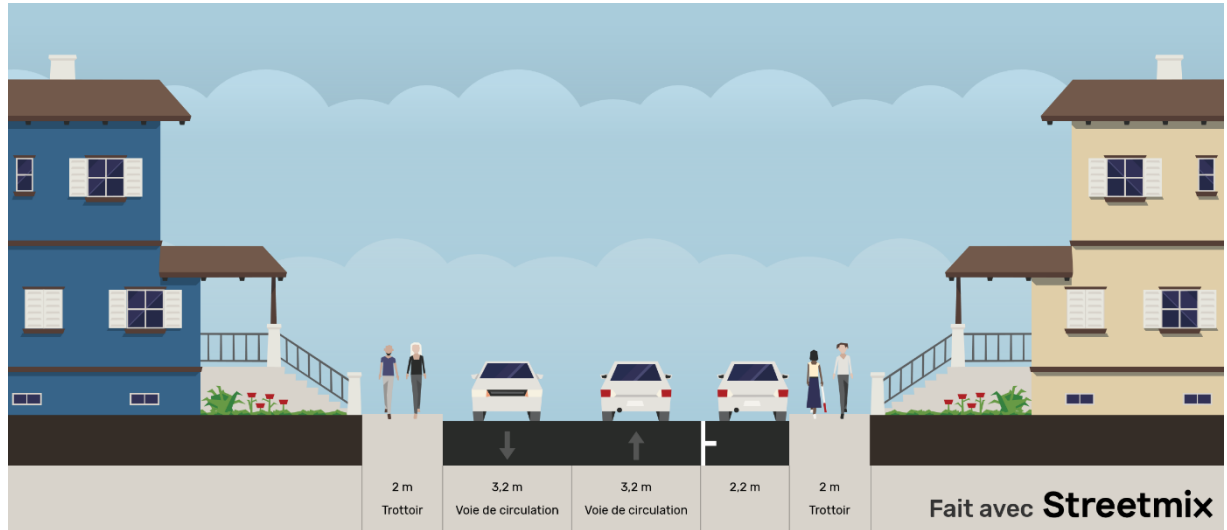


Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

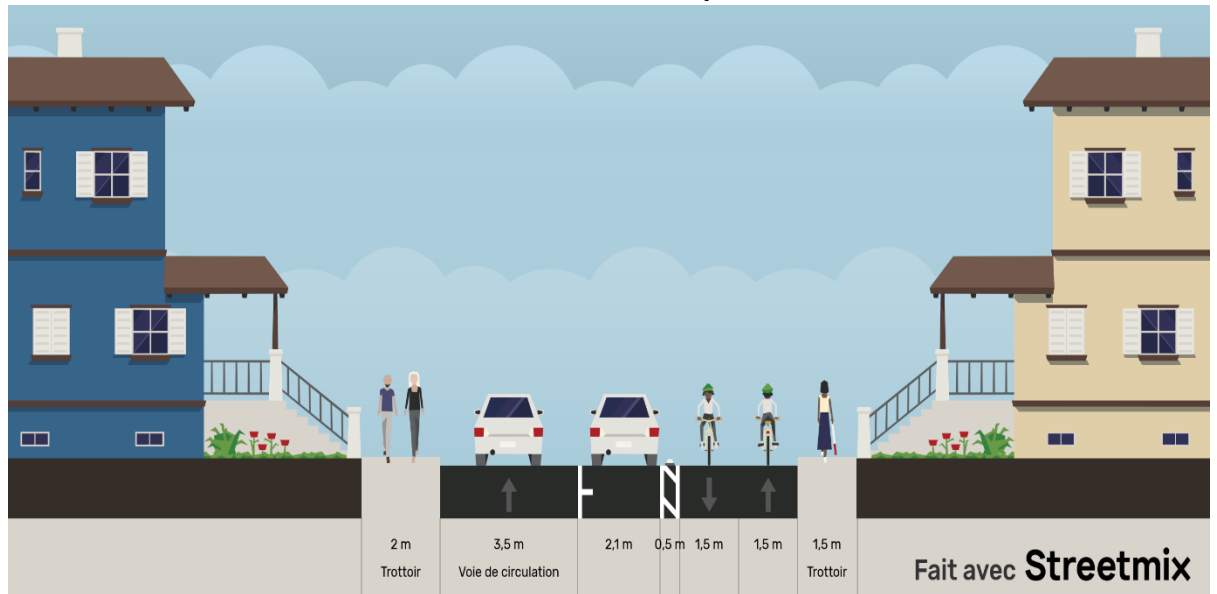


AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE ERNEST RENAN (10M)

- Mise en sens unique
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Maintien du stationnement



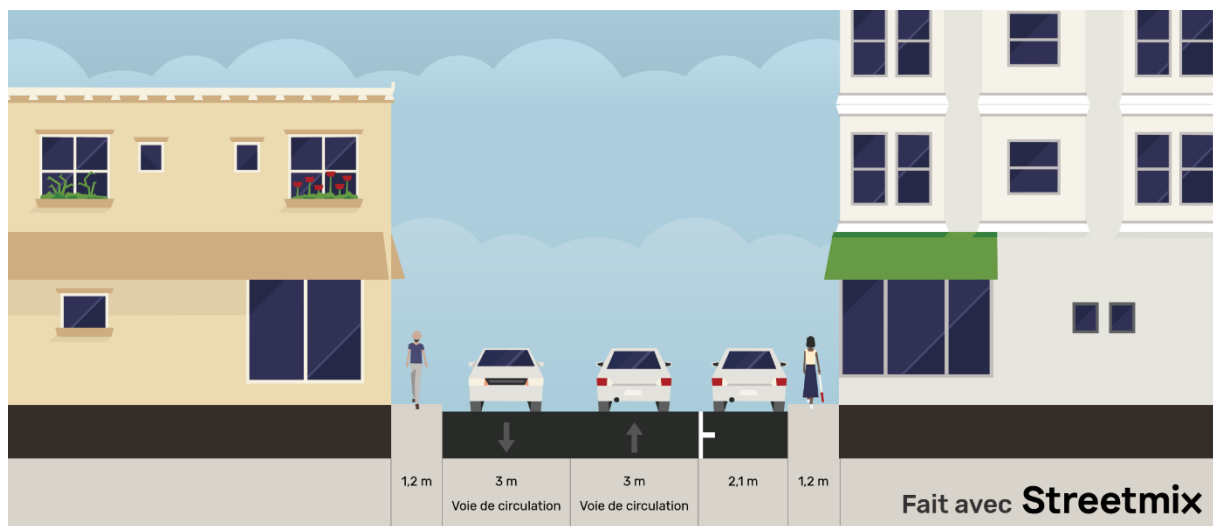
Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



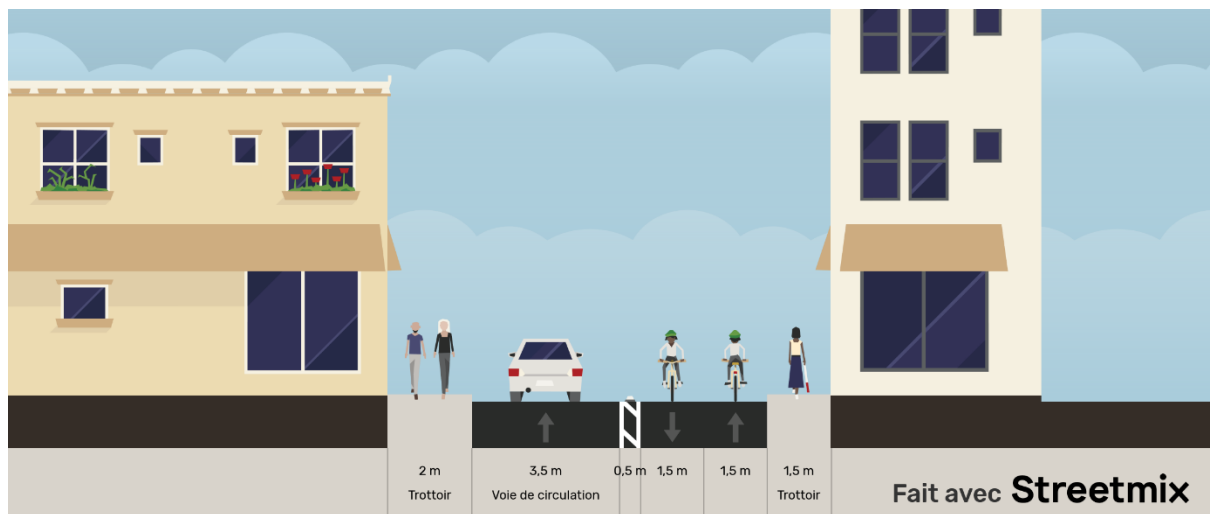
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE DE LA GARE (10,5M)

- Mise en sens unique
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Stationnement supprimé



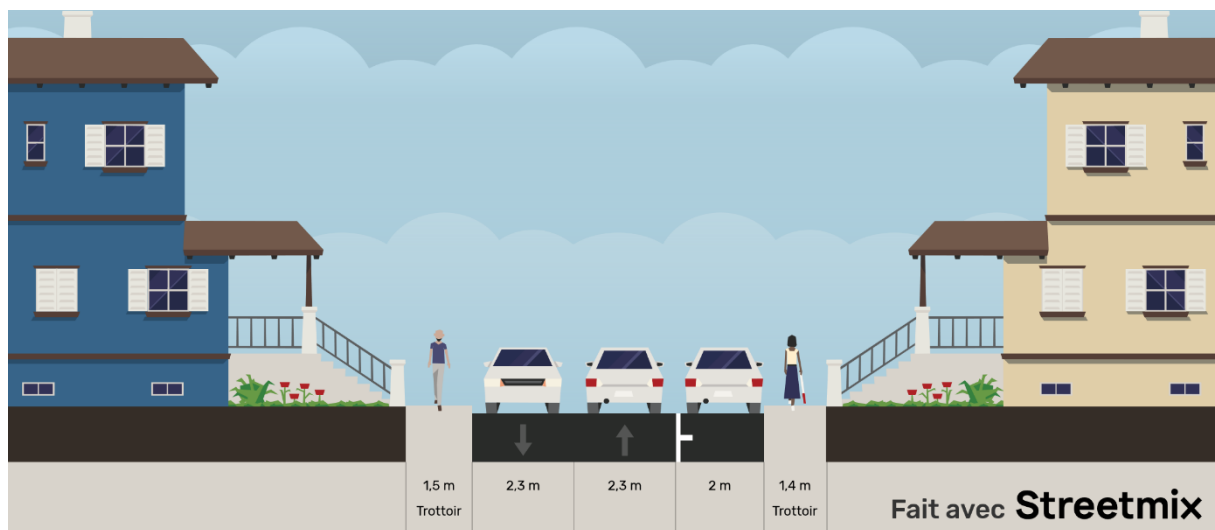
Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



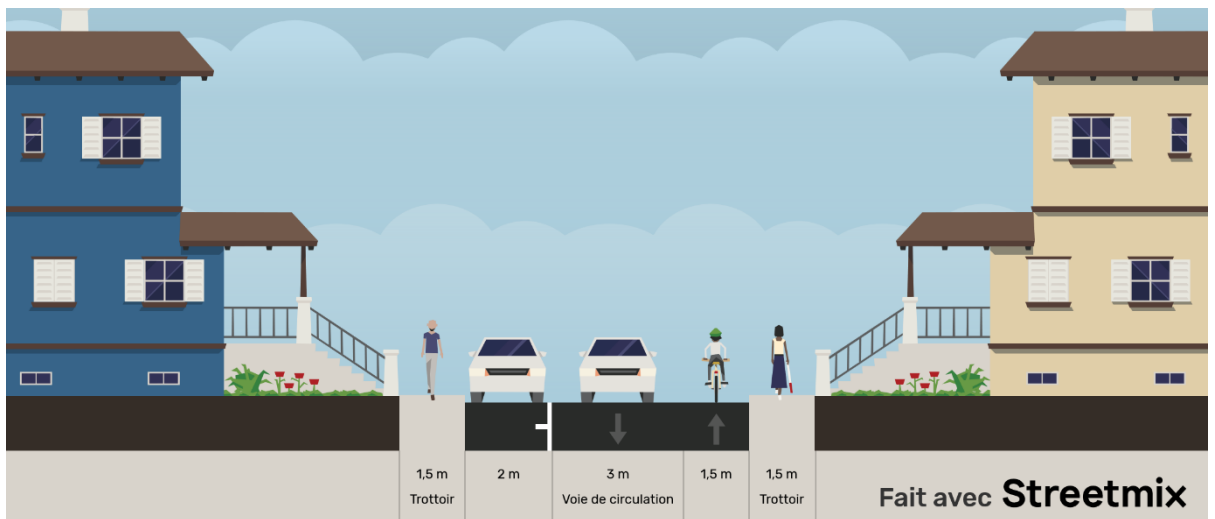
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE DES FRANÇAIS LIBRES (9,5M)

- Mise en sens unique
- Contre-sens cyclable
- Maintien du stationnement en quinconce



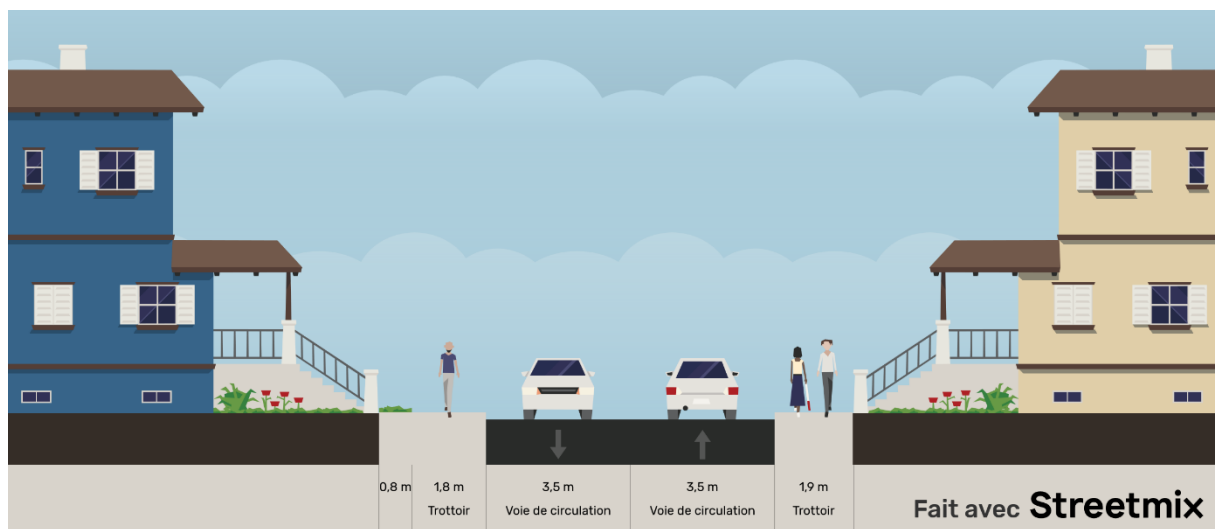
Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



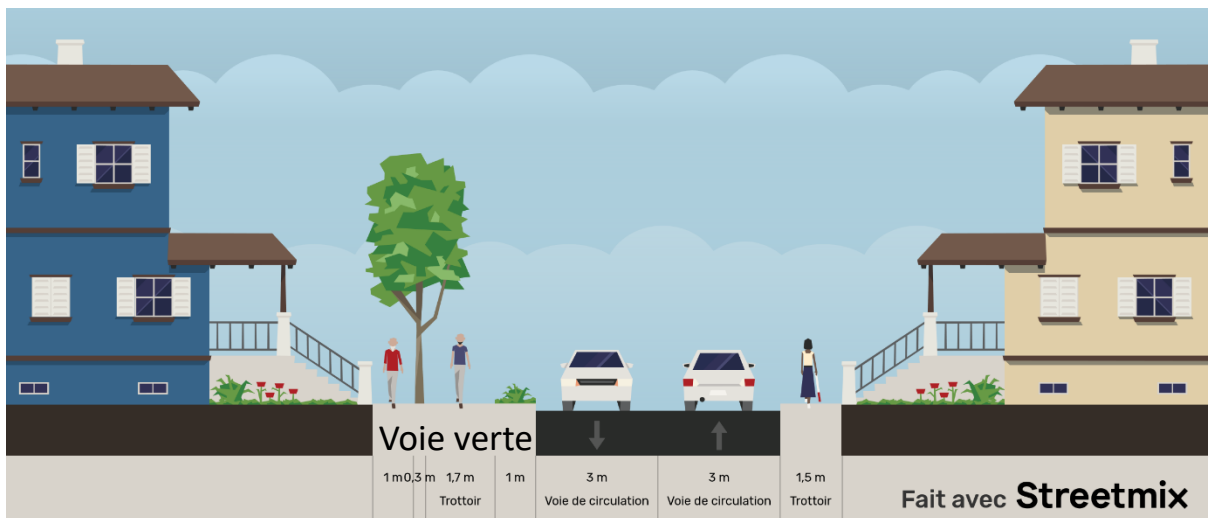
Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS : RUE DU DOUET FOURCHE (11,5M)

- Création d'une voie verte (piétons et cyclistes)



Dimensionnement actuel – ETC à partir de Streetmix



Dimensionnement à terme – ETC à partir Streetmix