



ASSOCIATION POUR LA QUALITE DE LA VIE A PLENEUF-VAL-ANDRE (AVA)

Siège social : 19 rue du Gros-Tertre - 22370 Pléneuf-Val-André

ava.pleneufvalandre@wanadoo.fr
www.qualitevie-valandre.com

Plan général de circulation et de stationnement

SOMMAIRE

1- Préambule.....	2
2- Modes doux.....	3
2.1- Les piétons	3
Le long des voies ouvertes à la circulation automobile.....	3
La digue-promenade.....	3
Zones de rencontre	4
Desserte des parkings de longue durée.....	4
Itinéraires spécifiques.....	4
Système pédibus	5
2.2- Les cyclistes	5
3- Transports collectifs.....	6
3.1- Accès TGV.....	6
3.2- Liaisons interurbaines	6
3.3- Système de navette.....	7
3.4- Transport à la demande	7
4- Stationnement.....	7
4.1- Le centre-bourg	7
4.2- Le Val-André	7
4.3- Dahouët	8
5- Déplacements motorisés	9
5.1- Les encombrements au cœur du Val-André et au centre-bourg.....	9
Contournement du centre-bourg.....	10
Encombrements du Val-André.....	11
5.2- L'accès aux Monts Colleux, au golf et à la plage des Vallées.....	13
5.3- Hiérarchisation des voies.	13
5.4- Accès à partir du Poirier.....	14
5.5- Liaison routière Lamballe / Le Poirier	15
ANNEXE 1 - Inventaire non exhaustif d'itinéraires piétonniers de liaison.....	16
Plan des itinéraires de liaison à pied	17
ANNEXE 2 – Itinéraires cyclistes.....	18
ANNEXE 3 – Hiérarchisation des voies	19
ANNEXE 4 – Les grands axes de circulation	20

1- Préambule

Alors que la révision du plan local d'urbanisme (PLU) va être prochainement entreprise, l'AVA a souhaité apporter sa contribution à l'élaboration du plan général de circulation et de stationnement qui sous-tendra le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du nouveau PLU. Ce nouveau PLU donnera l'image de la commune pour les 10 à 20 ans à venir. Le tracé des différentes voies de circulations (automobile, pédestre, bicyclette) et les aires de stationnements devrait figurer au PADD. Leur réalisation, préservée par le règlement et les documents graphiques sous la forme de terrains réservés, d'alignements ou de projets d'aménagements, conditionnera les extensions de l'urbanisation comme la densification du tissu urbain existant.

Mais, sans attendre la mise en œuvre d'investissements parfois onéreux, des mesures plus légères peuvent permettre une meilleure exploitation des infrastructures existantes.

Les problèmes de circulation sur la commune étant essentiellement saisonniers, il conviendra de veiller à ce que de telles mesures ne nuisent pas à la qualité de vie des résidents permanents.

Les objectifs auxquels devra répondre ce plan général de circulation et de stationnement peuvent être définis comme suit :

- Assurer au mieux la desserte des lieux et services d'intérêt général (plages, ports, commerces, casino, ...) et le stationnement à leur proximité ;
- Favoriser la fluidité du trafic automobile, à la fois par des parkings permettant d'éviter un afflux de circulation au centre de la station, par un dispositif de circulation et de stationnement utilisant d'une manière optimale les infrastructures existantes et par une police assurant la bonne application de ce dispositif ;
- Assurer la sécurité et le confort des piétons, l'agrément de la promenade, élément important de l'attrait touristique de la station ;
- Etablir dans les mêmes buts des voies cyclistes ;
- Assurer aussi, par un dispositif de circulation adéquat, une bonne desserte des habitations sur le plan de la sécurité et de la longueur des trajets.

Depuis 1999, l'AVA a remis à maintes reprises aux édiles de la commune des études portant sur les problèmes d'accès, de circulation et de stationnement sur la commune de Pléneuf-Val-André. Mais le plan général de circulation et de stationnement, que nous attendions, n'a toujours pas été élaboré ; faute de réservations dans le PLU, la réalisation de certains aménagements se trouve ainsi aujourd'hui compromise.

Certes, en 2006, **des études de circulation** ont été engagées par la précédente municipalité, mais leurs résultats sont restés confidentiels ; **il conviendrait de les rendre publics**.

Aujourd'hui, l'occasion d'une réelle avancée réside dans la révision du PLU, pour le mettre en compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays de Saint-Brieuc, approuvé en 2008.

Constatant que le recours au « tout-automobile » trouve ses limites dans la saturation du réseau routier, le coût énergétique et la préservation de l'environnement, les orientations du SCOT préconisent **une organisation du développement urbain économisant l'espace et favorisant les modes de déplacement alternatifs**. **L'accès aux plages et aux sites touristiques littoraux particulièrement fréquentés devra faire l'objet d'une étude spécifique tant en termes d'accès (lignes de transports collectifs) qu'en termes de circulation à l'intérieur des stations (plans de circulation et de stationnement adaptés à la problématique estivale) afin de trouver des solutions de parkings aménagés en arrière des sites sensibles, hors espaces protégés, avec acheminement par navette jusqu'au bord de mer.**

L'expérience, menée par la municipalité en 2008, d'une zone à priorité piétons au centre du Val-André est à rapprocher de l'introduction dans le code de la route, suite réflexions sur le « code de la rue », de la notion de **zone de rencontre** où les piétons sont autorisés à circuler sur la



B52
Entrée d'une zone de
rencontre

aux

chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

Il conviendra également de tirer **les enseignements du plan provisoire de circulation** mis en place cette année, pour pallier les contraintes de stationnement occasionnées par le chantier de la place des Régates. On retiendra notamment que :

- faute d'une boucle rapprochée en sens inverse, **les sens uniques ne sont tolérés que s'ils favorisent les déplacements sécurisés des cyclistes et des piétons.**
- la mise en place de panneaux de limitation à 30 km/h, est insuffisante pour sécuriser une section de voirie, si l'ensemble de la zone n'est pas **aménagée spécialement pour cette limitation de vitesse**, ainsi que le prescrit le code de la route pour les « zones 30 » ;



B30
Entrée d'une zone à vitesse limitée à 30 km/h

La nécessité d'encourager les modes de déplacement alternatifs à la voiture automobile, développée également par le « Grenelle de l'Environnement », conduit à les traiter en premier, avant d'aborder le stationnement et les circulations motorisées.

2- Modes doux.

Les modes « doux » désignent en réalité les déplacements à pied et à vélo. Longtemps sacrifiés au profit du développement du trafic automobile, ils doivent aujourd'hui bénéficier d'une attention toute particulière.

2.1- Les piétons

La question de la circulation / promenade des piétons a été souvent évoquée par l'AVA : sécurité, confort agrément de la promenade, poussettes et voitures pour handicapé. C'est un aspect essentiel de la qualité de la vie des résidents que l'AVA a vocation de défendre.

Le long des voies ouvertes à la circulation automobile

On devrait y trouver des trottoirs larges, débarrassés d'emprises tels les poteaux électriques et de véhicules en stationnement autorisé ou toléré. Dans les secteurs où la pression de stationnement est forte, faute de pouvoir faire respecter le pouvoir de police du maire, des obstacles matériels au stationnement sauvage devraient être installés, comme cela existe déjà à plusieurs endroits.

Ceci est particulièrement le cas des principales voies de desserte internes à la commune. Cela a été mis en évidence cet été, pour la rue Clémenceau, avec le plan provisoire de circulation. Mais c'est aussi le cas des axes reliant les différents quartiers de la commune « rue de la mer, rue de la Boulaie, rue de la Moinerie, rue de Piégu » et « rue du Port, rue du Minihiy, rue de la Vieille Côte, rue de l'Hôtel de Ville, rue du Maréchal Foch », ainsi que des axes principaux du Val-André.

L'élargissement des trottoirs, au détriment du stationnement semble s'y imposer.

La digue-promenade



B54
Entrée d'aire piétonne.

Elément emblématique de la station, **la digue-promenade du Val-André est avant tout réservée aux piétons**, encore que la signalisation relative à la circulation n'y apparaisse pas clairement, d'autant qu'elle ne s'appuie sur aucun arrêté municipal de portée générale, les violations des règles affichées ne pouvant pas ainsi être sanctionnées. Une signalisation du type « **aire piétonne** »

semblerait parfaitement adaptée.

Pour les cycles, l'interdiction est affichée ; elle n'est pas respectée. Une certaine tolérance, qui est de fait aujourd'hui, peut-elle être admise ? En tout état de cause, **dans une aire piétonne, les cyclistes doivent conserver l'allure du pas et ne pas gêner les piétons toujours prioritaires, les excès devant être systématiquement sanctionnés.**

La possibilité d'y matérialiser une piste cyclable a été envisagée ; une telle solution ne mérite pas d'être retenue, car la responsabilité des cyclistes serait dérogée, ce qui pourrait conduire à des abus.

Zones de rencontre

L'attention à porter au déplacement des piétons devrait conduire à instaurer, dans plusieurs secteurs de la commune, des zones de rencontre où ils bénéficieraient d'une priorité sur les véhicules (cf. § 1 ci-dessus) :

- **centre du Val-André** (bas de la rue Georges Clémenceau, place du Général de Gaulle, rue Winston Churchill et rue Amiral Charner, jusqu'à la rue des Platières ;
- **quai des Terre-Neuvas** et rue des Islandais à Dahouët
- **rue du Petit Train** ;
- **quai Célestin Bougle** à Piégu.

Sur ce quai, un projet d'aménagement a été présenté il y a 2 ou 3 ans, relativement satisfaisant compte tenu de la contrainte du bâtiment du Centre Nautique adossé à la falaise qui aurait en fait besoin de tout le quai pour son matériel et ses circulations. Cet aménagement devait être réalisé au plus tard à la mise en service du bâtiment ; mais cet engagement ne sera pas tenu et la réalisation de l'aménagement ne paraît même pas programmée.

Desserte des parkings de longue durée

Le bon usage des parkings de longue durée (cf. § 4 ci-après) dépend, outre de leur signalisation et de leur accessibilité, de la **qualité des liaisons piétonnes avec les centres d'intérêt qu'ils desservent** : le centre-bourg à Pléneuf, la plage, la digue-promenade et la zone commerciale au Val-André. Ces liaisons doivent être confortables et parfaitement sécurisées.

Itinéraires spécifiques

Pour leur tranquillité les piétons recherchent également des itinéraires hors circulation automobile. A côté des itinéraires de randonnée (GR 34 traversant la commune et itinéraire en boucle à partir de la commune) l'accent est mis ici sur **les itinéraires de liaison permettant de se rendre d'un lieu à un autre.**

Ces itinéraires de liaison concernent les habitants de la commune désirant se rendre à pied au marché de Pléneuf ou du Val-André, à l'église, au cimetière, à la plage, etc.... Ils concernent aussi les usagers saisonniers pour rejoindre les plages, les campings, les commerces, etc....

Ces itinéraires peuvent emprunter des chemins exclusivement piétonniers, des chemins réservés aux piétons ou cyclistes, ou des rues ou routes peu fréquentées par les voitures.

Ces itinéraires devraient être **signalés et balisés** de façon claire comme le sont aujourd'hui uniquement les circuits de randonnée GR ou PR. Ils devraient être **parfaitement sécurisés** à la traversée des voies ouvertes à la circulation automobile. Les chemins devraient être aplanis lorsqu'ils sont encombrés de grosses pierres saillantes, de rochers ou creusés d'ornières. Les petites routes pourront porter une bande réservée aux piétons, ou mieux être bordées d'un chemin piétonnier.

Certaines liaisons demeurent mal assurées. Le PLU devrait prévoir les dispositions permettant de **réserver leur aménagement** dans l'avenir, notamment à travers ou le long des extensions d'urbanisation.

On trouvera en annexe un inventaire non exhaustif de ces itinéraires de liaison piétonniers.

Systeme pédibus

Pour le **cheminement piéton des écoliers**, pourrait être envisagée la mise en place d'un pédibus : groupe d'écoliers conduit par des adultes, effectuant un trajet déterminé à pied des maisons vers l' cole et retour. Ceci permettrait, tout à la fois, de diminuer le nombre de véhicules aux abords de l' cole et d'éduquer les enfants à l'exercice physique par une marche quotidienne.

2.2- Les cyclistes

La circulation de liaison en vélo est une alternative à l'utilisation de la voiture dans la commune. Certains itinéraires sont à privilégier pour les vélos afin permettre une meilleure liaison entre les quartiers et les centres d'intérêts de la commune. Ces itinéraires doivent se caractériser par des pentes douces, des liaisons directes, des pistes réservées chaque fois que possible. Leur sécurisation passe, comme pour les piétons, par la maîtrise du stationnement sauvage et par une bonne séparation du réseau automobile (une trace de peinture verte sur le sol n'est pas suffisante). Dans la mesure du possible ces itinéraires devraient être articulés, voire intégrés, aux circuits cyclistes de promenade, que le conseil général a prévu dans son projet de circuits cyclables   réaliser dans un délai de 10 ans.

S'agissant de la « vélo route du littoral » une première ébauche a été tracée sur le territoire communal, descendant depuis Saint-Pabu le long de la plage de la Ville Berneuf et contournant le bourg par la rue des Galimènes, la rue du Cloitre et la rue de la Cour ; un tracé variante devrait être étudié et proposé suivant le tracé de l'ancienne voie ferrée.

Le schéma départemental comporte également une liaison Lamballe-Côte de Penthièvre, constituée essentiellement de voies communales ou de RD à faible trafic, par La Poterie, St-Aaron, le bois de Coron et La Couture ; elle se raccorde à la "vélo route du littoral" aux abords de St-Pabu. Il semble qu'après le Bois de Coron, au lieu-dit La Lande, un embranchement pourrait être proposé en direction de Pléneuf-Val-André, par La Ville Cochard et Bel Orient.

Dans les rues en sens unique les pistes cyclables à contre-sens sont à privilégier. Ceci est d'ailleurs la règle instituée par le code de la route à l'intérieur des « zones 30 ». Sur les grands ronds-points (Le Minihy, La Moinerie), une bande verte pour les vélos canaliserait mieux les cyclistes pour une plus grande sécurité de tous les usagers.

Enfin, pour faciliter le stationnement des vélos à proximité des commerces et des zones d'activités de loisir, notamment au centre bourg et tout le long de l'axe rue Amiral Charner / Rue Charles de Gannes, il serait souhaitable de prévoir des petits équipements râteliers.

Plus précisément, les propositions suivantes concernent certains itinéraires :

- Rue Clemenceau : tracer une piste cyclable dans le sens opposé aux voitures.
- Rue du petit-train : signaler l'itinéraire particulièrement adapté pour les cyclistes. On a souvent évoqué la possibilité de réserver cette voie aux vélos et aux piétons, mais cela avait déclenché un tollé de protestation des riverains ; dans l'immédiat, des restrictions appropriées au transit des voitures, comme le classement en « zone de rencontre », devraient assurer une bonne sécurité, quitte à réserver dans le PLU la possibilité d'un aménagement à terme comme axe structurant de l'agglomération (voir § 5.1 ci-après).
- Rue Jules Herbert (entre bd Kennedy et rue de la mer) : tracer une piste cyclable à contre sens.
- A priori, une piste cyclable ne s'impose pas pour l'instant sur l'itinéraire « rue de La Moinerie, rue de La Boulaie et rue de La Mer », où la sécurité des vélos semble satisfaisante ; mais l'élargissement souhaité des trottoirs pourrait modifier la situation.
- **Digue promenade** : on pourrait examiner la possibilité d'autoriser la circulation des vélos, à la double condition qu'ils **conservent l'allure du pas et ne troublent**

pas la tranquillité ni la sécurité des piétons qui doivent demeurer prioritaires et que les excès soient systématiquement sanctionnés.

- Dans la rue Amiral Charner, rétablie à double sens, la circulation à vélo devrait être sécurisée par une stricte limitation du stationnement, voire son interdiction. Sur la courte section commerçante au centre du Val-André ne doit pas être exclue la possibilité de créer une voie cycliste à contresens (on a évacué les voitures en stationnement pour y mettre des bacs à fleurs, ce que l'AVA a approuvé ; puis on a rétabli à nouveau provisoirement le stationnement cette année ; on pourrait rétablir sa suppression au bénéfice non pas des fleurs mais des vélos).

En dehors de la zone urbaine, certaines petites routes fréquentées par les vélos sont en très mauvais état et les rendent désagréables, sinon dangereuses : route entre les Galimènes et RD 17a (Erquy –Le Poirier).

3- Transports collectifs

3.1- Accès TGV

Le TGV à Lamballe donne un très bon atout pour une activité touristique hors saison par des courts séjours à la fois de nos résidents secondaires traditionnels et de cette nouvelle clientèle.

Or la création de la LGV entre Le Mans et Rennes et les travaux d'amélioration de la voie existante entre Rennes et Brest pour permettre aux TGV de rouler plus vite et de donner à Brest une bonne insertion au réseau français et européen de LGV pourrait avoir pour conséquence la suppression des arrêts TGV à Lamballe. A la suite de vives protestations d'une partie de la population qui tient aux arrêts TGV à Lamballe, certains élus ont donné des assurances assez floues sur le maintien de Lamballe gare Grande Vitesse,... mais apparemment avec changement à Rennes et liaison TER ! Cette solution ne répond en rien à nos attentes. Un changement à Rennes, outre l'inconfort et le désagrément réel et psychologique, est une perte de temps qui est une régression : il faudra soit changer à Rennes, soit passer par Saint-Brieuc, autre perte de temps et augmentation du coût. La Communauté de communes, dont ce devrait être le rôle –mais on a vidé sa compétence « tourisme » pour la réduire à l'entretien de quelques sentiers de grande randonnée pédestre !- ne paraît pas s'être beaucoup souciee du problème. Il faut intervenir auprès de la Région, directement et par l'intermédiaire de nos élus, pour qu'elle négocie avec la SNCF un minimum de 2 arrêts TGV par jour à Lamballe, ce qui ne devrait pas poser de problème pour les trains ou les rames dont Saint-Brieuc est le terminus.

La correspondance avec les cars « Tibus » est en outre essentielle. L'AVA suggère également un service intégré train / car ou taxi collectif, la SNCF vendant en même temps le parcours train et le parcours routier avec service assuré pour tous ceux qui en feront la demande. C'est une question qui relève à la fois du Conseil général pour le car (ou, à défaut, des communautés de communes de la côte est de la baie de Saint-Brieuc pour l'organisation et la gestion du service de taxi collectif) et de la Région pour la négociation avec la SNCF.

3.2- Liaisons interurbaines

Aux termes de SCOT, l'irrigation du territoire par les transports collectifs passe par un développement des liaisons interurbaines. Parmi les liaisons à développer prioritairement, est notamment citée « Pléneuf – Lamballe ». Les horaires devraient assurer les correspondances avec les trains TGV et TER (cf. § 3.1 ci-dessus).

La liaison avec Saint-Brieuc est également fondamentale, avec le centre ville, la gare, mais également l'hôpital. L'âge moyen de la population sur la communauté de commune étant élevé pourquoi ne pas mettre sur pied une ou deux fois par semaine une navette en direction de l'hôpital de St Brieuc.

Le SCOT demande également que des études soient menées afin de tester les moyens d'améliorer ces liaisons pendant les périodes estivales et hors périodes scolaires, afin de garantir à tous (habitants des centres urbains non motorisés, personnes âgées...) l'accès au littoral, élément de patrimoine et de loisir qui constitue un atout et une caractéristique du cadre de vie du Pays de Saint-Brieuc.

3.3- Système de navette

D'une manière générale, toujours selon le SCOT, l'accès aux plages et aux sites touristiques littoraux particulièrement fréquentés devra faire l'objet d'une étude spécifique tant en termes d'accès (lignes de transports collectifs) qu'en termes de circulation à l'intérieur des stations (plans de circulation et de stationnement adaptés à la problématique estivale) afin de trouver des solutions de parkings aménagés en arrière des sites sensibles, hors espaces protégés, avec acheminement par navette jusqu'au bord de mer.

C'est sans doute au niveau de la communauté de communes que devront être trouvés de tels parcs-relais et organisé le système de navette jusqu'au bord de mer.

L'expérience de navette intra-communale, conduite depuis 2 ans par la commune de Pléneuf-Val-André en période estivale, a montré par son succès qu'elle répondait à un réel besoin. Elle assure une fonction très utile pour les résidents temporaires ou permanents. Son extension au reste de l'année, notamment les jours de marché semble souhaitée.

Mais, faute de parking de délestage à l'entrée de la station, elle est très peu utilisée par les visiteurs, touristes de passage, à l'exception notable toutefois des camping-caristes.

Elle pourrait toutefois être étendue au niveau d'une partie de la communauté de communes (St Alban, Planguenoual) en direction de la plage et les jours de marché en été.

3.4- Transport à la demande

Enfin, c'est également au niveau de la communauté de communes, en conventionnement avec le Conseil Général, que devrait être étudiée la mise en place d'un système de transport à la demande, articulés avec les lignes de transports collectifs, afin de mieux irriguer l'ensemble du territoire.

4- Stationnement

En développant les circulations douces, on réduit l'ampleur du problème de stationnement et on répond à une demande des résidents.

4.1- Le centre-bourg

Le bourg de Pléneuf dispose du très grand parking du supermarché, des parkings du boulevard Kennedy et du cimetière. Encore convient-il que les liaisons piétonnes avec le centre-bourg soit parfaitement sécurisée ; le haut de la rue de la Mer et le boulevard Loncle méritent à cet égard des trottoirs dignes de ce nom, quitte à mettre ces voies en sens unique.

Les deux places Nantois et Lourmel offrent en outre de très bons espaces qui peuvent être « zone bleue » au moins pendant la saison.

Les problèmes concernent essentiellement le Val-André et Dahouët.

4.2- Le Val-André

Le stationnement constitue une préoccupation majeure pour la zone du Val-André.

Il arrive en période estivale que le taux de stationnement atteigne des pics de plus de 100% du taux d'occupation des places, ce qui signifie qu'il y a plus de voitures que de places. Les jours de marché le stationnement devient très problématique et l'on constate un stationnement anarchique dans les rues perpendiculaires à la rue Amiral Charner.

L'enquête de satisfaction menée par l'Office du tourisme cet été montre que le stationnement et le défaut de signalisation (accès divers, hôtels, parking...) sont les deux problèmes majeurs. Si le problème paraît a priori difficile comme dans beaucoup de stations en saison, on dispose pourtant de moyens relativement simples à mettre en œuvre si **on renonce à la pratique irrationnelle de parkings gratuits ou sans durée limitée en plein cœur de station, alors qu'on dispose de grands emplacements à proximité immédiate.**

Parkings de longue durée

La solution passe par un meilleur usage des parkings du Guémadeuc et de la Moinerie, pour peu qu'ils soient **convenablement signalés, plus accessibles, bien aménagés et reliés à la Digue-Promenade par des itinéraires sécurisés.**

Aux entrées de Pléneuf-Val-André des panneaux devraient indiquer le nombre de places libres sur les différents parkings (éviter les affichages sur les ronds points où les automobilistes ne doivent pas être distraits).

L'accès du parking du Guémadeuc a été sensiblement amélioré par l'ouverture d'une voie plus large depuis la rue du général Leclerc. Cette ouverture est encore insuffisante, car elle ne prend qu'après le portail de la salle polyvalente. Il faudrait modifier franchement la disposition de l'accès à cette salle pour laisser place à une voie droite et directe entre la rue du général Leclerc et le parking du Guémadeuc. A l'autre extrémité de ce parking, une petite expropriation devrait permettre de mieux faire déboucher l'axe de la rue de la Duchesse Anne, laissant ainsi voir la mer au bout de la rue.

L'accès au parking de la Moinerie, encore peu lisible sur le giratoire, devrait être amélioré et convenablement signalé, spécialement en venant de Pléneuf.

Des travaux sommaires pourraient être réalisés afin de matérialiser les places au sol sur ces deux parkings : empiérement des allées de circulation, les zones de stationnement, délimitées par quelques barrières ou piquets, étant maintenues en herbe.

Il faudrait également protéger les parcours vers la plage ; pour la Moinerie, un trottoir a été réalisé cet été dans le bas de la rue de Piégu, mais la traversée de la rue Georges Pompidou semble encore poser problème ; pour le Guémadeuc, il serait utile de sécuriser la traversée de la rue Amiral Charner par l'axe « rue de la Duchesse Anne – rue du Jusant » et de créer une cale à l'extrémité pour permettre une descente sûre sur la plage avec des poussettes ou des voitures pour handicapés. Un parking de délestage devrait également être aménagé aux Monts Colleux (cf. § 5.2 ci-après).

Parkings de rotation

Les autres parkings centraux Amirauté, ancienne Ecole publique et parking des Régates seraient classés en parking de rotation. Le stationnement y serait limité, voire payant.

Pour ceux qui effectueraient des achats au sein d'un commerce un bon gratuit de stationnement leur serait offert. En période hivernale ce système serait abandonné.

Il convient d'y faire respecter les places réservées aux personnes handicapées.

La configuration du parking de l'Amirauté devrait être revue afin qu'il ne soit plus traversé par les voies de circulation. Son aménagement devrait prendre en compte l'hypothèse de la mise en place ultérieure d'un système payant.

Le parking de l'ancienne école pourrait dans l'avenir comporter plusieurs étages, sans pour autant dépasser la hauteur des constructions voisines.

4.3- Dahouët

Le problème du stationnement à Dahouët est beaucoup difficile. On manque déjà d'espaces pour le nautisme : outre les besoins des professionnels et des plaisanciers eux-mêmes pour les travaux à

quai, l'actualité a mis en évidence d'autres besoins pour une nouvelle aire de carénage aux normes et pour un éventuel port à sec.

En outre, sauf à créer une nouvelle pénétrante (voir § 5 ci-après), Dahouët reste à l'entrée principale du Val-André et même de toute la commune, alors qu'il n'est pas possible d'y créer le grand parking de délestage desservi par navette dont la commune aurait besoin.

Compte tenu de cette situation, **le maintien de l'aire de stationnement des camping-cars sur ce site devrait être réexaminé**. Un report en dessous du dépôt des produits de dévasement du port, voire dans un autre secteur de la commune, devrait être étudié ; une bonne desserte par la navette demeure indispensable (cf. § 3.3 ci-dessus).

Sur le quai des terre-neuvas, des places devraient être réservées pour un stationnement réglementé. Le parking de longue durée du port de pleine eau, aujourd'hui le parking à côté du yacht club, devrait, pendant la saison, être mieux relié au vieux port. Un système de **navette en bateau** entre le ponton visiteur et la cale de descente des annexes devant le local de la Pauline désengorgerait le stationnement sur le quai des terre-neuvas et allégerait la circulation piétonne très délicate à la sortie du vieux port, rue du Pont-Neuf. Cette navette constituerait également une attraction touristique.

5- Déplacements motorisés

Seront d'abord examinés les problèmes de circulation à l'intérieur de la commune, qui conduiront à proposer des solutions à inscrire dans le PLU en révision.

Pour terminer on traitera des accès à la commune, spécialement à partir de Lamballe que traversent la grande voie routière à 4 voies Rennes / Brest et la ligne ferroviaire pour le TGV ; on abordera alors successivement les accès à partir du Poirier, puis la section Lamballe / Le Poirier.

5.1- Les encombrements au cœur du Val-André et au centre-bourg

Ces encombrements l'été sont peut-être le lot de nombreuses stations en leur saison ; ce n'est pas pour autant qu'il faut s'y résoudre et renoncer aux investissements nécessaires. Que dirait-on d'une station de sport d'hiver qui renoncerait à installer des remonte-pentes au motif qu'ils ne servent que quelques mois par an !

La qualité de la vie est un atout essentiel pour le Val-André, dont l'agrément et le charme de la digue-promenade est emblématique. Cet été, les travaux du complexe touristique, de la place des Régates et d'autres travaux, qui ont conduit à mettre en sens unique la rue Amiral Charner, ont entraîné un supplément d'encombrements. Ce n'est pas pour autant que les encombrements cesseront à leur achèvement, puisque l'ouverture du complexe va créer une charge de circulation importante par ses résidents et leurs visiteurs en plein cœur de station, à quoi va s'ajouter les usagers des parkings créés place des Régates.

Outre les encombrements du Val-André, le centre-bourg subit lui aussi des encombrements qui nuisent à la qualité de la vie des résidents et aux commerces. Pour les touristes venant de la côte est de la baie de Saint-Brieuc, le centre-bourg est la voie d'accès aux plages et à la station du Val-André. Pour les résidents de la commune, un accès aisé aux commerces du centre-bourg est d'autant plus important que Le Val-André s'est vidé des commerces pour les besoins de la vie courante.

La commune, articulée autour du centre bourg, de la plage du Val-André et du port de Dahouët, constitue un nœud routier puisque les D 786 (Erquy vers Pléneuf), D 58, D 786 (le Poirier vers Dahouët) et D 34 (en direction de Planguenoual) s'y rejoignent. Elle se trouve, en outre, confrontée à l'affluence massive d'estivants de passage ou résidents temporaires en période estivale.

Il apparaît que les voies pénétrantes (D 786 et D 58 en particulier) viennent encombrer le centre du bourg de Pléneuf et du Val-André et entraîne par la même occasion une saturation par manque de stationnement.

Afin d'éviter l'engorgement du centre de Pléneuf et du Val André il est indispensable de créer ou aménager des voies de contournement.

Contournement du centre-bourg

Les encombrements au centre-bourg disparaîtront lorsque seront créés les contournements de ce secteur :

- au nord par le raccordement du Pehouet au Bd. Kennedy,
- au sud par la rue de La Cour et la voie en prolongation longeant le nouveau cimetière, Le Cloître, puis Les Galimènes.

Contournement nord

La création de la jonction Le Pehouet / Bd. Kennedy relève a priori du budget communal, donc de la décision de la municipalité. Nous pensons que cette jonction, qui est courte, serait peu coûteuse et qu'elle devrait être réalisée depuis longtemps. Elle a d'ailleurs été inscrite au PLU de 2004, actuellement en vigueur. Cependant, dans sa partie basse, avant de rejoindre le Bd. Kennedy, son tracé est affecté par l'enveloppe de référence des zones humides, qui couvre une bonne partie du complexe sportif du Pont Gagnoux. Il conviendra donc de réaliser un inventaire précis des terrains de zones humides dans ce secteur afin de s'assurer de l'absence de conséquence du projet sur le maintien ou le fonctionnement des zones humides effectivement présentes.

Il a été proposé que ce contournement nord du bourg soit prolongé, au-delà du boulevard Kennedy, par la rue de la Ville Cado, la rue des Villes Meliguen et la rue du Petit train (à élargir). Cet axe, porté par l'ancienne voie de chemin de fer, permettrait de desservir de manière directe les plages des Vallées et de Piégu, le golf et les Monts Colleux pour tous les usagers venant d'Erquy ou de Dahouët. Il déchargerait d'autant la rue du Minihiy et la rue des Saules. La rue du petit train serait certes à refaire entièrement puisqu'elle n'est posée que sur l'ancien ballast, bien trop étroit, mais l'espace pour son élargissement a été préservé et demeure libre de toute construction. Il demeurerait un passage étroit à une extrémité de la rue des villes Meliguen, et à une extrémité de la rue de la Ville Cado, mais cela pourrait être résolu dans l'avenir lorsque les opportunités se présenteraient. Sur cet axe l'aménagement à faire, dans le genre du boulevard Kennedy, devrait comprendre piste cyclable et trottoir ou cheminement piéton. Le débouché sur la rue du Minihiy serait à refaire complètement, sous forme de rond point ou en supprimant la priorité actuelle donnée à la rue du Minihiy. Le carrefour de cet axe avec la rue Clemenceau devrait être réaménagé en supprimant les anciens châteaux d'eau inutilisés aujourd'hui, et en réalisant un rond-point. Un rond-point au carrefour de la rue de la mer serait également plus efficace que les feux actuels. La rue des Villes Meliguen serait à rétablir en double sens. Dans cette perspective, la rue du petit train élargie deviendrait un axe prioritaire, sur lequel une piste cyclable autoriserait la circulation des vélos, et un trottoir ou un cheminement piéton parallèle assurerait la sécurité des piétons, comme cela a été réalisé sur le boulevard Kennedy (ancienne gare de Pléneuf).

Cette solution ne semble pas s'imposer aujourd'hui, compte tenu des itinéraires existants de part et d'autre de la rue du petit train et de la priorité à donner aux circulations douces. Les réserves correspondantes pourraient néanmoins être inscrites au PLU, en vue d'une réalisation éventuelle à très long terme.

Contournement sud

Le contournement sud du bourg par la rue de la Cour, la rue du Cloître et la rue des Galimènes est un complément indispensable de ce projet pour désengorger les voies de circulation de la commune. Alors, notamment, les camions de ravitaillement du supermarché y accéderont presque directement.

Cet axe devrait en outre être prolongé par une liaison directe vers le carrefour du Pehouët, évitant le tracé par la RD 17 et la proximité du hameau Les Rues.

Sur cet axe pourrait se greffer la nouvelle voie d'accès en provenance du Poirier, évitant La Caderie et le port de Dahouët.

Nous avons, il y a plus de 10 ans, suggéré de demander au Conseil général de détourner la D786 de la traversée du Val-André en y substituant la voie à aménager La Cour / Le Cloître / Les Galimènes ; nous avons, à l'époque, été assurés que cette demande avait bien été faite et qu'elle était prise en compte par le Conseil général convaincu de l'opportunité de cette solution. Mais nous n'avons rien vu venir ! Si le Conseil général ne peut être convaincu de réaliser enfin ce contournement, la commune devrait se résoudre à prendre elle-même en charge l'aménagement de cette voie au moins jusqu'au Cloître comme doit être aménagée une route départementale pour en faciliter le transfert ultérieur, soit, peut-être, à négocier un cofinancement avec le Conseil général pour la réalisation de l'entier contournement sud.

En tout état de cause, toutes les réserves foncières devraient être inscrites au PLU pour permettre le moment venu la création de ce contournement de bout en bout.

Dispositif de délestage

En attendant, sous réserve de quelques aménagements, des itinéraires de délestage pourraient être organisés et convenablement signalisés en période estivale, afin de limiter les encombrements :

- Les usagers venant de Bien Assis et désirant se rendre à la plage des Vallées, au golf, plage de Nantois ou au parking de la Moinerie pourraient emprunter après aménagement l'itinéraire suivant: carrefour de la Croix Verte (pour Nantois piste en face du virage à angle droit), rue de la Corderie, Bd Kennedy. Un rond-point devrait être réalisé au niveau du carrefour de la Croix Verte.
- Les usagers venant de Bien Assis désirant se rendre à Dahouët ou sur le parking du Guémadeuc pourraient emprunter après aménagement, l'itinéraire suivant : Carrefour de la Croix Verte, Les Rues, Les Galimènes, la Cour. Un rond point devrait être réalisé au carrefour des rues de la Cour et du Minihiy ainsi qu'à celui sis route de St Alban, rue des Galimènes.

Ces deux itinéraires seraient à double sens.

Encombrements du Val-André

Pour le Val-André, il convient déjà de tirer les enseignements de l'expérience de cet été, en procédant notamment à une analyse des sens uniques mis en place.

Rue Amiral Charner, l'absence de voie parallèle, assurant une boucle rapprochée, doit définitivement conduire à renoncer au sens unique.

Rue Clémenceau

La rue Georges Clémenceau, relativement étroite, sinueuse et sans trottoirs, facilement encombrée, est potentiellement dangereuse pour les piétons et les vélos. Sa mise en sens unique entre la rue des Saules et l'Amirauté, testée cet été dans le sens montant, a introduit des gênes certaines, d'autant plus fortes que, la rue Amiral Charner étant elle-même en sens unique, le trafic sortant du Val-André, en direction de Dahouët, était intégralement reporté sur la rue des Saules et la rue du Minihiy.

En limitant les possibilités de stationnement, la mise en sens unique permettrait cependant d'aménager un vrai trottoir sécurisé et une voie cyclable à contre sens.

Le rétablissement du double sens de circulation est ainsi à rejeter.

Se pose toutefois la question du sens unique à établir : montant ou descendant.

	Sens de circulation	avantages	inconvéniens
1	Rue Clemenceau en sens unique montant (entre rue des Saules et l'Amirauté)	Permet la sortie du Val-André directe vers Pléneuf. Permet de rejoindre une éventuelle voie d'accès nouvelle aux Monts Colleux, à créer (voir § 5.2 ci-après). Conditionne l'accès au Val-André par des itinéraires desservant directement les parkings de longue durée de la Moinerie et du Guémadeuc.	Détour important pour accéder au Val André depuis Pléneuf ou Erquy. Gêne aux résidents du bas de la rue Clemenceau (entre Les Saules et l'Amirauté) éventuellement plus mal ressentie que dans le cas du sens unique descendant.
2	Rue Clemenceau en sens unique descendant (entre rue des Saules et l'Amirauté)	Permet un accès direct depuis Erquy, Pléneuf et le secteur Boulevard Kennedy, golf et plage des Vallées. Facilite l'accès au Val-André des habitants de Pléneuf	Impose un détour pour rejoindre le bourg de Pléneuf par le Minihiy ou par la Moinerie. Ne permet pas de rejoindre un éventuel nouvel itinéraire d'accès aux Monts Colleux (voir § 5.2 ci-après), mais permet le retour.

Conclusion pour le sens unique de la rue Clemenceau :

Les avis sont partagés, mais il semble souhaitable, pour mieux drainer la circulation vers les parkings de longue durée, de conserver le sens montant.

L'hypothèse d'un prolongement du sens unique jusqu'à la rue de la Ville Cado a également été envisagée, mais ne semble pas s'imposer.

Gestion des parkings

Ce faisant, avec la gestion des parkings, telle que proposée au chapitre 4, ci-dessus, les encombrements devraient être beaucoup moins importants :

- parkings du Guémadeuc et de la Moinerie utilisés comme on le souhaite avec toutes les incitations déjà recommandées : bon fléchage précisant que le parking est gratuit, sans durée limitée, dispose d'une liaison piétonne d'accès à la mer protégée et d'un service de navette ;
- parking de l'ancienne école publique, bien aménagé,
- plein cœur de la station en « zone bleue » (notamment la place de l'Amirauté) ou en stationnement payant (la place des Régates).

Création d'une voie Lesquen / L'Etoile

Au-delà, la création d'une voie reliant Lesquen au carrefour de l'Etoile et à la rue de La Moinerie, desservant au passage les Monts Colleux, permettrait l'accès à Piégu à partir du Minihiy, la rue des Saules et une section de la rue Clemenceau jusqu'à Lesquen, déchargeant d'autant le centre du Val-André (voir § 5.2 ci-après). Compte tenu des constructions bordant le chemin de Lesquen, dans sa partie basse, cette liaison pourrait, dans un premier temps, être établie en sens unique, selon le sens retenu pour la rue Clémenceau.

5.2- L'accès aux Monts Colleux, au golf et à la plage des Vallées

L'accès aux Monts Colleux a retenu plus spécialement l'attention de l'AVA. Actuellement, le seul accès quelque peu convenable pour la piscine et pour le camping est constitué par la rue de la Cotière et la rue des Guérets.

Avec l'ouverture du grand complexe touristique, de nouveaux besoins d'accès aux Monts Colleux vont apparaître :

- l'accès aux 50 logements dans les trois grandes villas à construire en haut du parc ;
- l'accès à un nouveau parking qu'il paraît indispensable de construire là, notamment pour tout le personnel du complexe qui, pratiquement, ne pourra y venir qu'en voiture.

Cet accès s'avérera tout à fait inadapté. La **voie à créer entre Lesquen et le carrefour de l'Etoile**, comme indiqué § 5.1 ci-dessus, permettrait de suppléer cette carence.

Selon le sens de la rue Clémenceau, cette voie assurerait la liaison, dans un sens ou dans l'autre, entre le centre du Val-André et les Monts Colleux. Elle permettrait aux futurs résidents du domaine de la thalassothérapie et du camping de se rendre à Pléneuf ou quitter la commune sans passer par le Val-André.

Mais il faut aussi réfléchir mieux qu'on ne l'a fait jusqu'à présent à l'accès au golf et à la plage des Vallées.

Le golf sera un atout économique pour la station lorsque l'hôtel, dont la construction était prévue dès le point de départ, sera enfin réalisé.

Parallèlement pourra se développer un autre pôle touristique sur la commune. L'AVA recommande depuis un certain nombre d'années un deuxième pôle au Val-André (Guémadeuc / Grand Hôtel / Murs Blancs). Mais il y a aussi un potentiel de développement à terme plage des Vallées.

L'accès au golf et à la plage des Vallées peut se faire pour l'arrivée nord de Pléneuf par la liaison Le Pehouet / Bd. Kennedy .

Pour l'arrivée sud, elle peut se faire par Le Minihiy, la rue des Saules, une section de la rue Clémenceau, la **voie à créer entre Lesquen et le carrefour de l'Etoile** et la rue de La Moinerie.

Le tracé et les conditions de réalisation de cette voie devraient être précisés en vue de son inscription au PLU.

5.3- Hiérarchisation des voies.

De manière générale l'emprunt des voiries respecte leur hiérarchisation.

- Voies principales,
- Voies de desserte de la commune,
- Voies intra-quartier.

Les voies principales sont celles qui permettent de supporter un flux très important de la circulation, elles sont à double sens à moins qu'il existe une voie parallèle (Ex :Charles de Gannes _ Georges Pompidou).

Nous pouvons citer : Rue Amiral Charner, rue du Parc, Rue de Gannes, rue Pompidou, rue de la Moinerie, rue de la Boulaie, rue de Lamballe, Av Leclerc (P), rue du Port, rue du Minihiy, rue de St Alban, route d'Erquy, route de la Libération, rue du Gros Tertre.

Les voies de contournement du centre-bourg citées au § 5.1 ci-dessus, de même que la voie à créer entre Lesquen et le carrefour de l'Etoile (§ 5.2 ci-dessus) font partie de ces voies principales.

La rue Clémenceau devrait rester en sens unique.

Ces voies doivent permettre une fluidité de la circulation, sans pour autant nuire à la sécurité des piétons qui doivent y trouver de larges trottoirs (cf. § 2.1 ci-dessus). Le stationnement ne doit pas y être facilité (à voir avec les commerçants). Les riverains doivent stationner leur véhicule sur

l'emprise de leur propriété (voir règlement de la zone concernant le nombre de places de stationnement obligatoire par résidence).

Les voies intra-quartier devraient se concevoir avec les promoteurs (avant l'enquête publique) afin que tous les modes de déplacements puissent s'effectuer en toute sécurité. Pour ce qui existe, des réunions de travail avec riverains permettraient de recenser les difficultés qu'ils rencontrent et de tâcher d'y remédier. Citons par exemple :

- les difficultés de circulation dues au stationnement bilatéral dans de nombreuses rues (notamment rue de la Baie, rue des Garennes, rue de la Cotière),
- l'afflux de circulation dans des secteurs en impasse faute pour les automobilistes d'avoir été informés de cette situation (cas du quai des terre-neuvas).

Les voies de desserte de la commune concernent le reste du maillage qui permet de se déplacer d'un quartier à un autre de la commune. Certaines voies par leur conception (étroitesse, carrefours dangereux) peuvent être en sens unique, leur classification devrait se décider en réunion publique.

5.4- Accès à partir du Poirier

La voie départementale D786 qui fait la liaison Le Poirier / le centre-bourg passe par Dahouët et par le centre du Val-André.

Ce circuit est particulièrement long et traverse une zone très urbanisée, d'où de multiples problèmes pour la circulation des piétons et des cyclistes, pour la sortie des garages et pour la circulation des véhicules eux-mêmes spécialement les jours de marché ou de fête publique.

Pour éviter le passage au centre du Val-André, la solution de prendre la rue du Minihiy, la rue des Saules et de rejoindre la rue Clemenceau pour monter au centre-bourg a été fléchée et rendue prioritaire au carrefour de la Vieille Côte ; mais la déviation d'une route de liaison départementale par une rue dont la vocation est la desserte des riverains ne peut être une solution satisfaisante, comme on le constate cet été avec l'augmentation du trafic de la rue des Saules du fait du sens unique de la rue Amiral Charner.

Pour la traversée de Dahouët, il y a un double problème :

- un trafic de transit très important comme le montrent les comptages publiés par la Mairie lors du début de l'étude du plan provisoire de circulation et de stationnement ;
- la coupure par ce trafic des deux parties de Dahouët, celle du vieux bassin d'échouage et celle du nouveau bassin des Salines, puisque ce trafic emprunte la rue du Pont Neuf (entre la rue du Port et la rue du Lest) qui est la seule liaison entre les deux bassins.

Différentes solutions ont été étudiées ou esquissées depuis plusieurs années (voir annexe 2).

La création d'une voie d'accès à partir de La Caderie, traversant La Flora et se raccordant au contournement sud de Pléneuf à peu près à la hauteur du centre technique et de secours assurerait une bonne desserte routière à la fois du Val-André et du centre-bourg. Mais elle n'a pas été retenue jusqu'ici comme trop onéreuse et en raison des objections concernant la traversée de la zone protégée de la Flora.

Il nous semble qu'on ne doive pas la rejeter définitivement. C'est en fait la seule solution pour une bonne desserte routière à la fois du Val-André et du centre-bourg et le PLU devrait en réserver la possibilité. Il conviendrait, à cet effet, d'étudier plus en détail cette solution, afin d'arrêter un tracé qui limite l'impact sur la vallée de la Flora, ses espaces boisés, ses équilibres biologiques et ses zones humides ; à cet égard, une traversée perpendiculaire à la rivière, dans une partie étroite de la zone NL, serait sans doute la moins dommageable.

En attendant sa réalisation, les désagréments causés par le transit par Dahouët devraient pouvoir être atténués :

- avec la création, par encorbellement sur le pont neuf, d'un cheminement piétons reliant les deux parties du port,
- avec la signalisation d'un accès au bourg de Pléneuf, soit par la route touristique de Saint-Alban (RD 58), soit par Bel Orient et les Galimènes.

5.5- Liaison routière Lamballe / Le Poirier

La route, qui assure la desserte de Pléneuf-Val-André, Erquy et toute la côte est de la baie de Saint-Brieuc, n'est pas satisfaisante. Elle supporte un trafic relativement important et, particulièrement pendant la saison, la circulation d'engins agricoles à la fois encombrants et lents ; en saison également elle supporte le supplément d'activité de la déchetterie.

Dès 1997, l'AVA était intervenue plusieurs fois auprès de Conseil Général pour obtenir une amélioration de cette section de route. Nous n'avions finalement obtenu que le marquage en blanc des bas côtés : mesure simple, mais marquage très utile la nuit, particulièrement apprécié des résidents et touristes qui arrivent le vendredi soir par la route ou par le train. Mais nous escomptions un peu plus !

La qualité de cette liaison routière est encore plus importante aujourd'hui pour Pléneuf-Val-André qu'elle ne l'était il y a 12 ans :

- la réduction du temps de travail a entraîné pour les cadres une modification de la répartition des congés sur toute l'année qui conduit les résidents secondaires à prendre, outre les vacances d'été, des week-ends allongés ou des petites vacances hors saison, d'où l'accroissement très bénéfique des arrivées le vendredi soir ;
- l'accroissement de l'activité du casino a très fortement contribué à rendre la station plus vivante toute l'année et ainsi plus attractive pour les résidents secondaires et autres touristes ;
- la clientèle de la station se modifie ; il se construit de plus en plus de petits logements pour des résidences secondaires de court séjour et l'ouverture du grand complexe touristique « Les Thermes du Val-André » va venir conforter cette évolution d'une manière emblématique.

Le TGV à Lamballe donne un très bon atout pour une activité touristique hors saison par des courts séjours à la fois de nos résidents secondaires traditionnels et de cette nouvelle clientèle. Il faut le compléter par une meilleure liaison routière Lamballe/ Le Poirier.

Dans l'immédiat, le Conseil Général envisage une déviation de La Vollée. Or il est prévu une déviation à 2 voies seulement, ce qui ne facilitera en rien le dépassement des véhicules lents. Pour la section Saint-René / Le Poirier (et pour d'autres routes ailleurs dans le département), le Conseil général a retenu la solution d'une 3 voies avec des créneaux de dépassement alternés. Il faut prendre acte de cette décision –tout en constatant que pour la récente déviation de Saint-René on a créé des ouvrages pour une 4 voies !-, et demander une solution identique pour Lamballe / Le Poirier.

Avec la déviation de La Vollée, l'occasion était donnée de réclamer la création d'une 3 voies avec deux créneaux inverses de dépassement. Mais la Communauté de communes paraît s'être désintéressée du problème et nos élus pléneuvien(ne)s ne paraissent pas avoir vigoureusement réagi. Il semble aujourd'hui qu'une remise en cause du projet conduirait à son report sine die ! Il conviendrait, pour le moins, que dans le sens Le Poirier / Lamballe, **les véhicules lents soient fortement incités à ne pas emprunter la déviation et à continuer par La Vollée** ; le respect des horaires en gare de Lamballe en serait facilité.

De même, la réalisation du contournement de Lamballe par l'est permettrait d'éviter un détour de quatre ou cinq kilomètres pour rejoindre la RN 12 en évitant la ville lorsqu'on se dirige vers Rennes.

ANNEXE 1 - Inventaire non exhaustif d'itinéraires piétonniers de liaison

Du Minihy vers Pléneuf :

- rue du petit train, chemin de la source, chemin des sentes, rue des sentes,
- chemin des clos castels,
- rue de la cour, rue du cloître, rue de St-Alban.

A défaut d'un élargissement complet de la voie, **une bande piéton** marquée au sol sur un bon revêtement serait utile et participerait à la limitation de vitesse des voitures.

Le chemin des sentes est à aplanir. Il est très intéressant pour les ménagères qui se rendent au marché de Pléneuf, mais difficile à prendre avec un panier à roulette faute d'entretien.

Tous ces itinéraires sont à signaler par des panneaux indicateurs ad-hoc : ainsi la rue de Saint-Alban est bordée d'un chemin piétonnier le long du lotissement du cloître, mais personne ne le prend car il est élégamment masqué par des végétaux et n'est pas signalé !

La rue du cloître est bordée d'un large talus le long du lotissement, tout à fait propice à la mise en place d'un chemin piétonnier, qui reste à tracer.

Du Minihy vers la plage du Val-André :

- rue des prés, rue des genêts, sentier vers chemin avenue d'Aubert, rue du général Leclerc,
- rue des prés, rue des ajoncs, sentier des tennis, parc de l'amirauté.

Ces itinéraires sont à signaler.

Un itinéraire pourrait également être réservé au PLU, reliant directement le parc de l'Amirauté à Pléneuf en passant à l'est des tennis, puis par la rue François Bois, et à travers la zone naturelle des Prés, rejoignant le chemin des Sentes.

De Pléneuf vers Les Vallées : chemin du Vauclair, très bien réaménagé et raccordé à la rue des vallées.

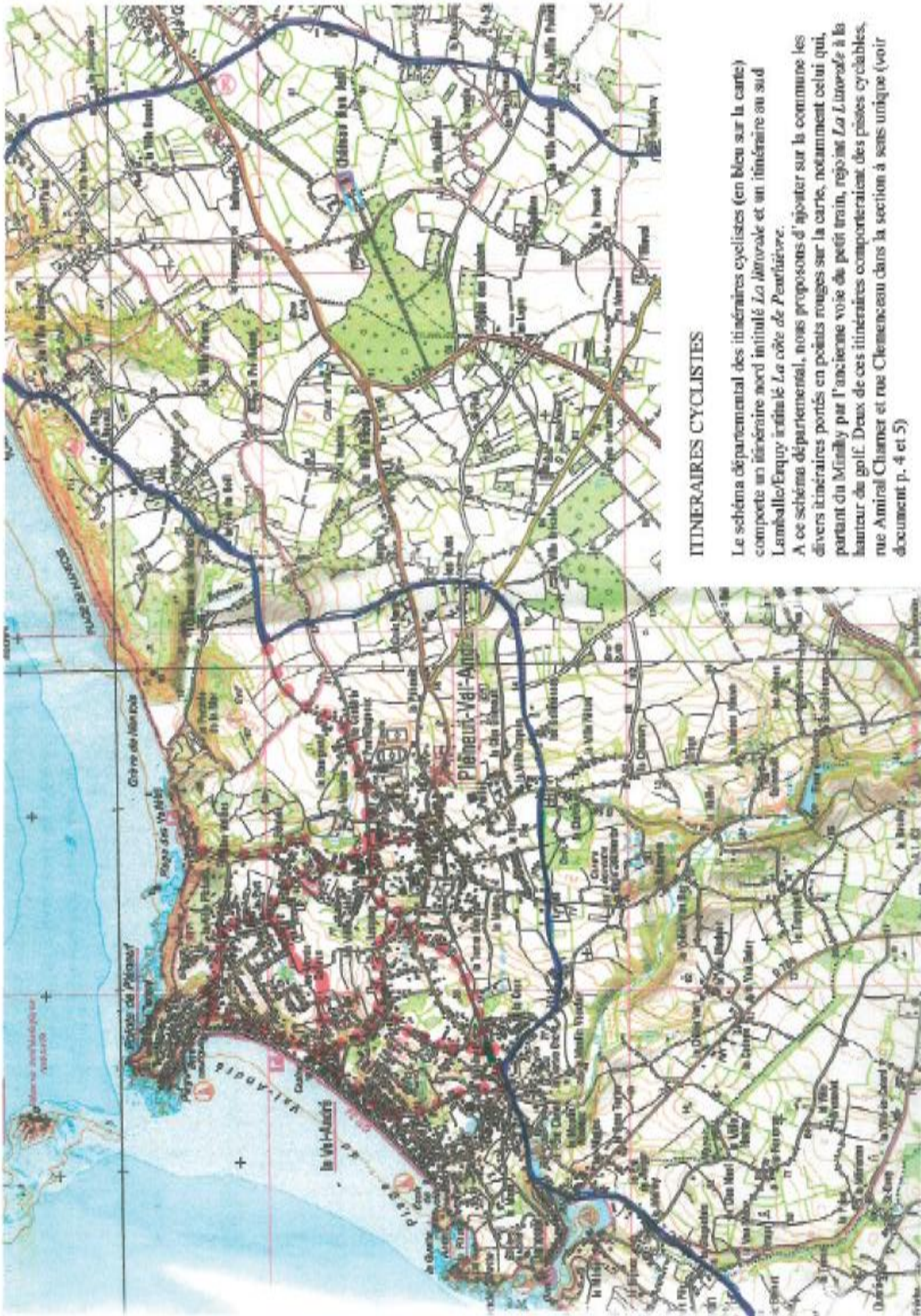
De La Boulaie à la place de Lesquen : chemin parallèle à la rue des glaïeuls, chemin prolongeant la rue de la paix. Ces chemins sont à signaler. Le passage entre Lesquen et rue de la paix à entretenir régulièrement.

Du Val-André à Dahouët : rue des Vagues, rue de Dahouët, sentier du Mocquetet ; les traversées des voies ouvertes à la circulation automobile sont à sécuriser.

Du Tertre Oro à Dahouët : sentier de liaison entre rue du tertre Oro et la rue du moulin Madeuc, passage de liaison vers le Pont Carla, chemins nord et sud de l'étang de Dahouët. Ces itinéraires sont à signaler.

De Dahouët aux plages et grèves : chemin des Rochers, dont le caractère piétonnier devrait être affirmé.

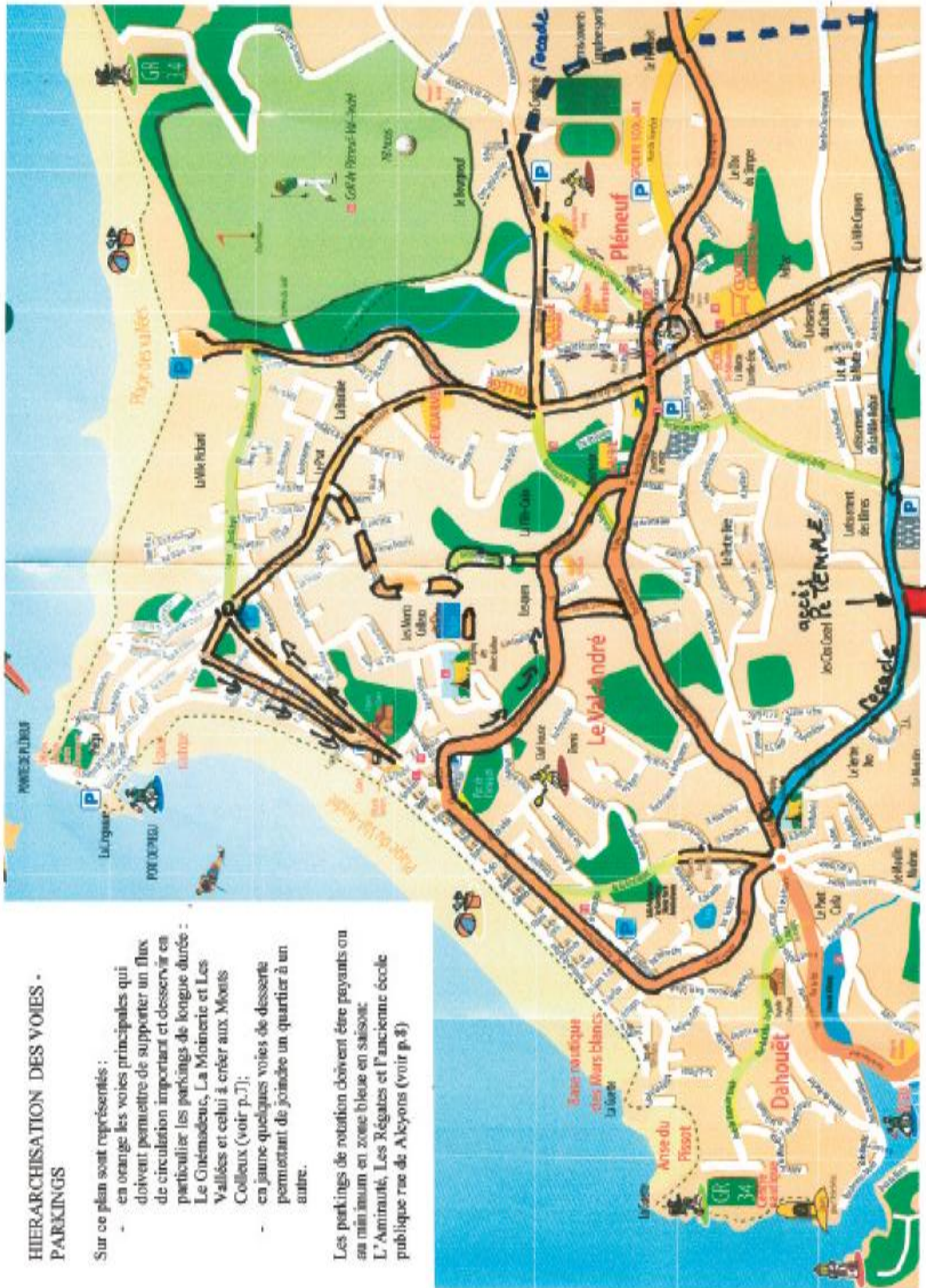
ANNEXE 2 – Itinéraires cyclistes



ITTINERAIRES CYCLISTES

Le schéma départemental des itinéraires cyclistes (en bleu sur la carte) comporte un itinéraire nord intitulé *La littorale* et un itinéraire au sud Lamballe/Esquy intitulé *La côte de Penfilière*.
A ce schéma départemental, nous proposons d'ajouter sur la commune les divers itinéraires portés en points rouges sur la carte, notamment celui qui partant du Mirailly par l'ancienne voie de petit train, rejoint *La Littorale* à la hauteur du golf. Deux de ces itinéraires comporteraient des postes cyclables, rue Amiral Charner et rue Clémentine dans la section à sens unique (voir document p. 4 et 5)

ANNEXE 3 – Hiérarchisation des voies



HIERARCHISATION DES VOIES • PARKINGS

- Sur ce plan sont représentés :
- en orange les voies principales qui doivent permettre de supporter un flux de circulation important et desservir en particulier les parkings de longue durée : Le Guémaleuc, La Motte et Les Vallées et celui à créer aux Monts Colleux (voir p.7);
 - en jaune quelques voies de desserte permettant de joindre un quartier à un autre.
- Les parkings de rotation doivent être payants ou au minimum en zone bleue en saison: L'Amirauté, Les Régates et l'ancienne école publique rue de Akeyons (voir p.8)

ANNEXE 4 – Les grands axes de circulation

Les grands axes de circulation

— l'accès direct par la vallée de la Fiers rejoignant le contournement sud du centre-bourg.

..... solution d'accès par le contournement est du centre-bourg à créer ; elle n'est pas satisfaisante pour le Val-André, mais elle pourrait être une solution d'attente.

..... contournement est/nord-est à créer, en priorité la section Le Péhoëst / Le Pont Gagnoux.

— contournement sud par la D786 se substituant à l'actuelle section qui traverse le centre du Val-André, à aménager - en priorité la section Le Mimilly / Le Cloître.

— l'accès aux Monts Colleux et au parking à y créer à partir du Mimilly par la rue des Saules et une section de la rue Clemenceau jusqu'à Lesquen.

..... la suite de l'accès aux Monts Colleux par une voie à créer entre Lesquen et l'Évoille, permettant aussi cet accès par la rue de La Moitiérie et la rue Th. Brérel, qui est à créer en priorité.

