



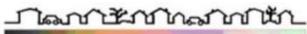
**Côtes
d'Armor**
le Département



Port départemental d'Erquy :
Mise au point d'un programme d'aménagement urbain et paysager

NOTICE DE PRÉSENTATION DU PROJET

CERESA
Territoires - Environnement


- CABINET GUILLEMOT -
BET VRD - INFRASTRUCTURES
AMÉNAGEMENTS DURABLES



Maîtrise d'ouvrage :

Département des Côtes d'Armor

9 Pl. Général de Gaulle, 22000 Saint-Brieuc

Tél : 02 96 62 62 22

Cabinets en charge de l'étude :

Bureau d'études CERESA

Le Pont - Route de la Rivière, 35230 Noyal-Châtillon-sur-Seiche

Tél : 02 99 05 16 99

Cabinet d'études VRD GUILLEMOT

28 La Robinière, 35590 L'Hermitage

Tél : 02 99 60 70 66

Sommaire

1. ÉTAPE 1 : ÉTUDE D'INSERTION PAYSAGÈRE DU MÔLE...5

1.1 CONTEXTE GLOBAL	6
1.2 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	7
1.3 ACTIVITÉS ET USAGES	9
1.4 PAYSAGES.....	14
1.5 MOBILIERS ET MATÉRIAUX	18
1.6 SYNTHÈSE DES ENJEUX.....	19
1.7 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT.....	20
1.8 SCÉNARIO RETENU	25

2. ÉTAPE 2 : ÉTUDE GLOBALE D'AMÉNAGEMENT DU PORT30

2.1 CONTEXTE GLOBAL	31
2.2 ANALYSE GLOBALE DE L'ASSIETTE PORTUAIRE	32
2.3 ACTIVITÉS SUR LE PORT.....	34

2.4 STATIONNEMENTS.....	38
2.5 FLUX PIÉTONS.....	43
2.6 ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	46
2.7 PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT GLOBAL.....	47
2.8 COMPLÉMENT D'ÉTUDE SUR LES MOBILIERS DU CHEMIN PIÉTON SUR LE MÔLE (QUAIS 3 ET 4) ET LA BORDURE BÉTON DU PARTOUR DU CASIER À SÉDIMENTS	51
2.9 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DU PORT ET SCÉNARIO RETENU	56

3. CONCLUSION 60

INTRODUCTION

La présente notice résume le travail **d'étude globale paysagère et urbaine qui a été mené sur l'assiette du port départemental d'Erquy**, de 2020 à 2022 par le bureau d'études CERESA et le cabinet d'études VRD GUILLEMOT.

Ce projet, à l'initiative du Département des Côtes d'Armor (22), Direction des Infrastructures – Services Gestion des ports et barrages, **intègre une première étude menée par le bureau d'études CERESA, concernant l'insertion paysagère du môle.**

Cette étude globale s'est avérée nécessaire pour répondre aux besoins de mise en cohérence des aménagements du port départemental : répartition des stationnements, circulation des véhicules, adaptation des espaces par rapport aux différents usages, continuité piétonne, mise en valeur du bâti, valorisation des paysages exceptionnels du Grand Site de France, cohérence de mobiliers, matériaux, etc.

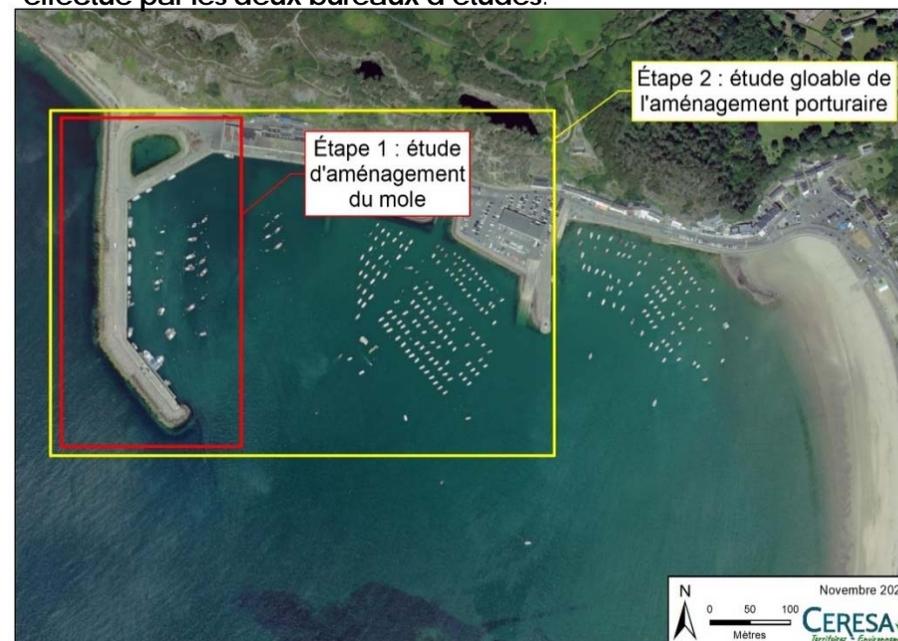
De multiples usages (pêche professionnelle, criée et ateliers de mareyage, activités maritimes, salle panoramique de la criée) et des opérations d'aménagement au « coup par coup » ont fabriqué, peu à peu, une image floue et peu valorisante des espaces publics portuaires au détriment de la mise en valeur du site.

Face à ce constat, il a été mis en évidence, lors des comités de pilotage, que les questions de l'accueil du public, de la répartition des stationnements, des déplacements doux et de

la place de chaque activité, devait être étudiée de manière globale pour éviter les conflits d'usages, garantir la sécurité des flux de visiteurs et faire émerger une image qualitative et homogène des espaces publics.

Cette notice présente, **en étape 1, l'étude d'insertion paysagère du môle**, intégrant le diagnostic et les scénarios envisagés. **En étape 2, elle présente l'étude globale d'aménagement du port (assiette portuaire)**, intégrant un diagnostic complémentaire, les scénarios envisagés et le scénario retenu.

Enfin, **en conclusion, elle présente le programme d'aménagement présenté lors du comité technique du 29/09/2022, validant le travail effectué par les deux bureaux d'études.**



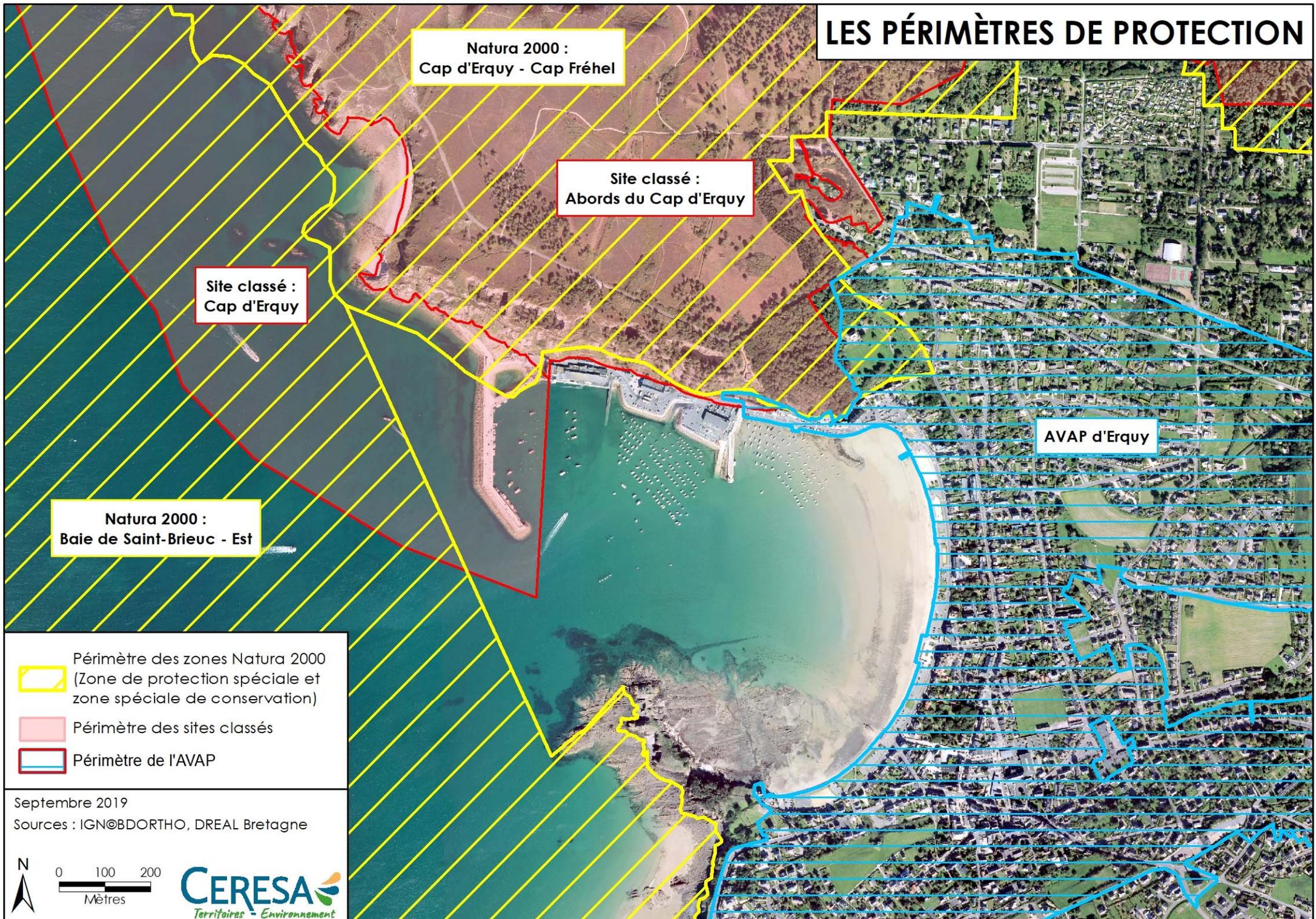
1. ÉTAPE 1 : ÉTUDE D'INSERTION PAYSAGÈRE DU MÔLE

Cette partie présente la **première étape** de l'étude confiée au bureau d'étude CERESA : **l'insertion paysagère du môle du port d'Erquy**. La mission s'est concrétisée par la réalisation de photomontages, en plusieurs endroits et d'après des scénarios qui ont fait l'objet d'échanges entre les acteurs du projet : Département, ville d'Erquy, DDTM, DREAL, bureau d'étude CERESA, cabinet d'études VRD GUILLEMOT, etc.

1.1 CONTEXTE GLOBAL

- Le projet (hors partie paysage) a démarré en 2008, avec la construction d'un môle, en remplacement de l'ancien qui se situait 150 m plus à l'intérieur du port. Ce môle de protection n'offrait pas à l'origine les quais d'armement et d'avitaillement que nous trouvons sur l'actuel.
- Dans le cadre de son parfait achèvement et en attente que les tassements s'opèrent, il avait été décidé de ne pas réaliser immédiatement certains aménagements tels que les dernières couches de structure des terre-pleins ainsi que la liaison piétonne.
- En fin d'année 2018, le Département a décidé la réalisation des structures de chaussées définitives qui ont été achevées au printemps 2019.
- Après ces travaux, l'objectif du Département a été de réaliser les aménagements paysagers qui feront l'objet d'une procédure d'autorisation administrative, complétant celle déjà réalisée en 2006. Cette dernière avait conduit le Ministère de l'Environnement à édicter un arrêté autorisant le Département à engager les travaux en site classé.

LES PÉRIMÈTRES DE PROTECTION



1.3 ACTIVITÉS ET USAGES

1.3.1 ACTIVITÉS LIÉES À LA PÊCHE ET À LA MER

- Une grande partie des activités du port est consacrée à la pêche. Le port d'Erquy est notamment reconnu pour la pêche à la coquille Saint-Jacques, de l'automne au printemps. Plusieurs bâtiments, liés à cette activité, sont installés sur le port : la Pêcherie d'Armorique, la criée et son annexe, le CPMEME 22.
- En outre, le port abrite également une station de sauvetage de la SNSM.

1.3.2 LES ACTIVITÉS LIÉES AU TOURISME

- Le projet s'inscrit dans un contexte touristique très lié au Grand site de France et au littoral de manière générale (pointes, plages, sentiers de randonnée (GR34), etc.).
- Le port d'Erquy est, à ce titre, un lieu de passage touristique avec une fréquentation en hausse, en raison des activités et installations présentes : Vedettes à passagers, salle panoramique de la criée, passerelle, Maison de la Mer, plusieurs commerces et restaurants en limite du port (périmètre hors projet).

- Le môle est aussi un lieu de passage pour les piétons souhaitant rejoindre les embarcations touristiques et de loisirs (vedette touristique, navettes d'Erquy, de Bréhat, etc.).

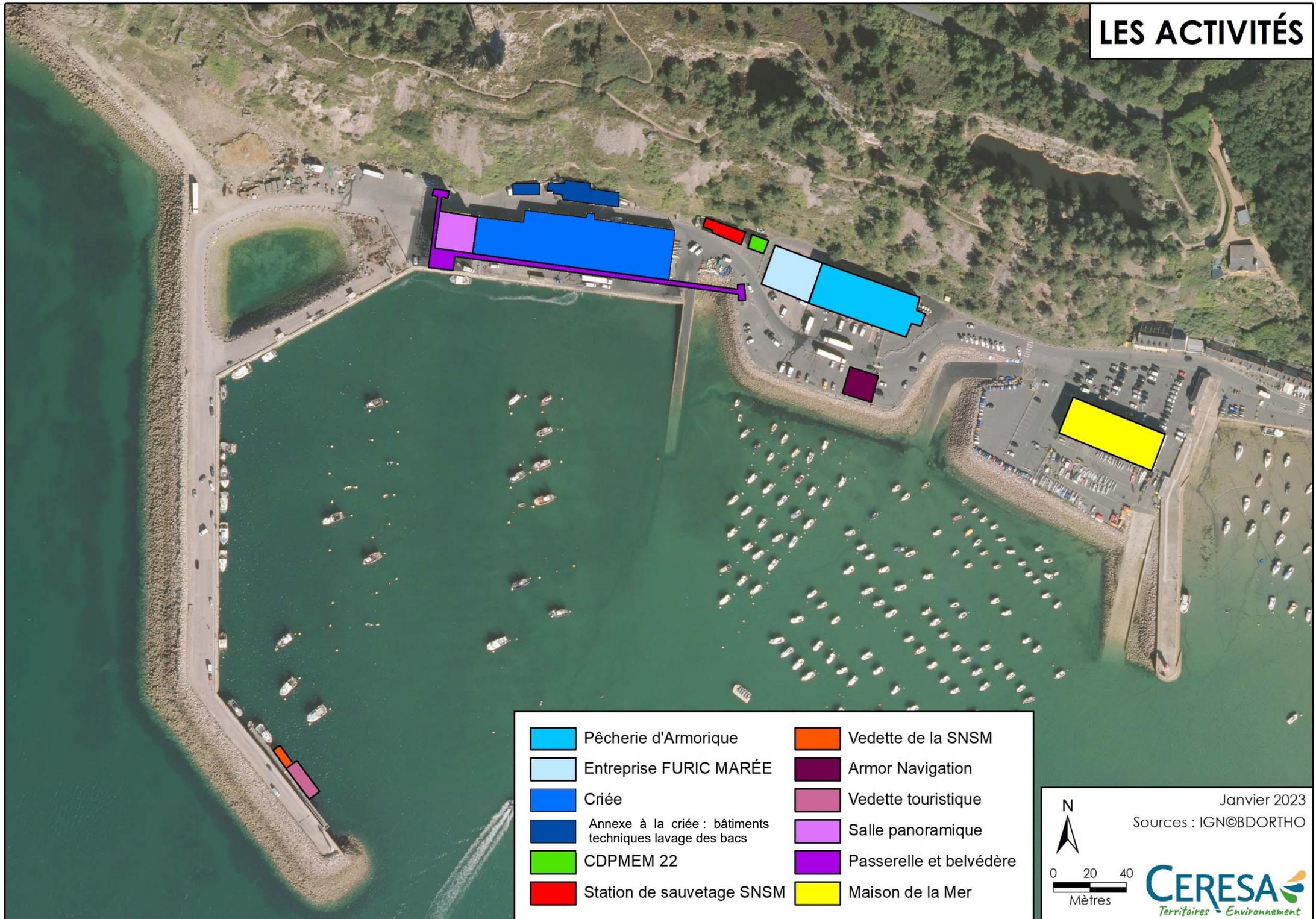
1.3.3 LES FLUX DE CIRCULATION

- En raison de ce mélange d'activités, le port d'Erquy est le théâtre d'un croisement régulier de piétons et de véhicules (voitures, camions, etc.).

Ce mélange d'acteurs génère deux grandes problématiques : la logistique de circulation et la sécurité des piétons. Ces problématiques sont d'autant plus d'actualité qu'un afflux de touristes plus important est à prévoir chaque année, notamment avec l'aménagement de la salle panoramique du Grand Site, et les visites du parc éolien de la Baie de Saint-Brieuc. Par ailleurs, la configuration du site en impasse, génère un afflux de véhicules en extrémité du port, des manœuvres de retournement et une recherche de stationnements du grand public du côté de la zone pêche.

- **L'un des enjeux principaux du projet est de concilier les usages : anticiper les nouveaux flux touristiques et assurer une liaison entre la passerelle et le môle afin de faciliter les circulations piétonnes au sein du port (sécurisation).**

LES ACTIVITÉS



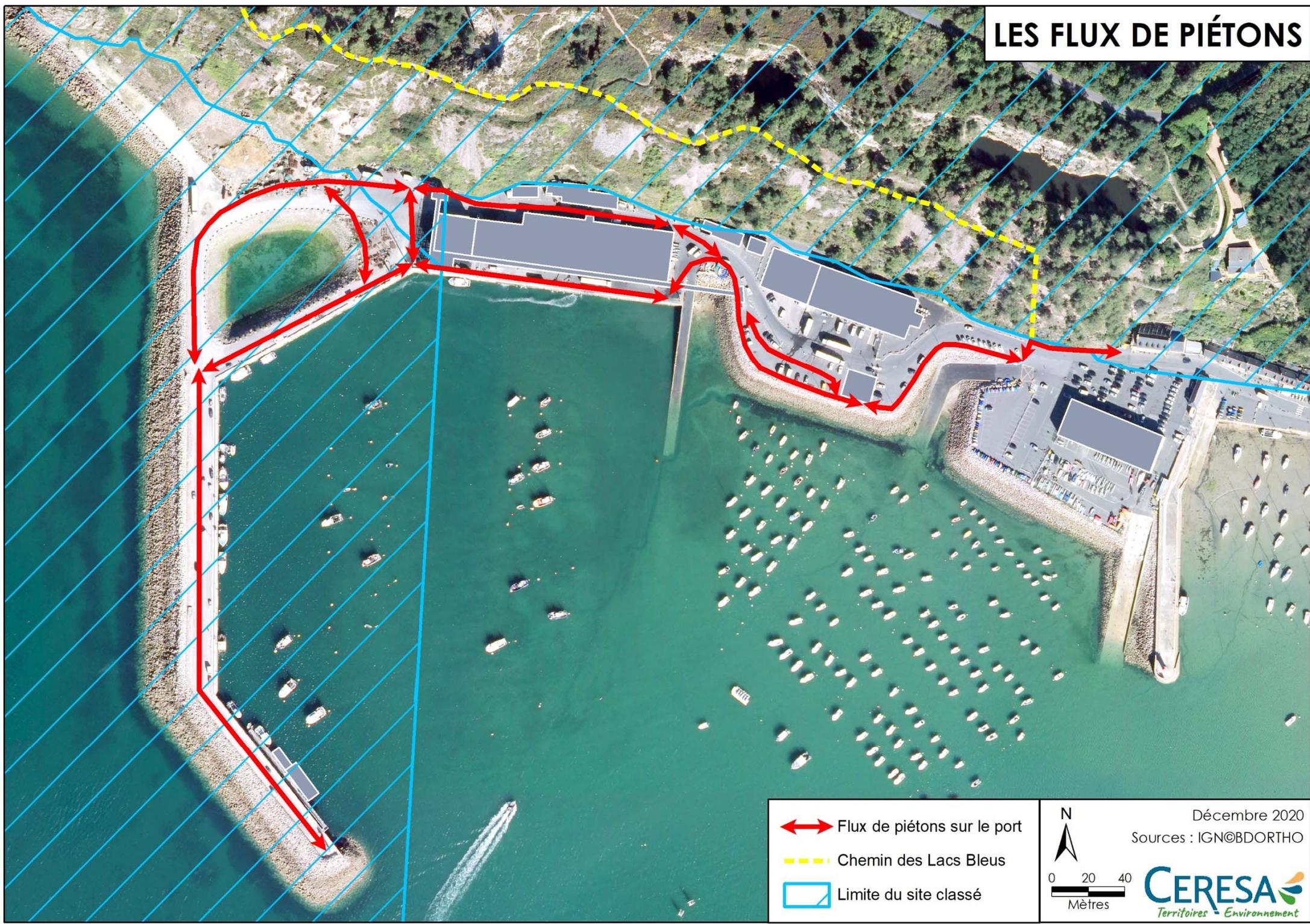
Janvier 2023
Sources : IGN@BDORTHO

N

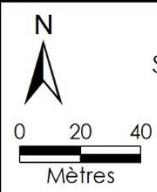
0 20 40
Mètres

CERESA
Territoires Environnement

LES FLUX DE PIÉTONS



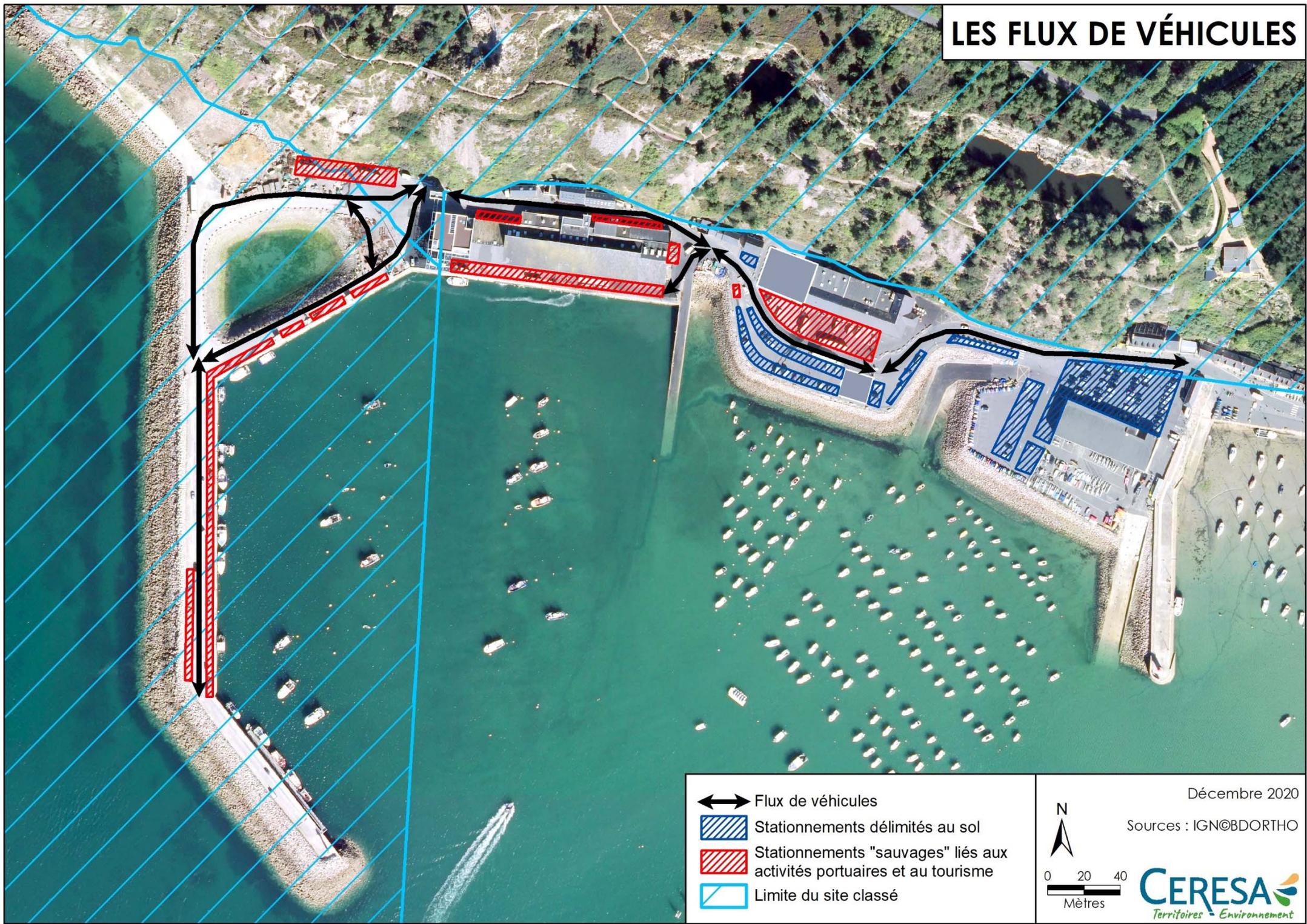
- Flux de piétons sur le port
- Chemin des Lacs Bleus
- Limite du site classé



Décembre 2020
Sources : IGN©BDORTHO

CERESA
Territoires Environnement

LES FLUX DE VÉHICULES



- ↔ Flux de véhicules
- ▨ Stationnements délimités au sol
- ▨ Stationnements "sauvages" liés aux activités portuaires et au tourisme
- ▭ Limite du site classé

Décembre 2020
Sources : IGN@BDORTHO

N

0 20 40
Mètres

CERESA
Territoires - Environnement

1.4 PAYSAGES

1.4.1 LES PAYSAGES DU GRAND SITE DE FRANCE

- Le territoire du Grand Site de France « Cap d'Erquy – Cap Fréhel » est réparti en 5 grandes unités paysagères : l'anse d'Erquy, la côte rocheuse d'Erquy à Plévenon, l'estuaire de l'Islet, les campagnes habitées, le versant Ouest de la baie de la Fresnaye.
- Le port d'Erquy est à l'intersection entre deux unités paysagères : l'anse d'Erquy et la côte rocheuse d'Erquy à Plévenon.
- **À ce niveau, l'enjeu du projet est de chercher à sublimer les ambiances paysagères liées à ces deux unités : le caractère intime de l'anse, le caractère rocheux de la côte, la végétation littorale, la prise en compte des marées, les perceptions depuis les points hauts, etc.**

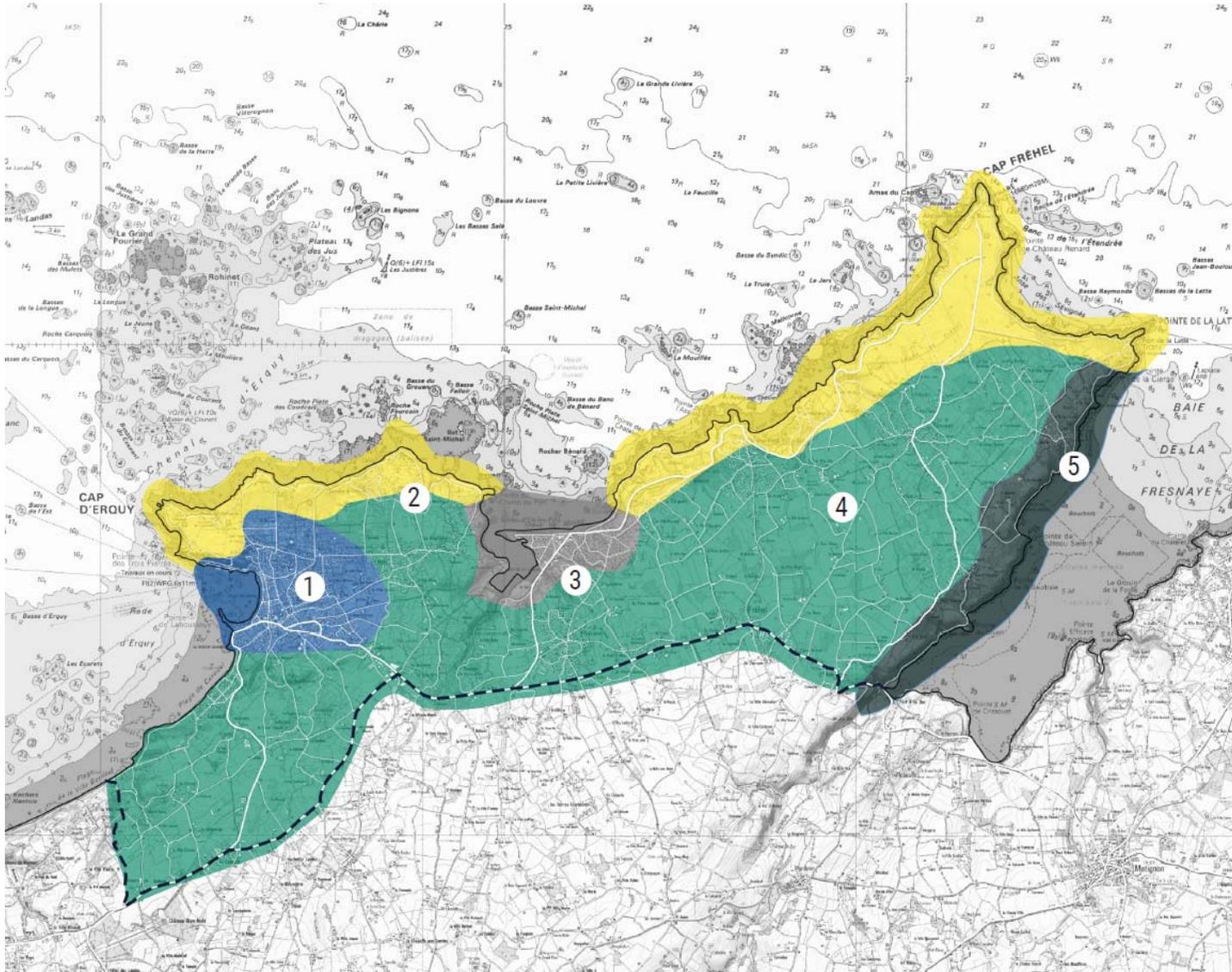
Depuis l'anse, les vues sont nombreuses en direction du port.

1.4.2 L'ANSE D'ERQUY

- Cette unité paysagère est caractérisée par sa grande plage de sable, accompagnée d'une façade urbanisée continue et faite de maisons anciennes et de quelques immeubles bas (R+4). L'ensemble de ce paysage est globalement urbain, même s'il conserve un aspect résidentiel (centre ancien, maisons de lotissements, faible quantité d'immeubles), à l'inverse de grandes stations balnéaires.

1.4.3 LA CÔTE ROCHEUSE D'ERQUY À PLÉVENON

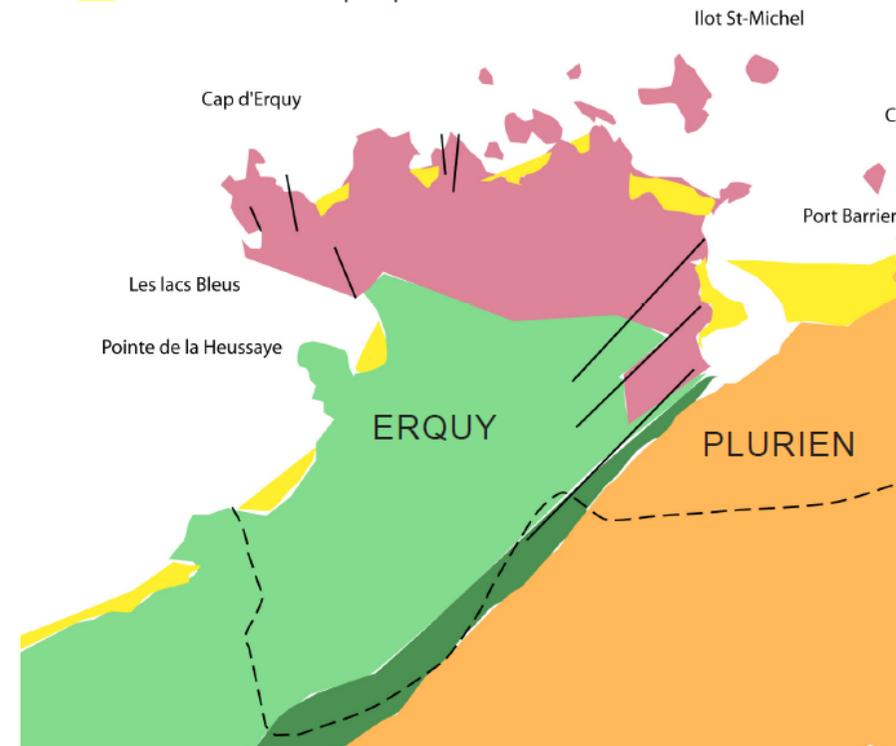
- Cette unité paysagère est remarquable pour sa côte rocheuse qui offre de nombreuses vues plongeantes et panoramiques sur la mer et le reste du littoral.
- La roche (gré rose) et la végétation de landes sont l'identité de cette côte. Plusieurs points d'eau creusés dans la roche (les lacs bleus) en font aussi son originalité.
- Le port est adossé aux falaises et s'inscrit dans la continuité de ce paysage.
- Une boucle de randonnée locale et le sentier de Grande Randonnée n°34 (GR34) longent le haut des falaises et un escalier permet au randonneur de rejoindre directement le port.





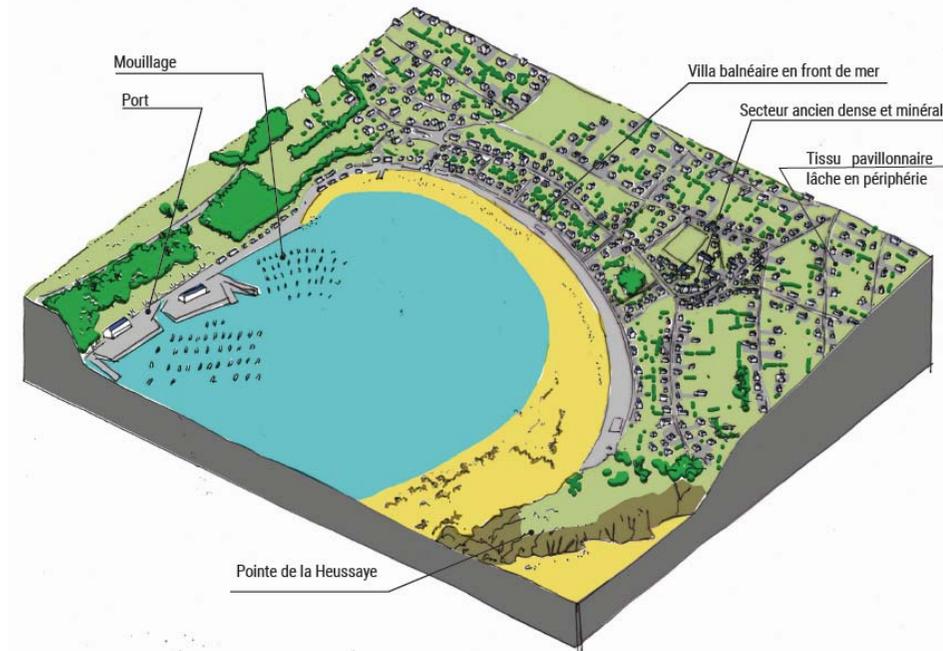
Unité paysagère de la côte rocheuse d'Erquy à Plévenon

- Grès ou conglomérats de la série d'Erquy-Fréhel
- Série volcanique d'Erquy
- Diorite de Coëtmieux-Fort-la-Latte
- Roche métamorphique





Unité paysagère de l'anse d'Erquy



1.5 MOBILIERS ET MATÉRIAUX

- Sur l'ensemble du port, les matériaux utilisés sont essentiellement issus de la roche locale : le grès. Les mobiliers présentent néanmoins une trop grande diversité de formes, de couleurs, avec une utilisation régulière de béton, d'acier et de bois.
- L'enjeu est donc de retrouver la cohérence d'ensemble des matériaux utilisés et éviter l'utilisation de mobiliers trop standardisés.



1.6 SYNTHÈSE DES ENJEUX

La phase de diagnostic et les échanges au cours de différentes réunions ont permis de partager et valider les enjeux suivants :

- Retrouver la qualité patrimoniale, paysagère environnante sur le môle : choix des mobiliers, matériaux / avoir une expérience de parcours / diffuser l'Esprit.
- Créer un espace de transition harmonieux (piéton), entre le môle et le port avec la prise en compte du paysage depuis le sentier des Lacs bleus en surplomb (accroche avec la passerelle).
- Clarifier les flux (piétons, véhicules), à usages des activités et à usages des touristes.
- Réorganiser les usages : trouver la juste proportion et le bon emplacement pour tous.
- Prendre en compte l'importance de la sécurité du flux piéton (nouvelle pression de flux à venir à anticiper), personnel du port.
- Avoir une réflexion fine sur les mobiliers, les matériaux.

Ces enjeux ont été traduits par les actions suivantes validées au cours de la réunion du 03 décembre 2020 (**source : réunion n°3 du 03/12/2020**) :

- L'aménagement d'un parcours propre sécurisé.
- La création d'une zone de stationnement minimale pour les activités liées à la criée : environ 50 places + quelques stationnements pour le déchargement des camions.
- L'étude d'un programme global à venir pour intégrer les déplacements et les stationnements à une échelle plus vaste sur les propriétés du Département en amont.

1.7 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

- Au regard des enjeux évoqués, trois propositions d'aménagement ont été élaborées et ont été soumises à discussions entre les acteurs liés au projet. Ces 3 scénarios intègrent les modifications apportées au casier à sédiment (réduction de sa surface par la création d'une surface supplémentaire de terre-plein d'environ 1500 m²). Le futur séparateur à hydrocarbure sera intégré dans le remblai créé dans l'angle Sud-Ouest du casier à sédiments. Le nouveau pourtour de ce casier fera l'objet d'un traitement paysager. Ces scénarios portent sur l'intégration des stationnements, des circulations piétonnes, sur les mobiliers et de manière plus globale, sur les usages liés au tourisme.

- **Scénario 1 :**

Le long des quais (quais 3 et 4), le chemin est en revêtement sablé stabilisé ou gravillonné. Sa largeur permet le passage des piétons et la pose, à intervalles réguliers, de blocs rocheux (Ø env. 80 x 80cm). Ponctuellement ces blocs sont plus plats et proposent une assise au piéton. La longrine béton longeant le chemin est préservée (ht. 50 à 70 cm).

Contre la falaise, la zone de stationnement est simplement matérialisée par un marquage au sol. L'aménagement permet aux véhicules d'en faire le tour.

Le chemin longe les stationnements et la falaise, puis rejoint les quais. Plus loin, la zone de stockage de casiers est aménagée de manière rectiligne le long du chemin.

- **Scénario 2 :**

Le scénario 2 reprend le même aménagement que le n°1, concernant le chemin sur les quais (quais 3 et 4).

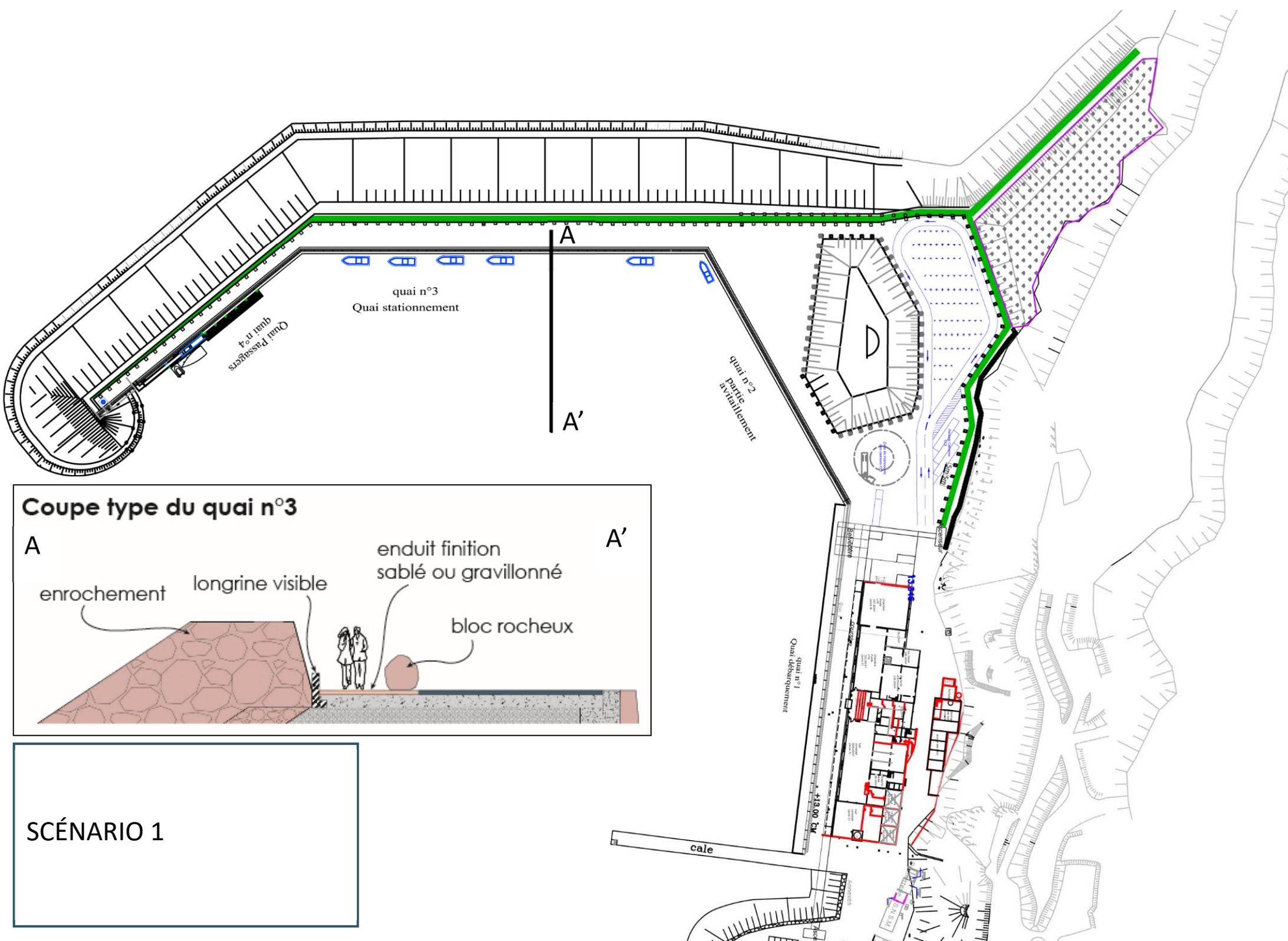
La zone de stationnements est aménagée de manière plus paysagère : entourée de massifs végétalisés et rocailleux, face à la falaise. L'objectif est d'intégrer les stationnements aux paysages environnants, en créant une transition de la falaise au port.

Le chemin qui longe la falaise sillonne davantage que le scénario n°1 et rejoint, plus loin, une petite placette. Sur celle-ci, sont aménagés des installations qui invitent à comprendre le paysage et la géologie du site (blocs rocheux de différentes strates géologiques, panneaux d'interprétation, etc.).

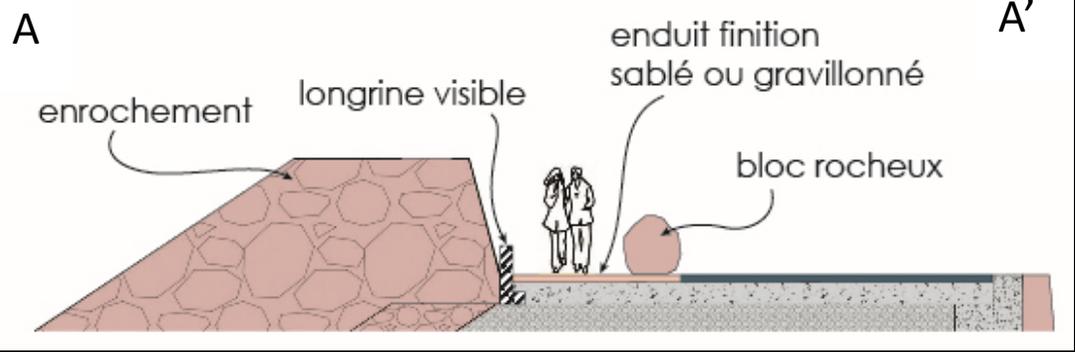
- **Scénario 3 :**

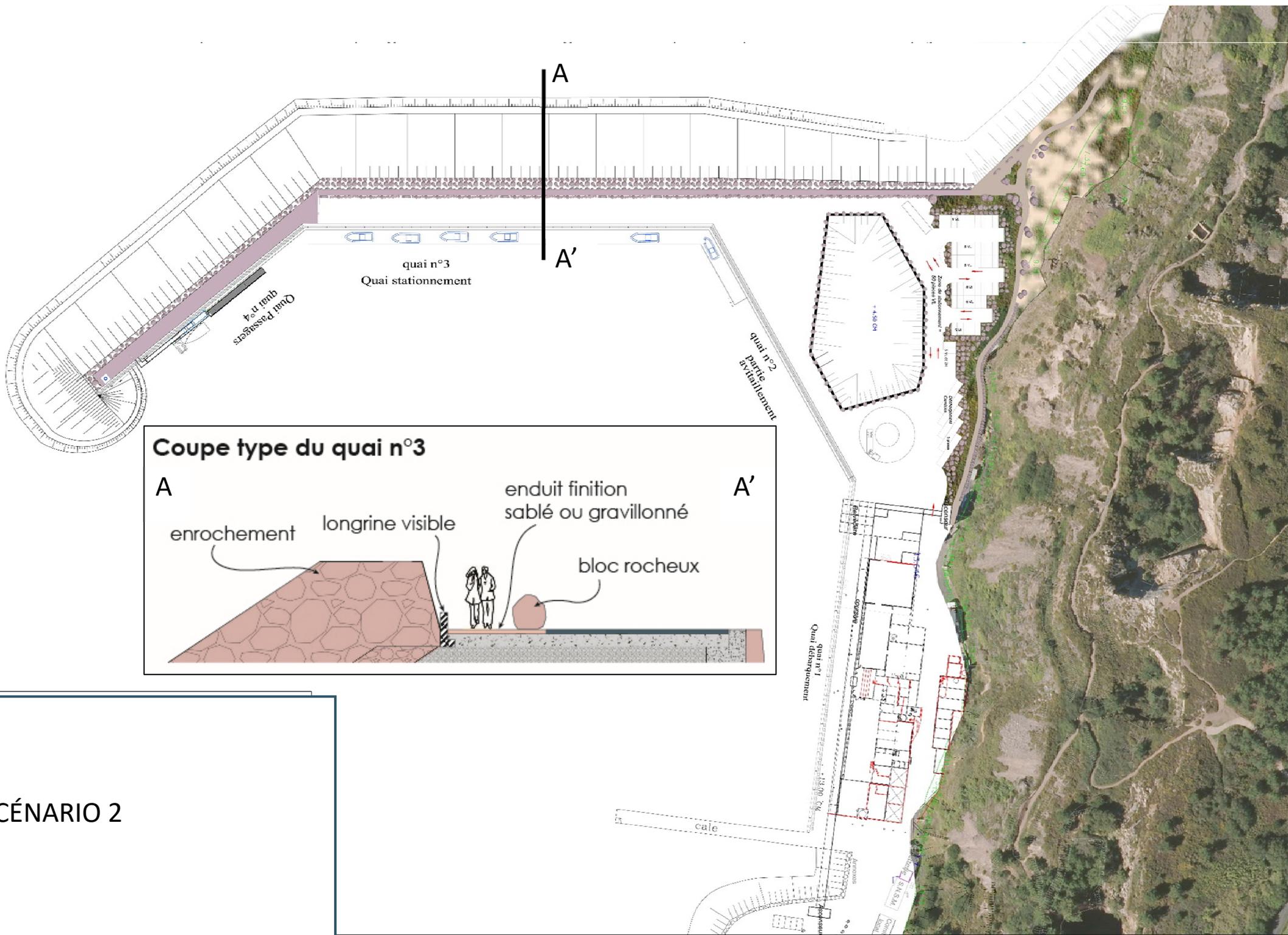
Au niveau du parking, l'aménagement proposé est le même que le scénario 2.

Le chemin le long des quais propose une variante différente aux deux autres scénarios. La longrine est recouverte par des enrochements et n'est plus visible. Le chemin est moins large pour laisser plus d'espace aux manœuvres côté voirie. Le chemin est longé d'un garde-corps métallique, entrecoupé d'enrochements ponctuels.

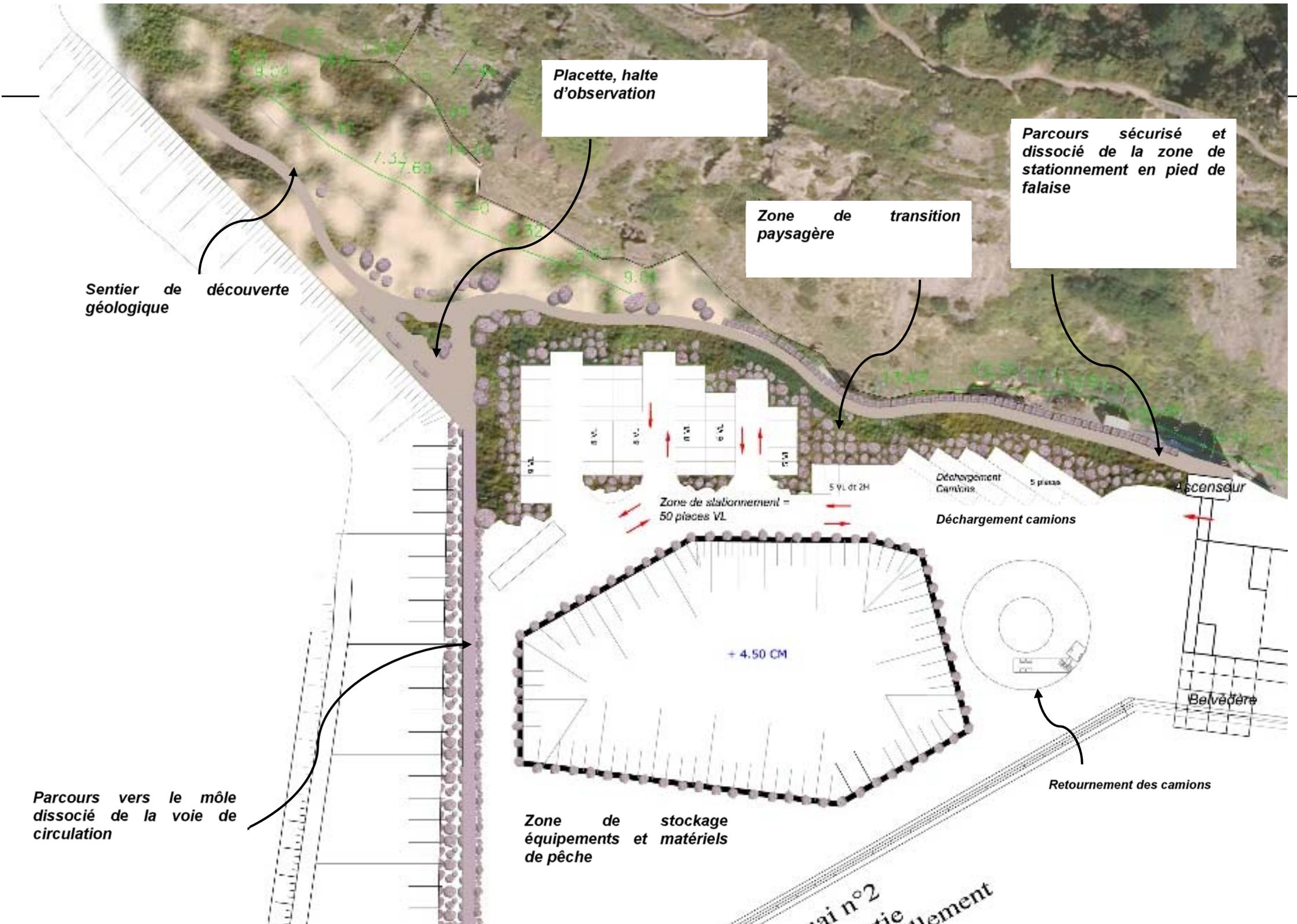


Coupe type du quai n°3





SCÉNARIO 2



Placette, halte d'observation

Parcours sécurisé et dissocié de la zone de stationnement en pied de falaise

Zone de transition paysagère

Sentier de découverte géologique

découverte

Zone de stationnement = 50 places VL

Déchargement camions

Ascenseur

Belvédère

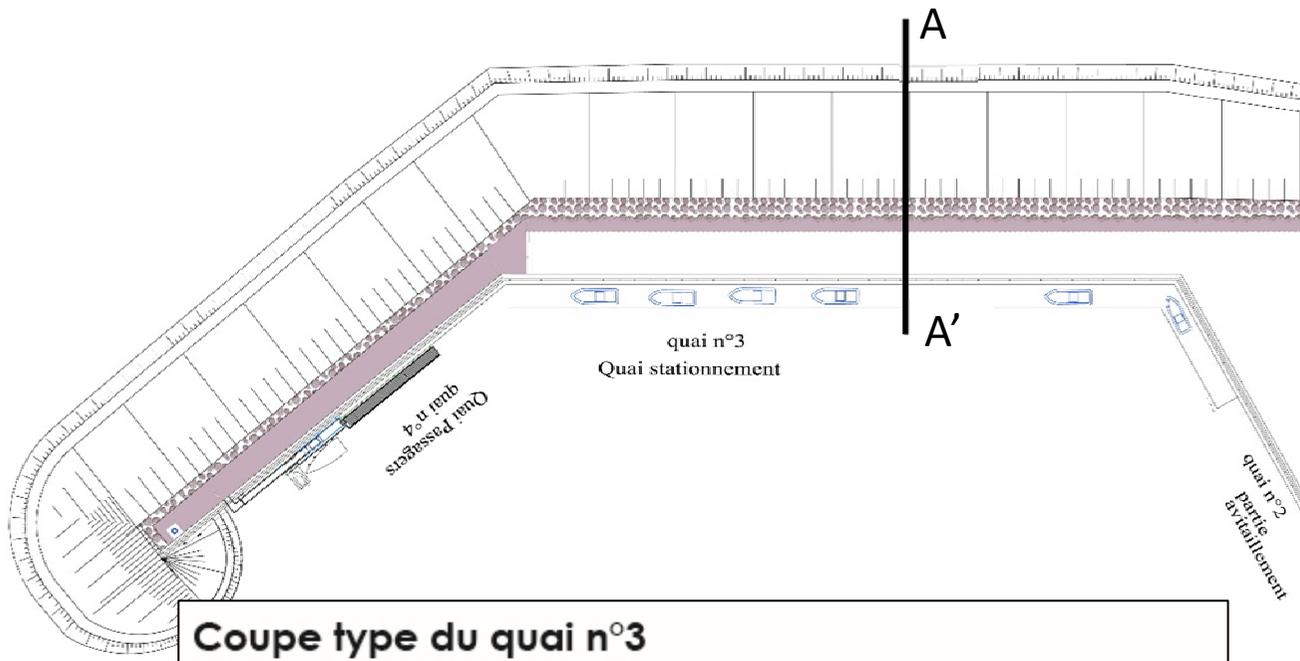
Parcours vers le môle dissocié de la voie de circulation

Retournement des camions

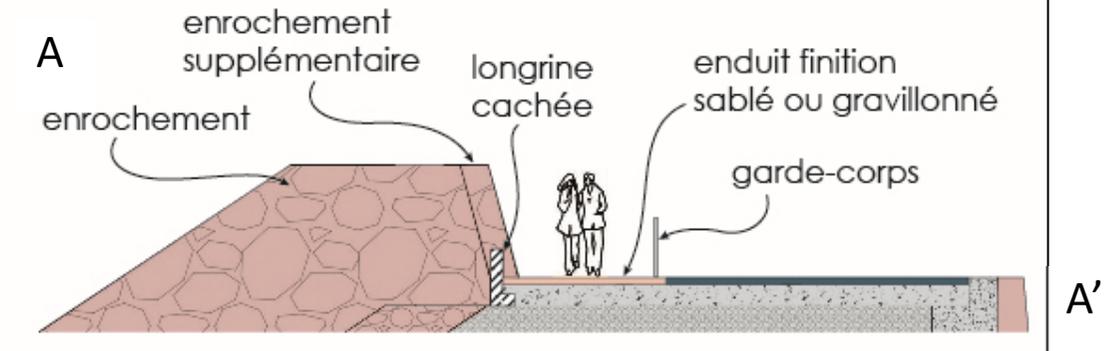
Zone de stockage équipements et matériels de pêche

+ 4.50 CM

ai n°2
tissement



Coupe type du quai n°3



SCÉNARIO 3

cale

quai n°1
Quai débarquement

13.06 '04

A'

13.06 '04

13.06 '04

13.06 '04

13.06 '04

13.06 '04

13.06 '04

13.06 '04

1.8 SCÉNARIO RETENU

- À l'issue des échanges qui ont eu lieu entre les acteurs du projet, le scénario 3 a été choisi pour être amendé et approfondi.
- Le projet a été présenté aux services de l'État pour avis. Sans le remettre complètement en cause, certaines préconisations ont été émises, notamment en vue de réduire le nombre d'enrochements sur le site, assumer l'aspect « industriel » du port de pêche et marquer clairement la rupture entre la zone naturelle et la zone industrielle. Aussi, les services ont demandé à ce que le garde-corps ou lisse soit réalisé en acier CORTEN et les ruptures en géométrie soient saillantes. Cette lisse de hauteur variable est fixée dans les revêtements existants (enrobé) et le chemin piétonnier traité de 2 manières différentes. En pied de falaise, depuis la cage d'escalier Ouest de la criée (dotée d'un ascenseur) jusqu'au futur belvédère à l'enracinement du mole, un chemin en sable est créé depuis le belvédère le long des terre-pleins du mole (quais 3 et 4). Cette typologie de géométrie sera également utilisée pour dessiner le nouveau pourtour du casier à sédiment au moyen d'une bordure béton de type "quai de gare à bus" avec des angles saillants et des portions rectilignes. L'utilisation de blocs rocheux sur le cheminement piétonnier sera limitée à la couverture du ballast en place derrière la longrine béton ainsi qu'en pied de falaise.
- Ce travail collaboratif a conduit à l'ébauche d'une solution consensuelle présentée dans les pages suivantes et en annexe 4. Ce projet intègre les équipements prévus sur le réseau de collecte des eaux pluviales (séparateur à hydrocarbures) et les remblais nécessaires pour cet équipement ainsi que la création de nouvelles zones de stockage du matériel des pêcheurs professionnels (environ 1500 m² situées autour du casier à sédiments - parties Ouest, Sud et Est).
- **Carnet de photomontages consultable en annexe 4.**

PHOTOMONTAGE n°6 : depuis le Chemin des Lacs Bleus (face au môle) à marée haute

Scénario de base



Pointe de la Houssaye

phare

casier à sédiments dragage

môle

zone naturelle



casier à sédiments dragage

criée



pointe de
la Houssaye



phare





2.

ÉTAPE 2 : ÉTUDE GLOBALE D'AMÉNAGEMENT DU PORT

2.1 CONTEXTE GLOBAL

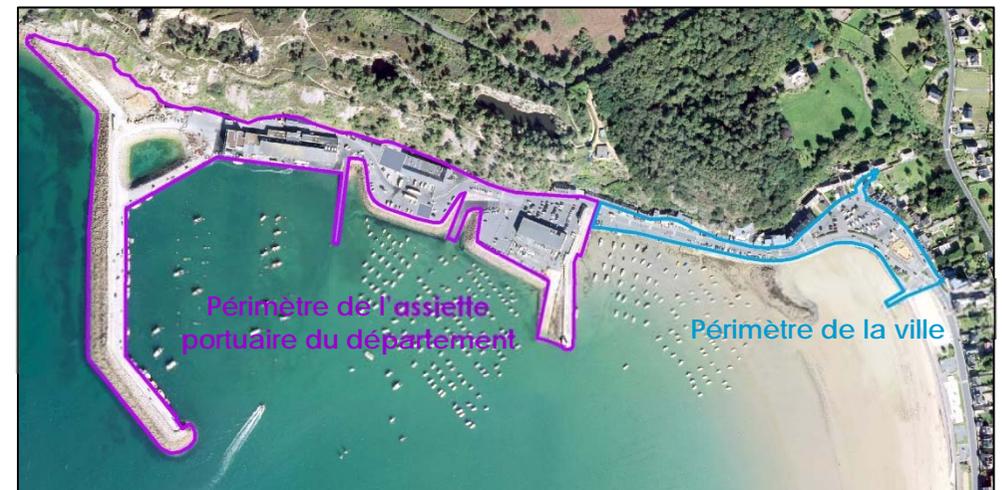
- La première étape, présentée précédemment, a été poursuivie par une réflexion plus globale à l'échelle du port d'Erquy pour un aménagement urbain et paysager de ce dernier.

Concernant la partie du port départemental, la réflexion globale a été élargie à la portion des équipements portuaires dédiés à la plaisance. Au final, la présente étude sous maîtrise d'ouvrage Département des Côtes d'Armor a donc porté sur l'assiette portuaire (du môle à la maison de la mer), correspondant au secteur géré par le Département. Cette partie a comme sujet principal la réorganisation du site pour faire cohabiter les activités professionnelles et les activités de loisir.

Note : en parallèle de cette mission par le Département, il a été convenu qu'une réflexion complémentaire serait menée de la maison de la mer jusqu'à la plage d'Erquy, correspondant au secteur géré par la ville d'Erquy. Cette seconde partie a pour sujet principal le réaménagement de la rue du port, le long des commerces, afin de lier : qualité paysagère, confort d'usage pour les clients des restaurants et pour les piétons, stationnements et circulation des véhicules.

- L'étape 2 de la présente notice se concentre uniquement sur la partie assiette portuaire, gérée par le Département.

Le diagnostic de cette partie reprend celui du chapitre 1 et est complété par une analyse plus poussée des usages et contraintes de l'assiette portuaire.

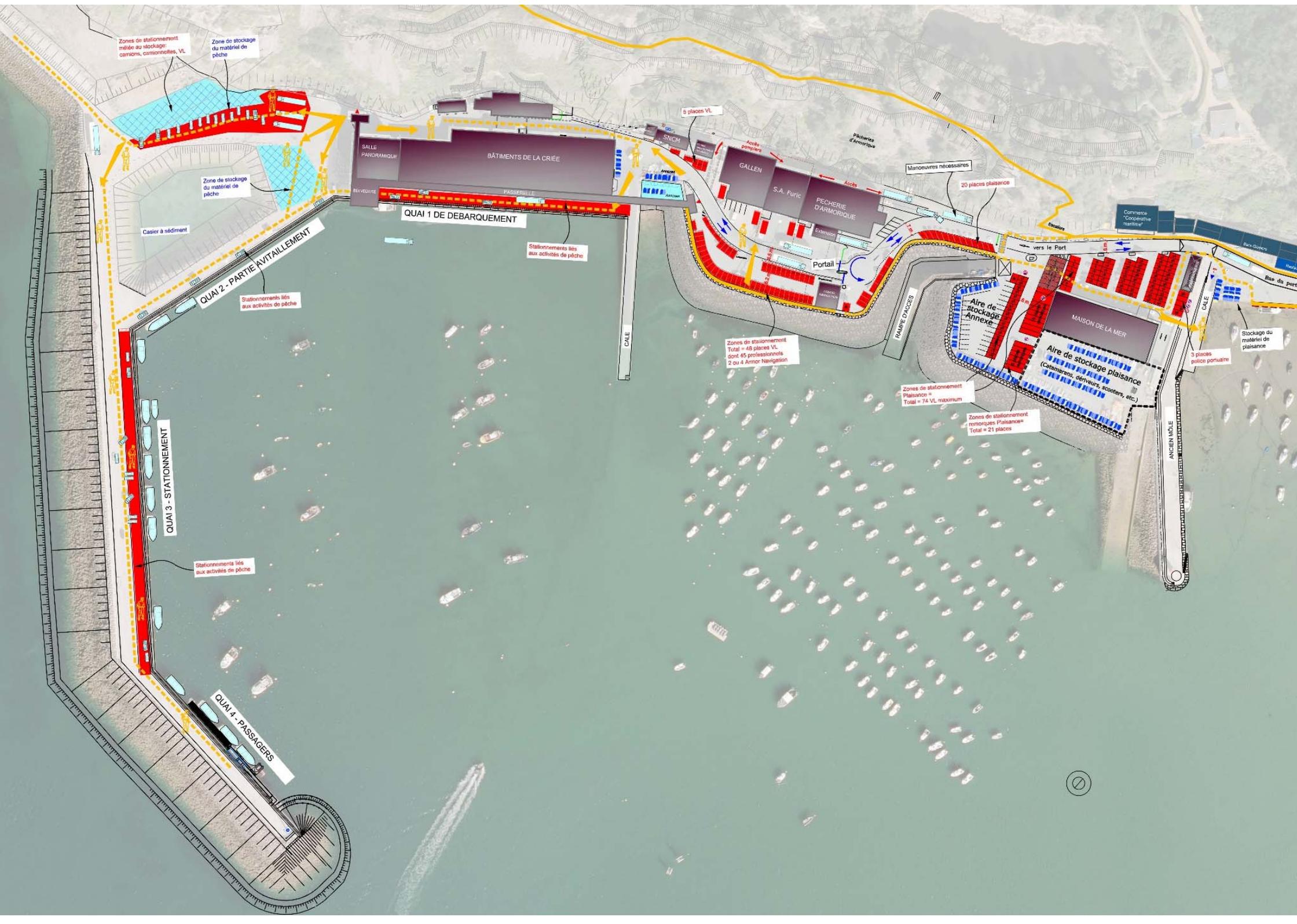


2.2 ANALYSE GLOBALE DE L'ASSIETTE PORTUAIRE

L'analyse globale faite sur l'assiette portuaire a mis en avant les éléments suivants (présentation faites lors des différentes réunions avec le Département) :

- Un espace en impasse très encombré manquant de lisibilité = nombreux bâtiments imposants, espaces de stockage (pêche, plaisance), des stationnements présents un peu partout, aménagés ou non.
- Un parcours piéton difficile et peu lisible : continuités peu claires, mélange avec les activités, sécurité non assurée.
- Des flux de camions et de véhicules nombreux, liés aux activités maritimes (poids lourds, fourgonnettes) qui se télescopent avec des activités touristiques en développement (navettes maritimes, salle du grand site).

>>> Le plan en page suivante résume un état des lieux des activités et aménagement du port.



Zones de stationnement mixte ou stockage: camions, camionnettes, VL

Zone de stockage du matériel de pêche

Zone de stockage du matériel de pêche

Casier à sédiment

QUAI 2 - PARTIE AVITAILLEMENT

Stationnements liés aux activités de pêche

QUAI 3 - STATIONNEMENT

Stationnements liés aux activités de pêche

QUAI 4 - PASSAGERS

BÂTIMENTS DE LA CRÉE

QUAI 1 DE DEBARQUEMENT

5 places VL

SNCM

GALLEN

S.A. Furic

PECHERIE D'ARMORIQUE

Portail

RAIPE D'ANDES

Zones de stationnement Total = 48 places VL, dont 45 professionnels 2 ou 4 Amor Navigation

Zones de stationnement Plaisance = Total = 74 VL maximum

Zones de stationnement remorques Plaisance = Total = 21 places

Aire de stockage Annexe

MAISON DE LA MER

Aire de stockage plaisance (Catamarans, dériveurs, scooters, etc.)

ANCIEN MOLE

Stockage du matériel de plaisance

3 places piscine portuaire

Commerce "Coopérative maritime"

Manoeuvres nécessaires

20 places plaisance



2.3 ACTIVITÉS SUR LE PORT

2.3.1 ANALYSE GLOBALE

En complément de l'analyse faite au chapitre précédent, le constat suivant a été mis en avant :

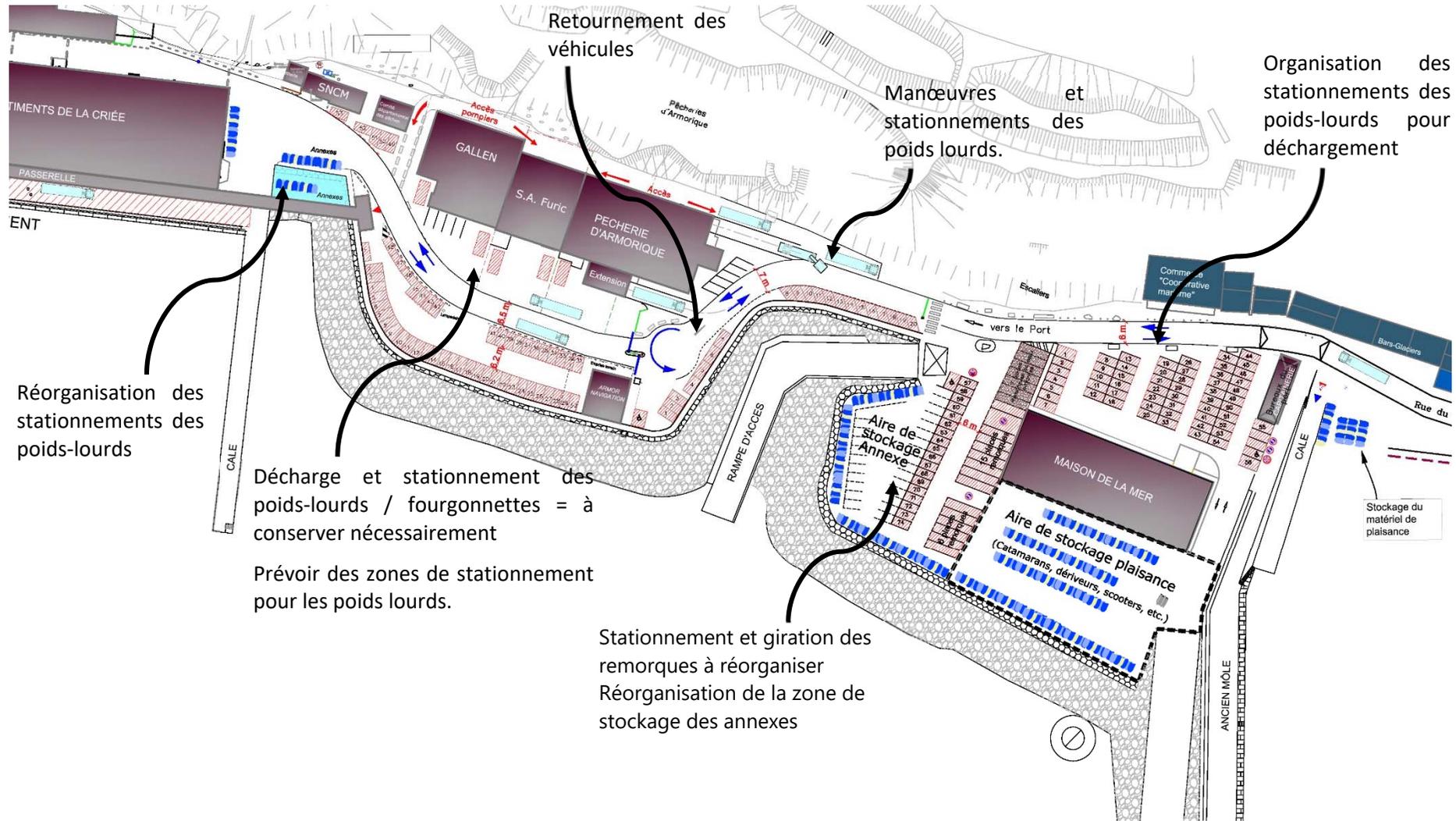
- De nombreuses activités liées à la pêche et la plaisance sont présentes depuis longtemps et ne peuvent être déplacées.
- Plusieurs activités en lien avec le développement touristique sont en essor : salle du Grand Site de France, activités de plaisance, transports des passagers pour la vedette (visite du site d'Erquy-Fréhel, éoliennes en mer à venir).
- **Les activités en place :**
 - Débarquements, armement et réparation des navires de pêche professionnelle.
 - Mareyage et traitement des produits acheminés sur le port.
 - Comité départemental de la pêche.
 - Station de sauvetage en mer.
 - Transport de passagers.
 - Locaux de vente de matériel maritime.
 - Activités de plaisance et de loisirs nautiques.

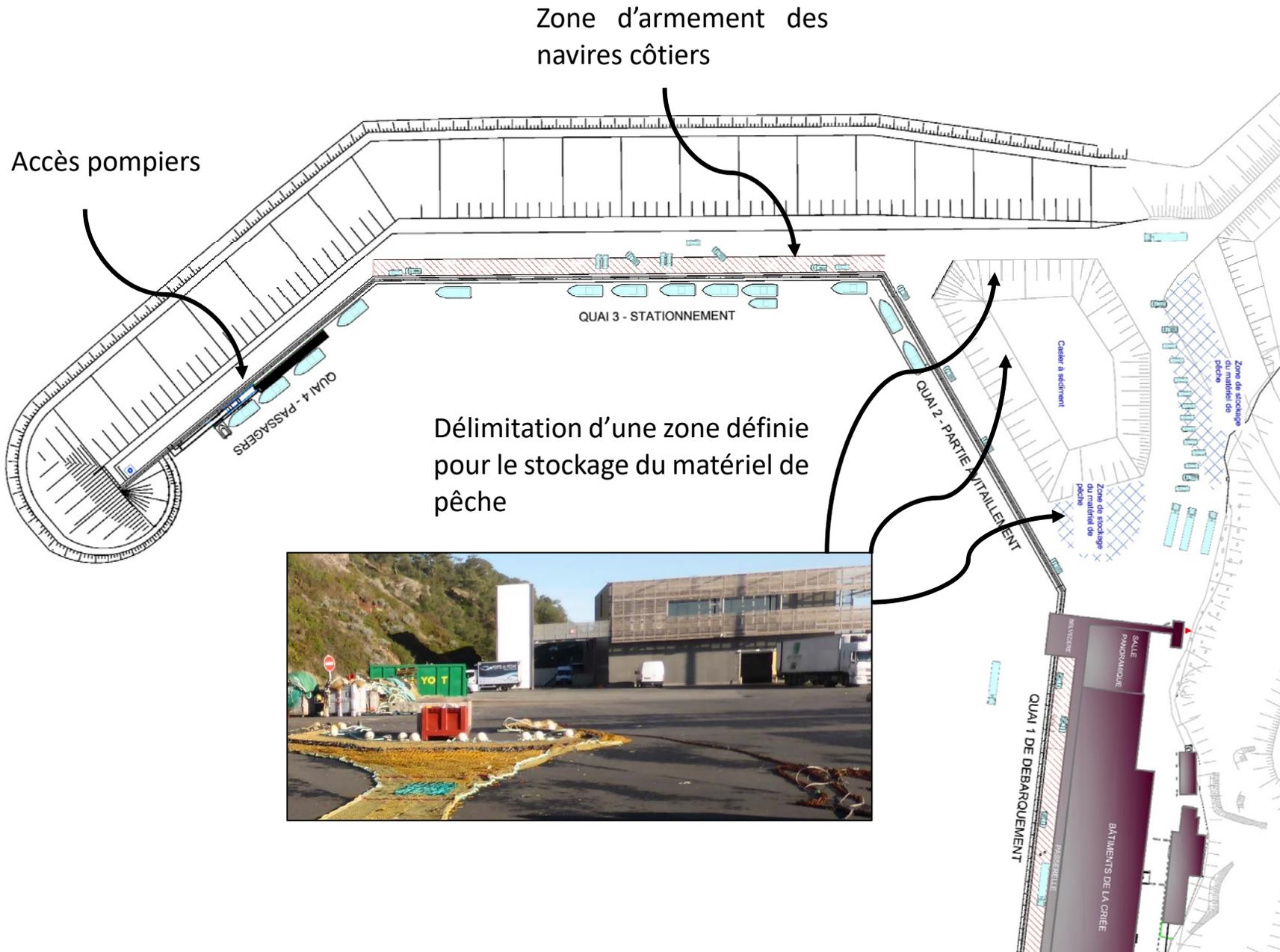
2.3.2 CONTRAINTES ET OBJECTIFS

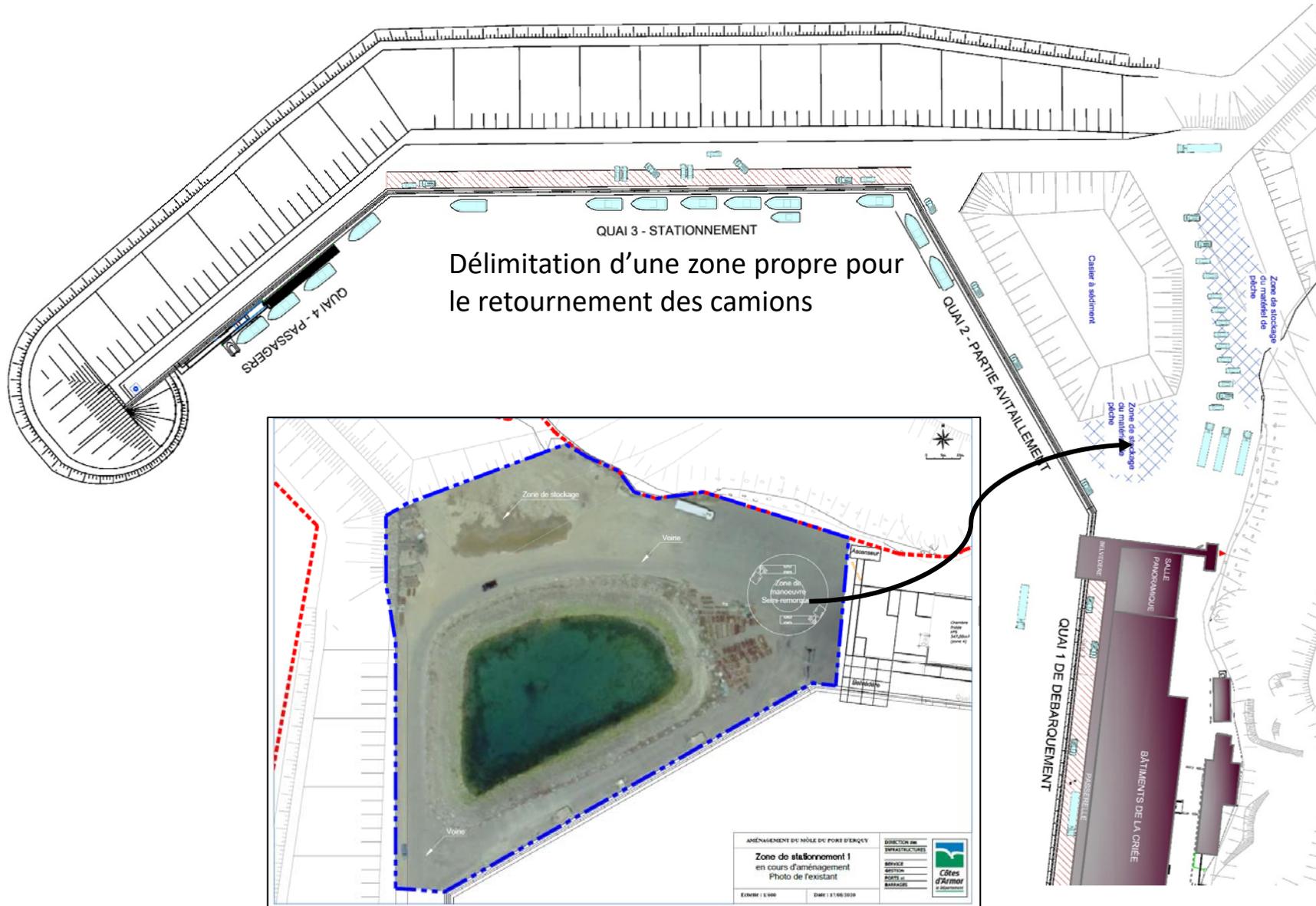
Les contraintes suivantes ont été mises en avant :

- Nécessité d'espaces réservés pour le matériel : remorques plaisances, espaces de stockages pour la pêche, présence du casier à sédiments.
- Prise en compte des girations, zones de retournement, manœuvres des poids lourds, zones de décharge des camions.

>>> Les plans suivants illustrent les contraintes et objectifs recensés sur site.







2.4 STATIONNEMENTS

2.4.1 ANALYSE GLOBALE

- L'analyse des capacités et besoins en stationnements a été menée par le Département.
- Le port est composé de 3 grandes zones de stationnements. Les besoins sont principalement liés au personnel, marins de la pêche professionnelle, à la station SNSM, à la police portuaire, aux bateaux de plaisance, au transport des passagers sur les bateaux navettes (150 personnes – 2 navettes/jour), aux touristes et visiteurs en général.

2.4.2 CONTRAINTES ET OBJECTIFS

Les contraintes suivantes ont été mises en avant :

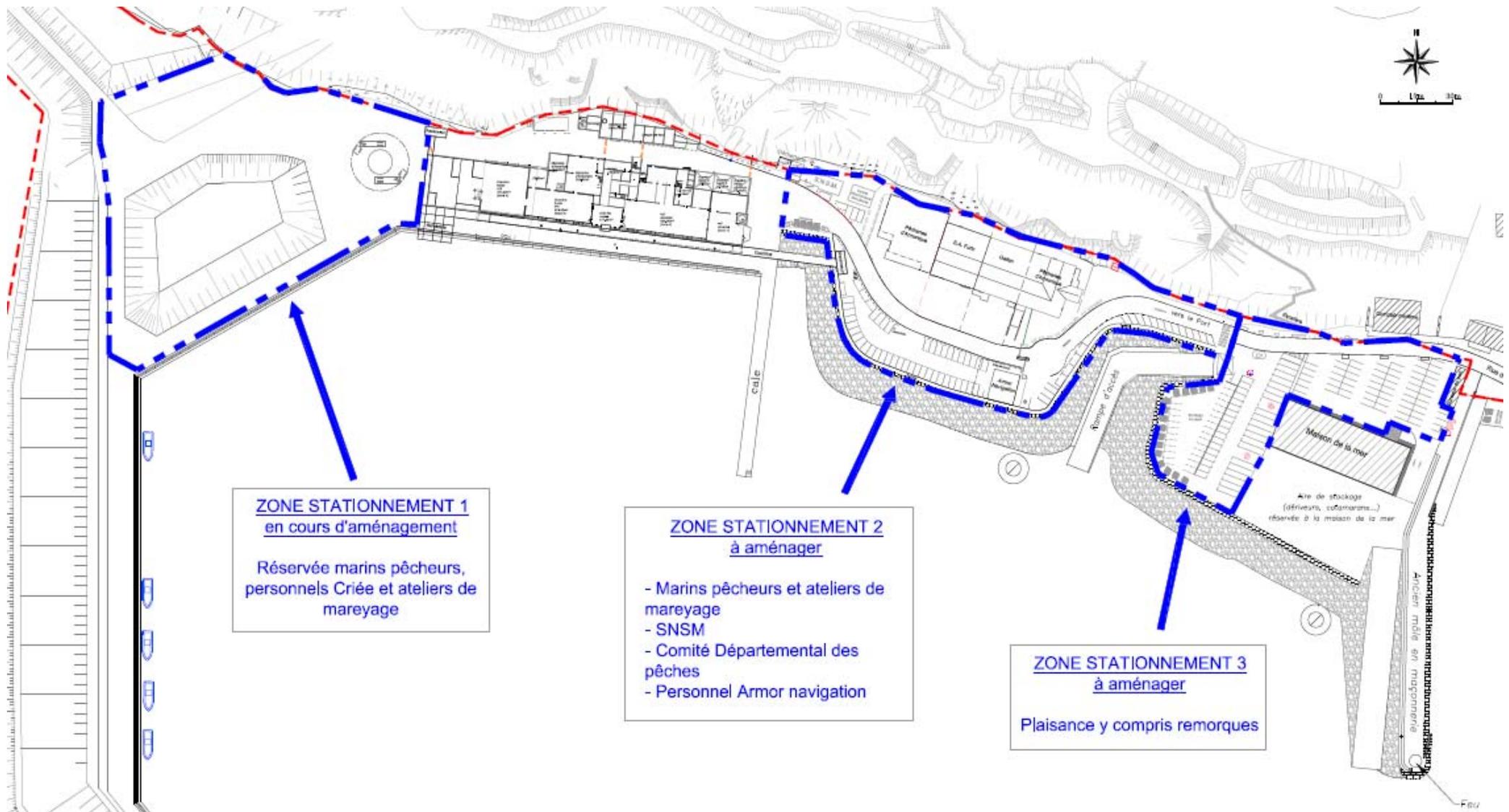
- La saturation estivale liée à un surplus de présence des touristes, notamment au regard du transport par navette.
- Le manque d'une cinquantaine de places au regard des besoins des différentes activités du port.
- Les tableaux suivants illustrent les capacités de stationnement (à gauche) et les besoins liés à différentes activités (à droite). Les pages suivantes donnent un aperçu global des 3 zones de stationnements et une analyse fine des aménagements existants.

<p>L'utilisation des espaces de stationnement selon la saison</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 3 types de véhicules utilisés sur l'espace portuaires par les usagers : <ul style="list-style-type: none"> - Les poids-lourds (PL) - Les camionnettes (CTTE) - Les véhicules légers (VL) avec ou sans remorque • 3 types d'utilisation durant l'année entière : <ul style="list-style-type: none"> - Les CTTE et VL des marins pêcheurs et SNSM présents h/24 - Les PL et CTTE acheminant les produits de la pêche présents 5 jours/semaine entre 2 et 3 heures à tour de rôle près de la criée et des ateliers de mareyage - Les VL des personnels de la criée et des ateliers de mareyage présents 5 jours/semaine, de 5 h à 16 h • 4 types d'utilisation saisonnière, de la fin du printemps à la fin de l'été : <ul style="list-style-type: none"> - 1 : Les VL des plaisanciers avec ou sans remorques - 2 : Les VL du personnel d'ARMOR Navigation (vedettes à passagers) - Pour le transport des passagers, les véhicules pouvant être présents à partir de 8-9 h jusqu'à environ 19-20h, 7j/7 : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 : VL des personnels de la Société ARMOR Navigation ▪ 4 : VL des passagers et les cars de transport en commun
--	---

Zone n°1 à l'ouest du bâtiment « criée »	Zone en cours d'aménagement – stationnement sauvage <ul style="list-style-type: none"> • 5 places PL • 50 places VL max ouest criée • 10 VL + 10 CTTE sur môle Sous total : 5 PL + 10 CTTE + 60 VL
Zone n°2 à l'est du bâtiment « criée »	Parking existant <ul style="list-style-type: none"> • 2 places PL devant les ateliers de marée • 5 places de CTTE devant les ateliers de marée • 5 places VL devant SNSM-CDPMEM22 • 50 places VL devant les ateliers de marée • 20 places VL à l'extérieur de la « zone pêche » portail entrée Total : 2 PL + 5 CTTE + 75 VL
Zone n°3 à côté du bâtiment « maison de la mer »	Parking existant <ul style="list-style-type: none"> • 20 places VL avec remorques près du bâtiment « maison de la mer » • 75 VL devant bâtiment « maison de la mer »
Total des places disponibles sur l'assiette portuaire	<ul style="list-style-type: none"> • 7 PL • 15 CTTE + 210 VL + 20 VL avec remorques

Marins pêcheurs	<ul style="list-style-type: none"> • occasionnellement sur le môle 1 ou 2 places PL • 40 navires soit environ 120 marins pêcheurs : 100 VL et/ou CTTE • 10 VL + 10 CTTE sur môle Sous total : 2 PL + 120 CTTE et/ou VL
Personnel « criée »	<ul style="list-style-type: none"> • 35 VL
Ateliers mareyage	<ul style="list-style-type: none"> • 3 PL • 6 CTTE • 60 VL
SNSM	<ul style="list-style-type: none"> • 5 VL
Comité Pêches	<ul style="list-style-type: none"> • 3 VL
Coopérative maritime	<ul style="list-style-type: none"> • 10 VL personnels • 10 VL clients
Vedettes à passagers	<ul style="list-style-type: none"> • 1 PL : car transport en commun pour dépôt ponctuel • 6 VL des personnels • VL des passagers : non déterminé
Tourisme portuaire et Grand Site	<ul style="list-style-type: none"> • nombre de VL des visiteurs difficile à évaluer surtout en période estivale
Total des besoins exprimés	<ul style="list-style-type: none"> • 8 PL • 260 CTTE et/ou VL

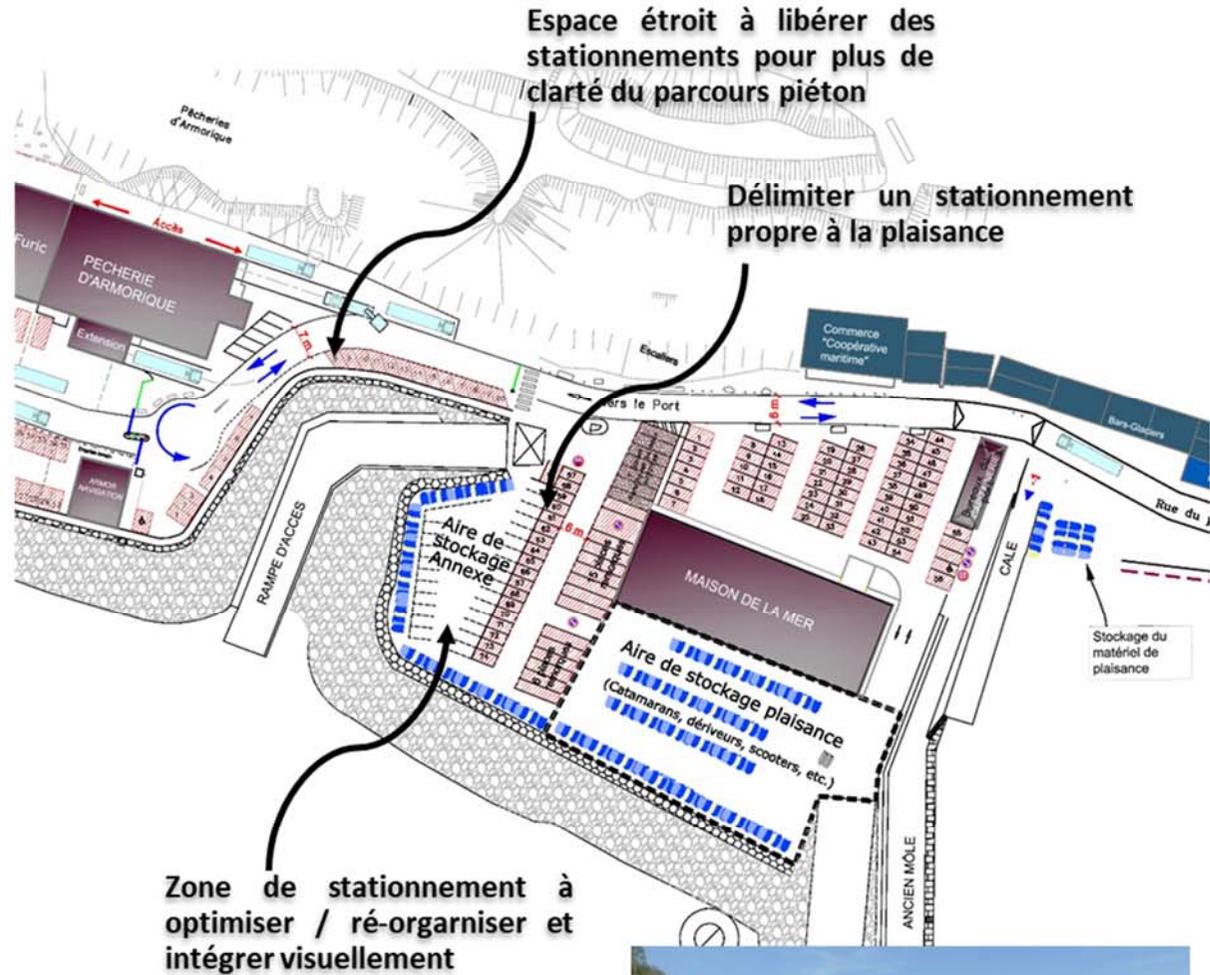
(*) VL : véhicules légers (< 3,5 T) - CTTE : camionnette (< 3,5 T) – PL : poids-lourds (>3 ,5T)



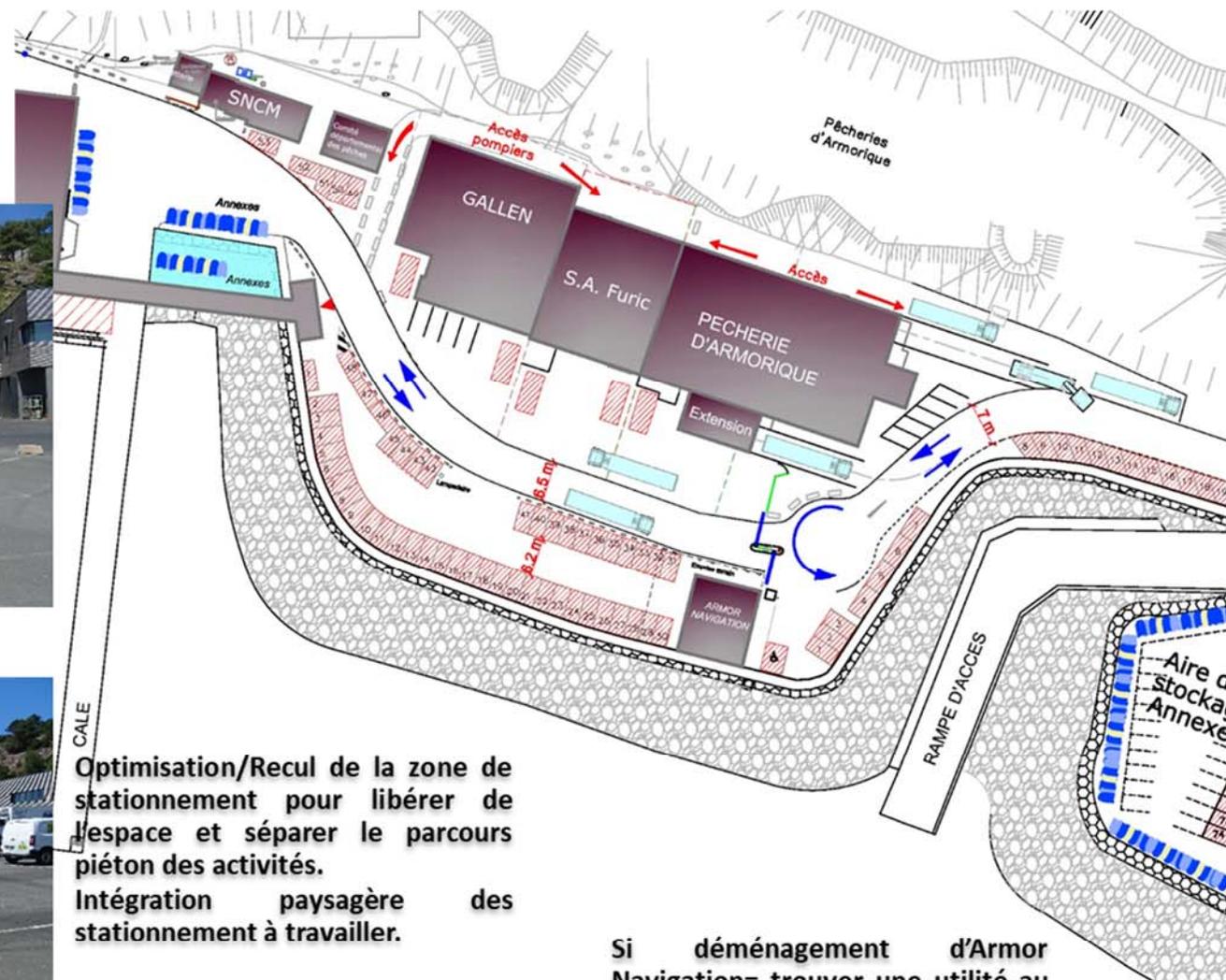
Filtre végétal à créer pour intégrer la zone de stationnements (perception depuis le sentier ENS)



Conservation et organisation de la perception visuelle (filtre végétal bas?)



Dégager l'espace du stationnement pour rendre visible et accueillante l'accès à la passerelle



Optimisation/Recul de la zone de stationnement pour libérer de l'espace et séparer le parcours piéton des activités.
Intégration paysagère des stationnement à travailler.

Si déménagement d'Armor Navigation= trouver une utilité au bâtiment= stockage? Ou alors démolition pour agrandir la zone de stationnement

2.5 FLUX PIÉTONS

2.5.1 ANALYSE GLOBALE

- Voir chapitre 1

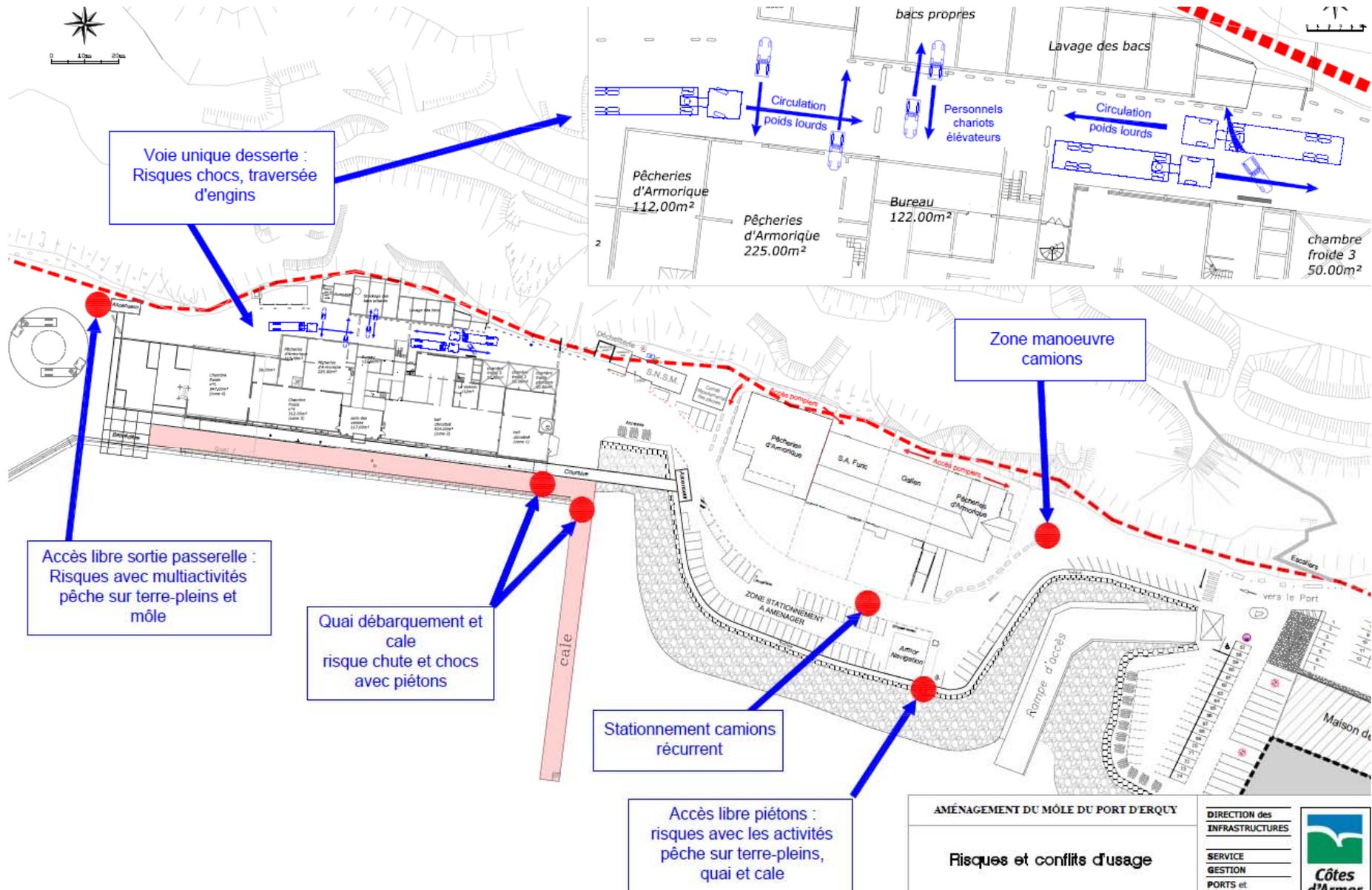
2.5.2 CONTRAINTES ET OBJECTIFS

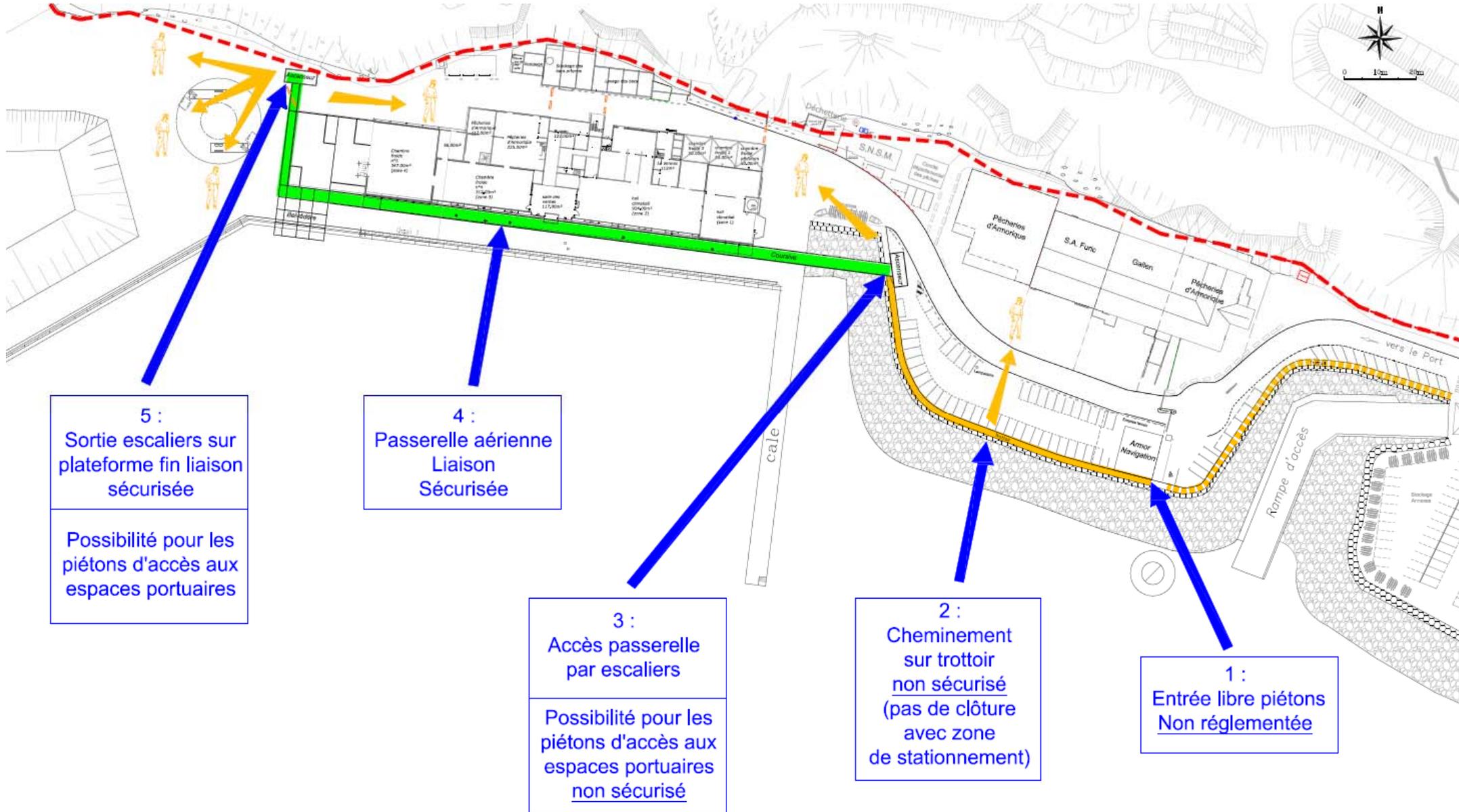
Les contraintes suivantes ont été mises en avant :

- Les circulations ne sont pas dissociées des autres activités, ce qui crée un risque pour la sécurité des piétons.
- Un manque de lisibilité générale du parcours piéton et des perceptions à valoriser sur l'ensemble du port.
- L'objectif est donc la dissociation du flux piétonnier des circulations de véhicules, en traversée de l'ensemble du port, en s'appuyant sur la passerelle piétonne existante et des points d'accroches stratégiques (entrée du port, commerces, passerelle piétonne, liaison avec le sentier de randonnée, entrée du môle, etc.). Voir plan ci-contre.

>>> Les pages suivantes illustrent sur plan les contraintes et enjeux des flux piétons.







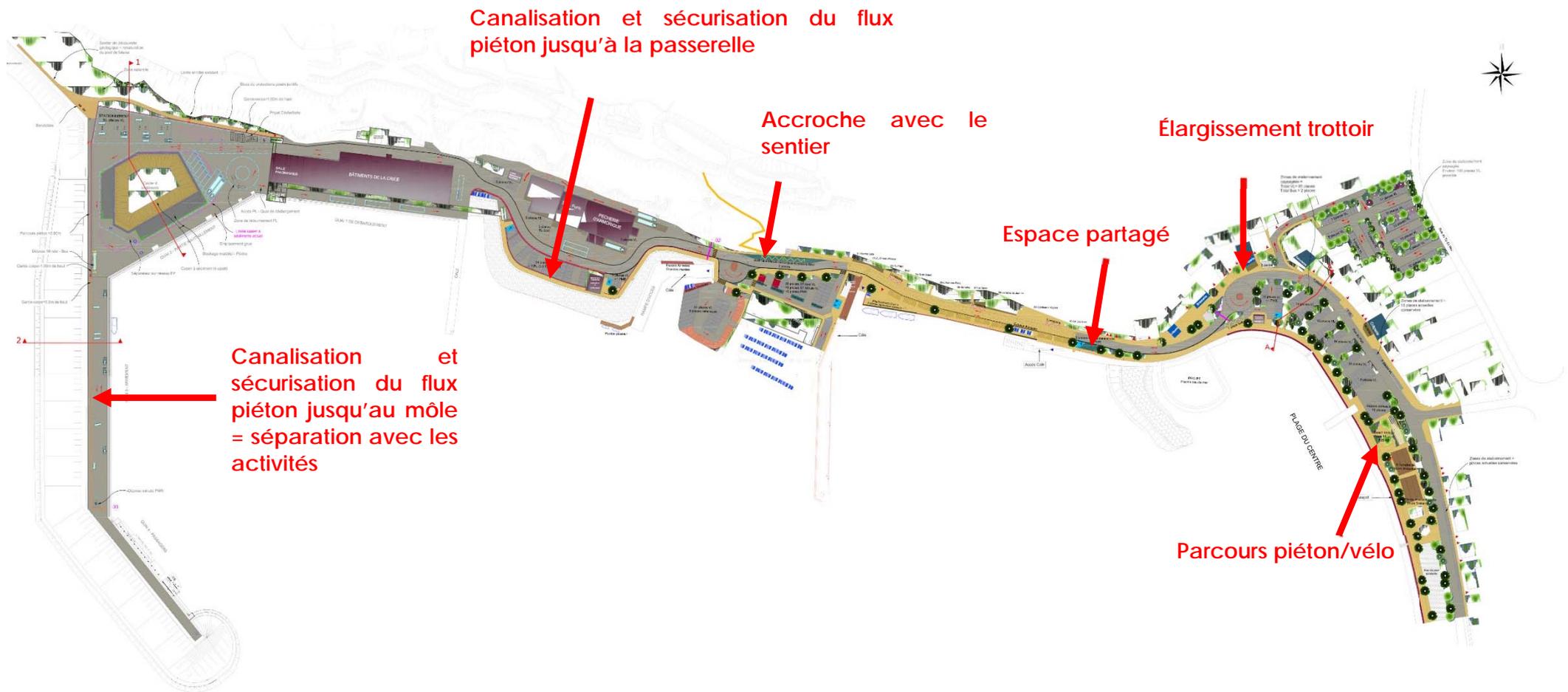
2.6 ENJEUX ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

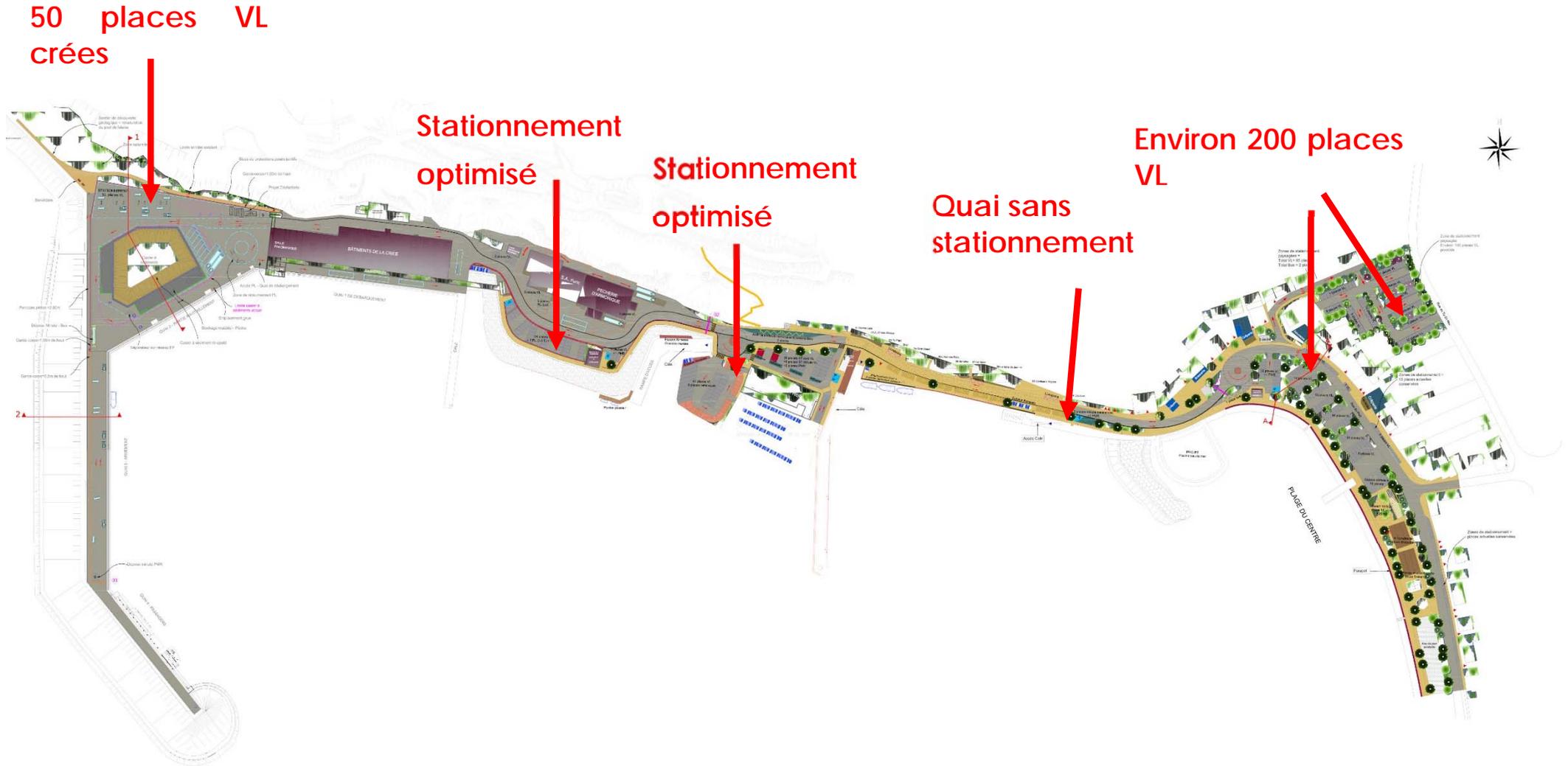
L'analyse de l'assiette portuaire a mis en avant 3 grandes thématiques d'aménagement (compilation des éléments abordés lors des réunions de présentation en présence du Département) :

- La réorganisation des installations liées aux activités professionnelles et de loisir.
- La lisibilité et la sécurisation des cheminements piétons pour une meilleure valorisation du port et une meilleure cohabitation avec les flux routiers (notamment ceux liés aux activités professionnelles).
- La réorganisation des stationnements existants, qui occupent une grande partie de l'espace et qui semblent, pour partie, insuffisants face aux besoins des usagers, en particulier en période estivale.

2.7 PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT GLOBAL

- Une première phase de projet a fait l'objet de validation en réunions, concernant les grands principes du scénario d'aménagement à approfondir. L'étude du port nécessite une **vision globale, sur la partie département (assiette portuaire) et la partie ville** avant d'entamer une étude plus précise sur les différents secteurs du port.
- Les 3 pages suivantes illustrent, dans l'ordre, les 3 grands principes décrits ci-dessous :
 - Favoriser les mobilités douces en créant des liens forts entre la ville et son port, entre le port et le môle : clarifier les parcours, donner plus d'espace aux piétons, sécuriser les parcours doux des activités de pêches, créer des haltes, prévoir des espaces pour les vélos, etc.
 - Optimiser l'offre de stationnement pour avoir une capacité similaire, améliorer le fonctionnement actuel, augmenter l'offre pour faire face au développement touristique.
 - Diminuer le trafic routier vers le port et le môle lors de la saison touristique : réserver le transit aux activités (plaisance, pêche).





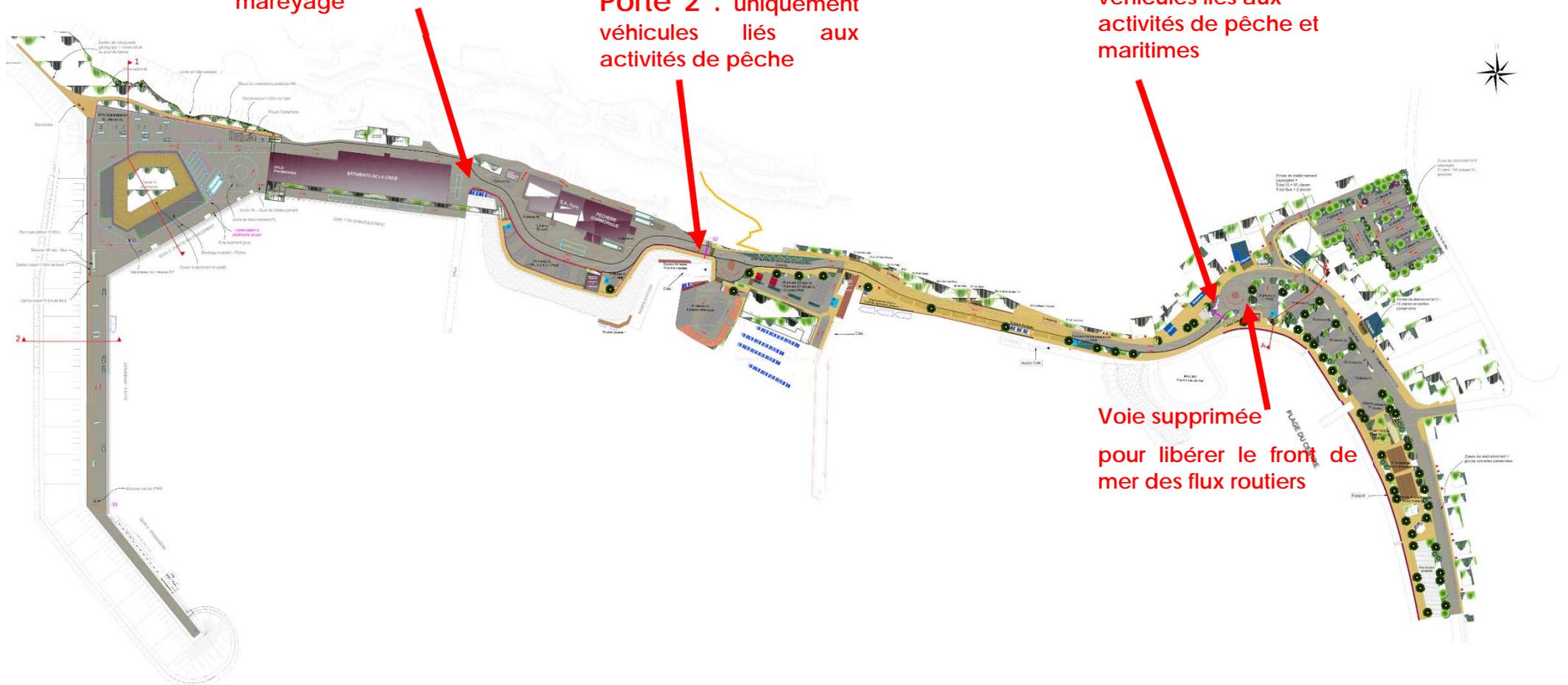
Plan issu du COTECH du 29/09/2022 et validé

**Porte 3 : uniquement
véhicules des pêcheurs et
des personnels de la criée
et des ateliers de
mareyage**

**Porte 2 : uniquement
véhicules liés aux
activités de pêche**

**Porte 1 : uniquement
véhicules liés aux
activités de pêche et
maritimes**

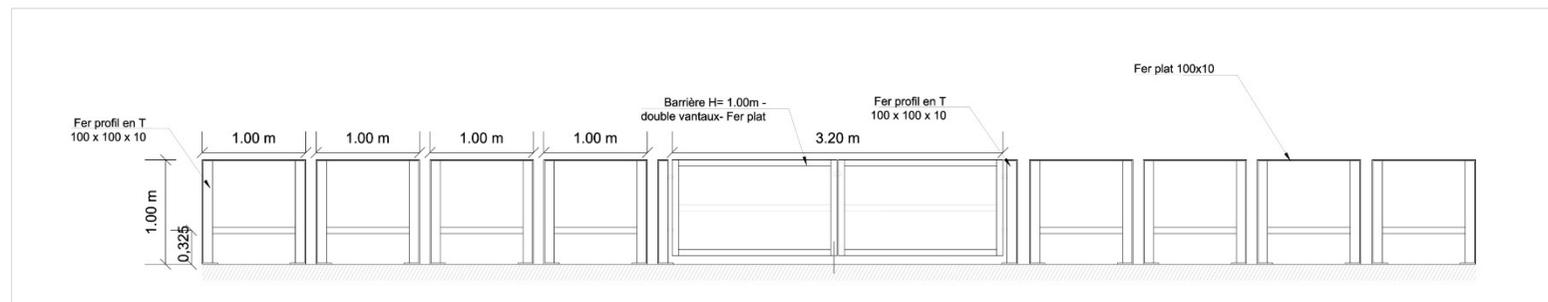
**Voie supprimée
pour libérer le front de
mer des flux routiers**



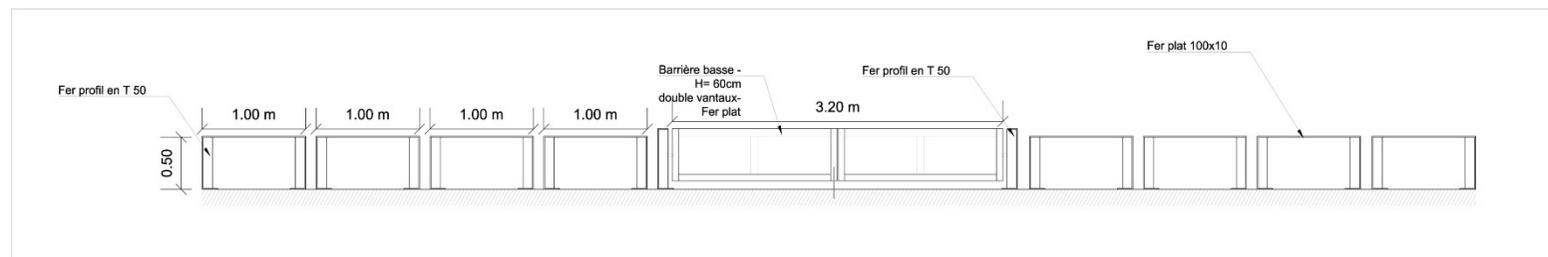
2.8 COMPLÉMENT D'ÉTUDE SUR LES MOBILIERS DU CHEMIN PIÉTON SUR LE MÔLE (QUAIS 3 ET 4) ET LA BORDURE BÉTON DU PARTOUR DU CASIER À SÉDIMENTS

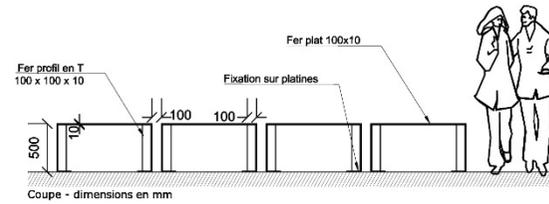
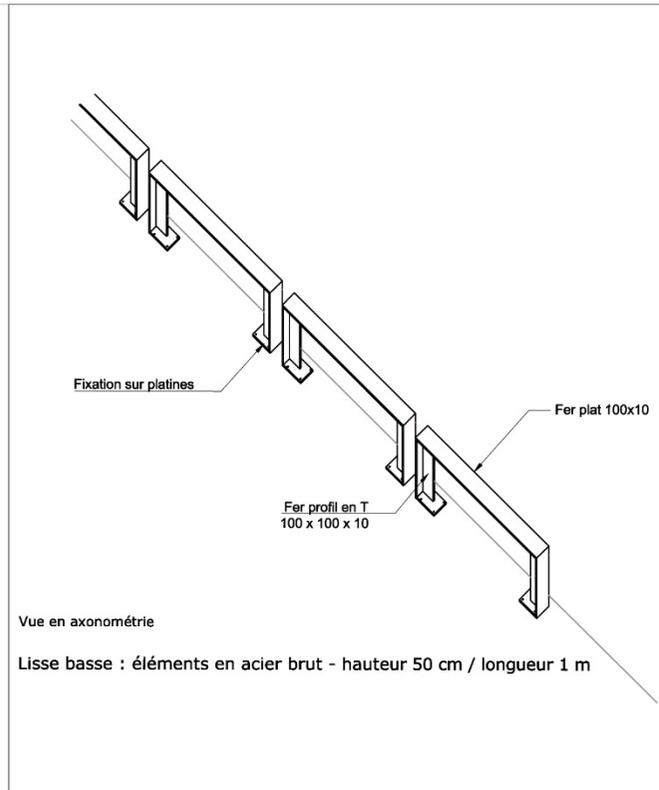
- En parallèle de l'étape 1 (insertion paysagère du môle), une continuité a été donnée à l'aménagement du chemin le long des quais. L'objet étant de préciser la nature des mobiliers utilisés (garde-corps et assises). **Plusieurs détails techniques, présentés dans les pages suivantes, permettent d'illustrer les orientations choisies.**

COUPES EN TRAVERS - ECHELLE: 1/20 - HYPOTHESE BARRIERE HAUTE



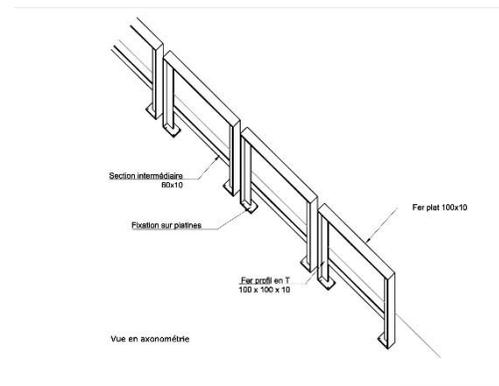
COUPES EN TRAVERS - ECHELLE: 1/20 - HYPOTHESE BARRIERE BASSE



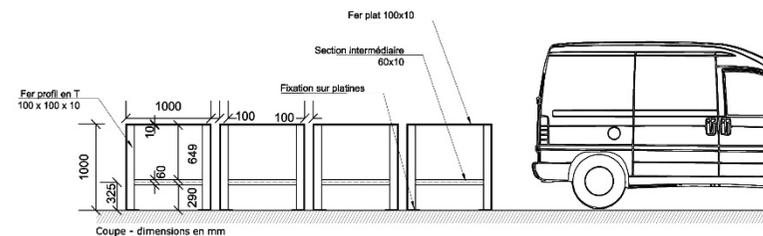


Lisse basse : éléments en acier brut - hauteur 50 cm / longueur 1 m

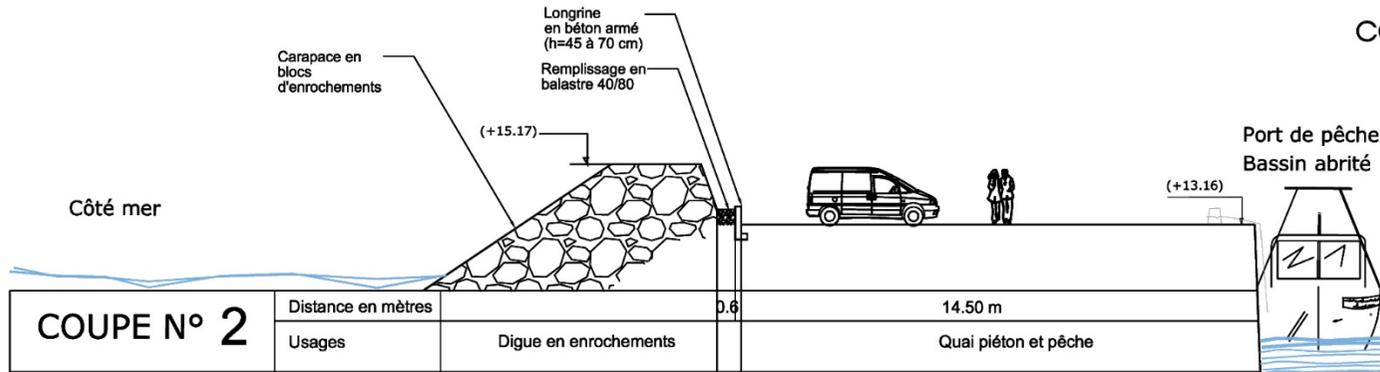
Détail de principe de la lisse basse



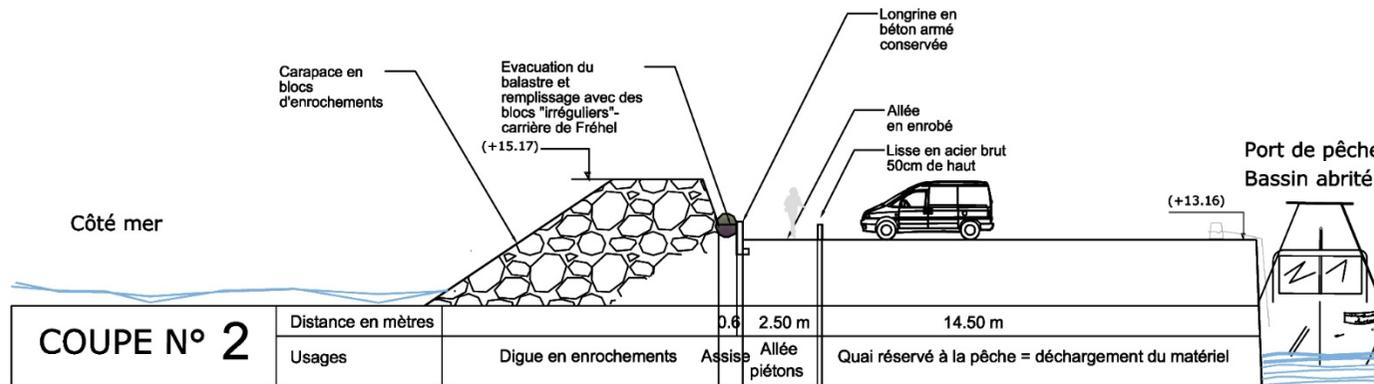
Détail de principe de la lisse haute



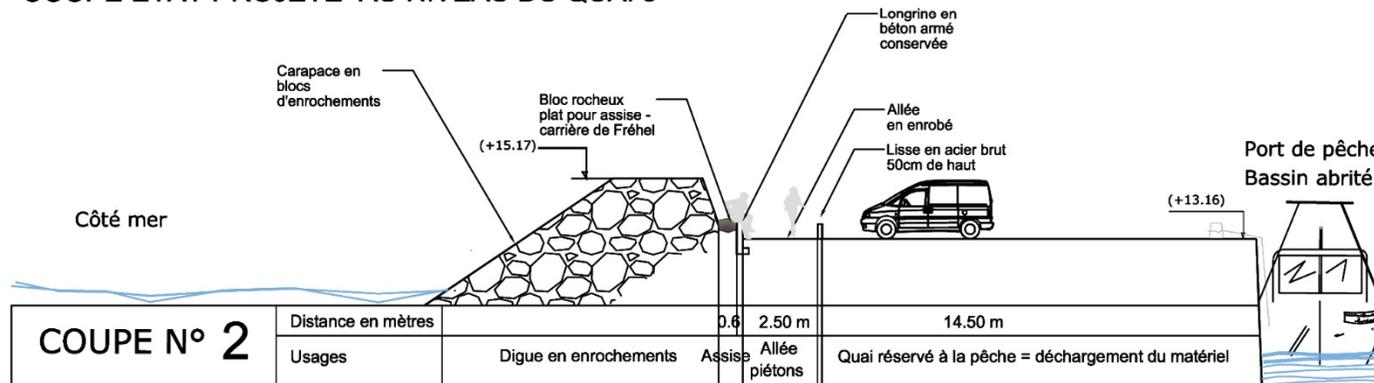
COUPES EN TRAVERS
ECHELLE: 1/200



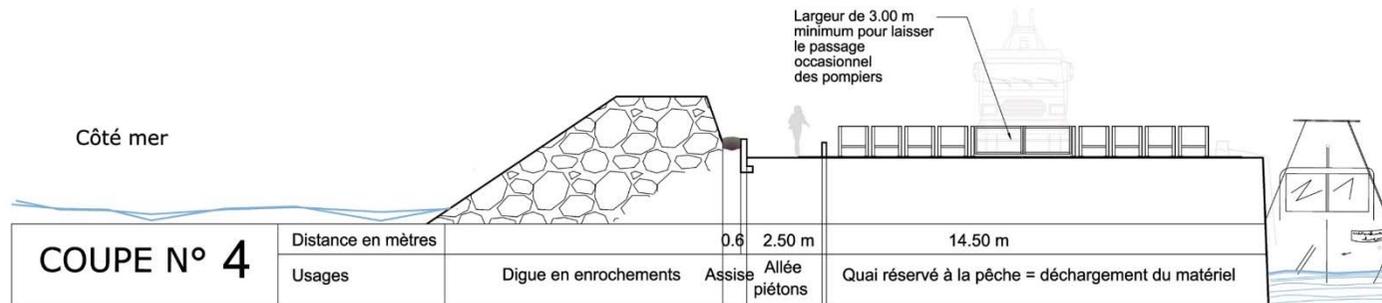
COUPE ETAT EXISTANT AU NIVEAU DU QUAÏ 3



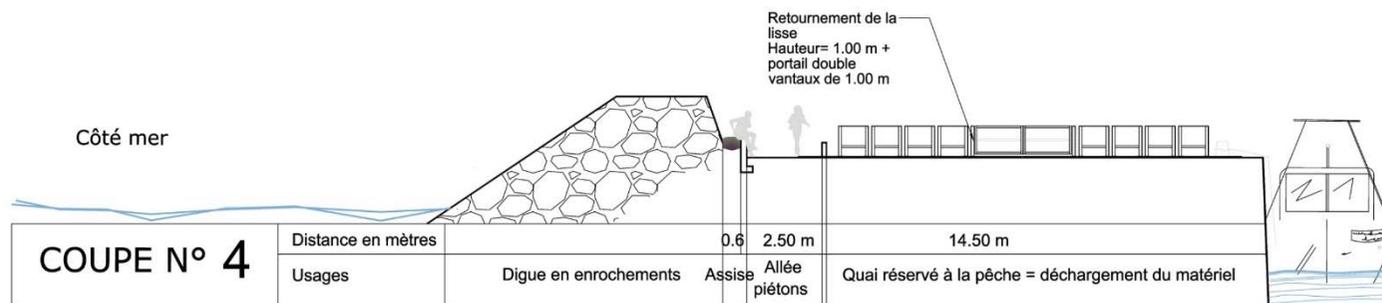
COUPE ETAT PROJETE AU NIVEAU DU QUAÏ 3



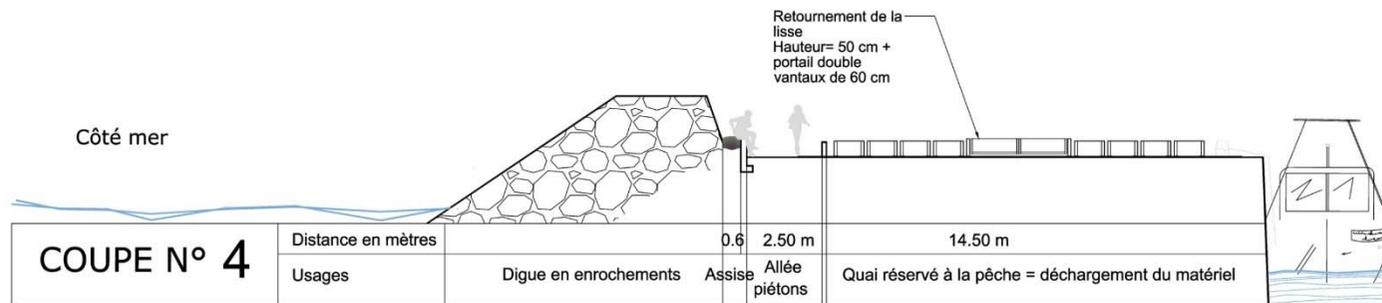
COUPE ETAT PROJETE AU NIVEAU DU QUAÏ 3 - Variante avec assise



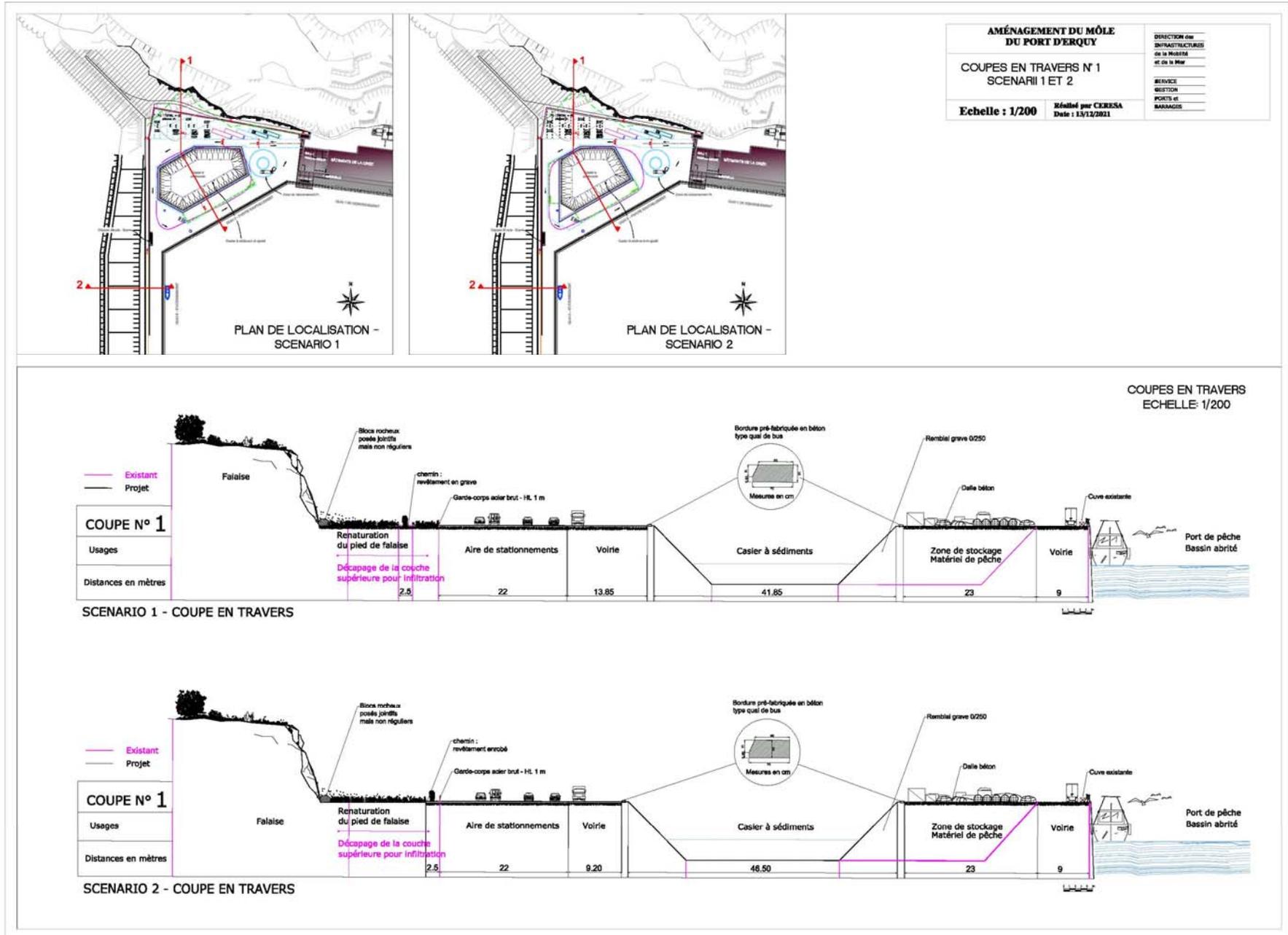
COUPE ETAT PROJETE LIMITE QUAI 3 / QUAI 4 - Lisse et portail double vantaux - Hauteur=1.00m



COUPE ETAT PROJETE LIMITE QUAI 3 / QUAI 4 - Lisse et portail double vantaux - Hauteur=1.00m



COUPE ETAT PROJETE LIMITE QUAI 3 / QUAI 4 - Lisse et portail double vantaux x - Hauteur= 50 cm



2.9 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DU PORT ET SCÉNARIO RETENU

2.9.1 PREMIÈRE VERSION D'AMÉNAGEMENT

- L'aménagement de l'assiette portuaire a fait l'objet de plusieurs allers-retours entre les bureaux d'études, le Département, maître d'ouvrage et les acteurs locaux concernés par le projet (pêcheurs, plaisanciers, commerçants, habitants, etc.).
- **Une première version** d'aménagement a été proposée, réorganisant l'ensemble du port, sur la base des enjeux et grands principes retenus.
- **Quais n°2 (môle)** : réajustement et réduction du casier à sédiments par rapport à l'objectif initial, aménagement d'une zone de stationnements pour véhicules légers de 50 places, aménagement d'une zone de décharge pour les camions avec aire de retournement.
- **Quai n°1 (criée)** : mise en place de stationnements temporaires pour les camions.
- **Face aux bâtiment (Pêche Armorique)** : réaménagement paysager de la zone de stationnements pour véhicules légers, décalage de la voirie avec aménagement de deux ronds-points, délimitation précise des chemins piétonniers et cyclables (le long des quais), aménagement de petites placettes d'accroches pour les visiteurs, aménagement d'un parking à vélos.
- **Face à la maison de la mer et aux abords** : aménagement des zones de stationnements avec intégration paysagère, intégration d'un arrêt de bus, aménagement d'un rond-point avec avancée de la barrière délimitant les accès au port.
- **Sur l'ensemble de l'assiette portuaire** : aménagement continu et de manière lisible et sécuritaire d'une continuité piétonne (et cyclable) depuis la plage d'Erquy, rejoignant la passerelle, longeant les falaises, rejoignant le chemin de randonnée littoral et permettant l'accès au môle.

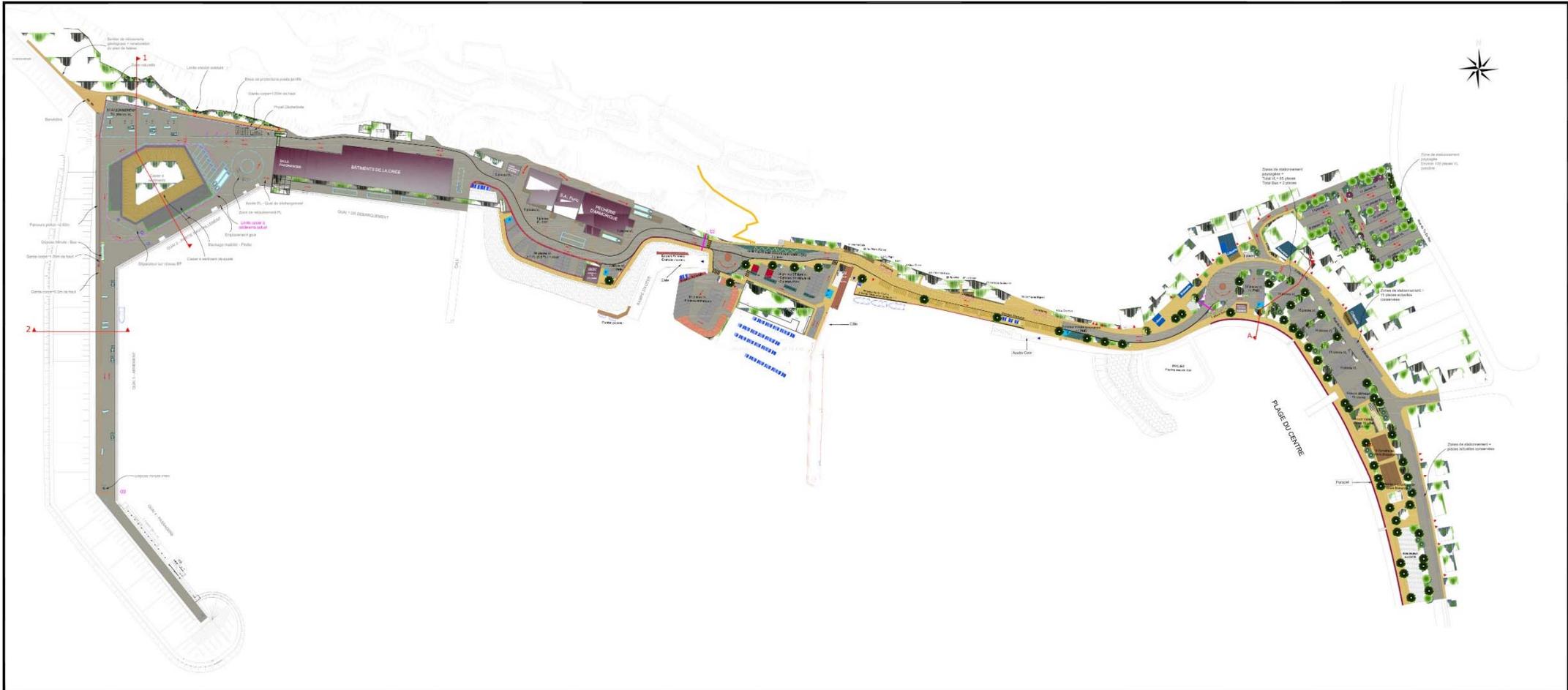
2.9.2 VERSIONS CORRIGÉES ET VERSION RETENUE

Cette première version présentée a été l'objet d'ajustements. Les principaux commentaires ont été les suivants :

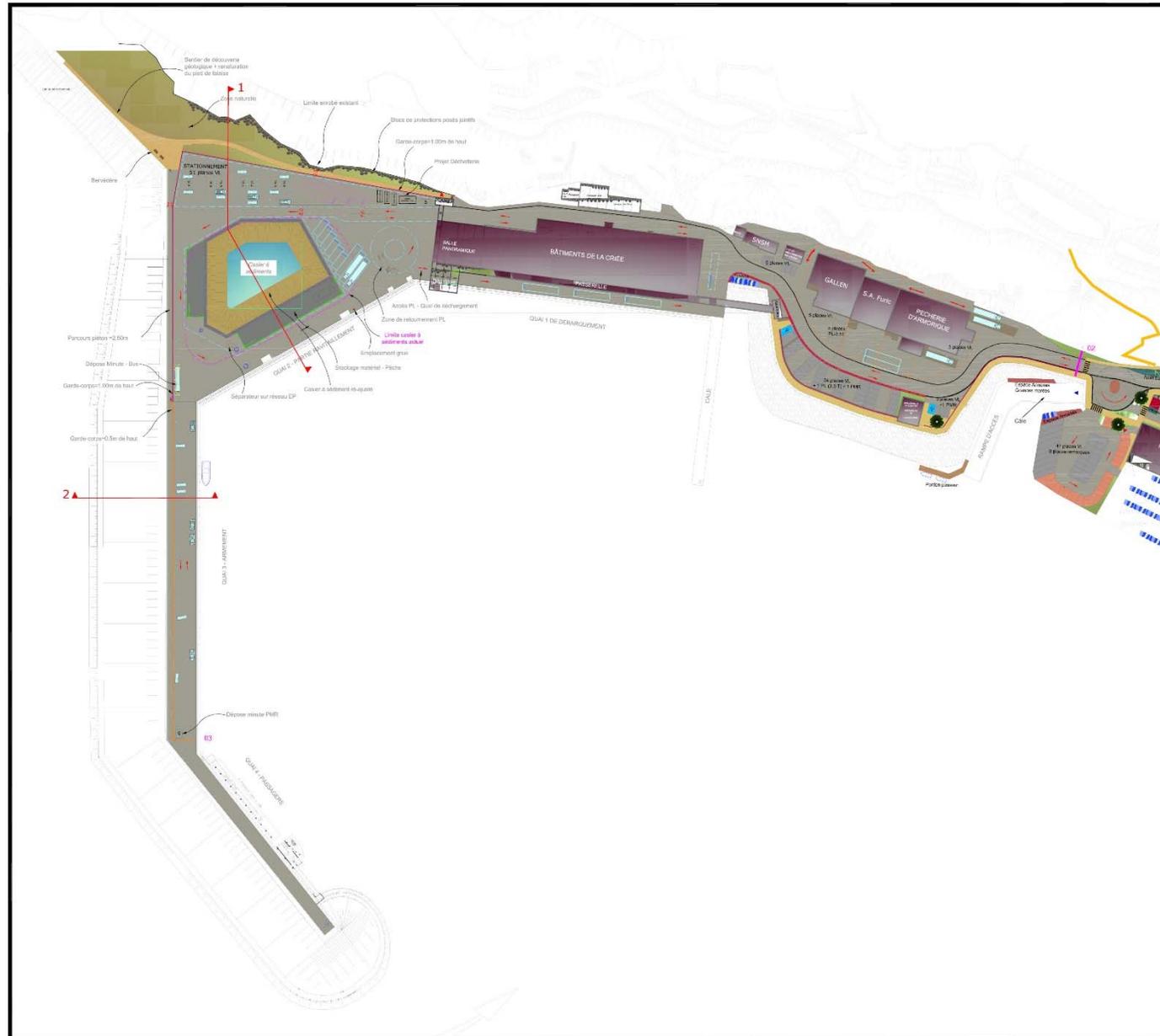
- Ajout de 2 places sur le parking poids-lourds côté môle.
- La CCI22 projette la réalisation d'un espace dédié à la déchetterie réservée aux pêcheurs professionnels. Constitué de plusieurs bennes, elle sera intégrée paysagèrement et le projet porté par la CCI22.
- Mise en place dans le remblai Sud du casier à sédiments d'une cuve à carburants destinés aux pêcheurs professionnels. Ce projet sera suivi sous maîtrise d'ouvrage de la coopérative maritime avec phasage des travaux de remblais.
- Enlèvement de la grue existante sur le quai 1 pour en mettre une de capacité plus grande, remettant en question la circulation le long de la criée (davantage de place disponible).
- Ajout d'une barrière au quai n°4 pour préserver l'accès aux piétons et aux services de secours.
- Ajout de 2 places de stationnements poids-lourd face aux bâtiments (Pêcheries d'Armorique).

- Enlèvement des espaces verts au niveau du bâtiment Pêcheries d'Armorique pour décaler la voirie et insérer les deux places de stationnement.
- Agrandissement du nombre de places à ce même endroit.
- Avancement de la barrière permettant l'accès à la zone de pêche.
- D'autres ajustements ont eu lieu suite aux différents échanges. La version finale issue de ces ajustements a fait l'objet d'un consensus et prend en compte l'ensemble des remarques effectuées lors des versions précédentes.

>>> Les plans de la version finale sont consultables en pages suivantes et aux annexes 1 et 2.



Plan issu du COTECH du 29/09/2022 et validé



Plan issu du COTECH du 29/09/2022 et validé

3. CONCLUSION

- L'ensemble du travail effectué sur l'assiette portuaire, par le bureau d'étude CERESA et le cabinet d'ingénierie VRD GUILLEMOT, pour le Département, a fait l'objet d'une **réunion en comité technique le 29/09/2022, ayant pour objet une ultime présentation du projet d'aménagement mis au point progressivement et une validation de ce dernier.**

Le compte-rendu de cette réunion est consultable en annexe 3.

- **Le scénario d'aménagement présenté lors de cette réunion (étapes 1 et 2 - scénario 3) a été validé en l'état par l'ensemble des partenaires associés à la démarche.**

Deux éléments ont été identifiées pour des réflexions ultérieures (hors mission), à savoir :

- le devenir du bâtiment de la SNSM,
 - la structure et la conception de la déchetterie.
- Le Département engagera sur cette base une consultation pour une mission de maîtrise d'œuvre, intégrant la mise au point précise du projet (phase PRO) et la consultation d'entreprises, avant l'engagement du chantier.