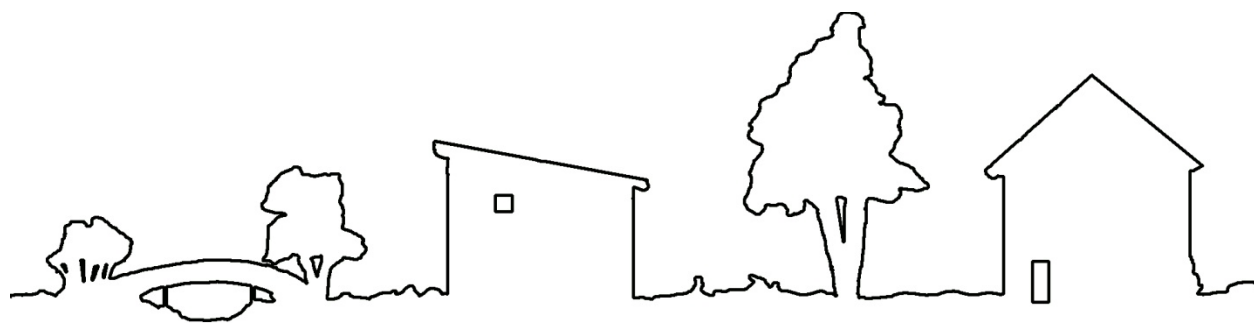




# Commune de TRÉGUNC (29)

*Étude préalable à la réalisation d'un projet d'urbanisme durable :  
Déplacements et aménagements du centre bourg*



**Rapport final**



## INTRODUCTION

### ■ Une étude sur les déplacements et les aménagements du centre-bourg

Cette étude a permis l'élaboration d'un programme pluriannuel de travaux d'investissement destiné à dessiner le nouveau visage du bourg de Trégunc. Il s'agissait d'imaginer un aménagement du centre-bourg redonnant sa place aux piétons et favorisant la convivialité et les échanges sur des espaces publics sécurisés. Cet aménagement ne peut être détaché de la question de la circulation et du stationnement qui est caractérisée par un territoire étendu, une urbanisation ayant mal pris en compte l'évolution des besoins et des modes de déplacement, des variations de flux importantes notamment saisonnières.

### ■ Une démarche innovante basée sur la concertation

Cette étude s'inscrit dans une démarche ÉcoFAUR<sup>2</sup>, démarche régionale qui s'appuie sur une co-construction des programmes avec l'ensemble des acteurs dont les habitants.

Ainsi, les habitants ont été conviés lors des différentes étapes de cette étude :

#### *En phase diagnostic :*

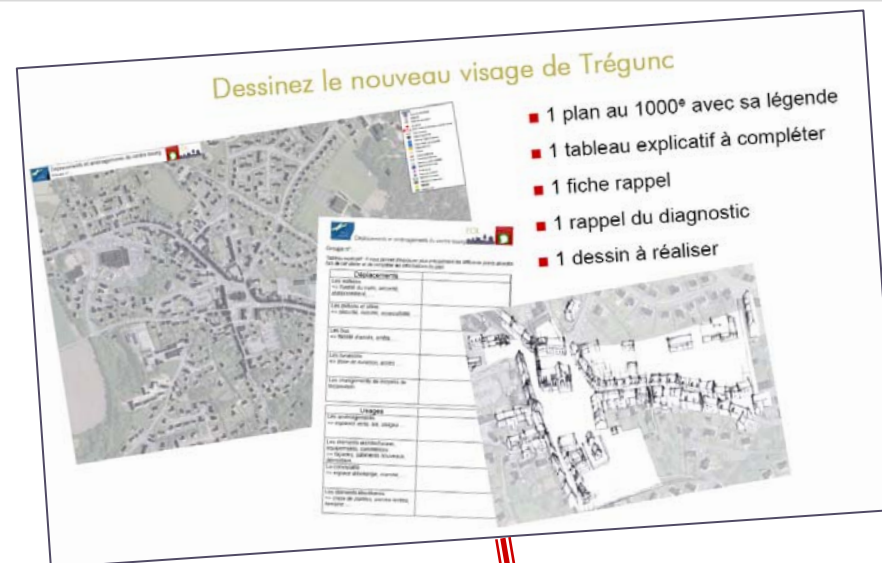
- des questionnaires ont été distribués aux commerçants
- des entretiens individuels avec des personnes ressources (représentant d'école, commerçant, association, habitant, ...)

#### *En phase de réflexion autour des scénarii d'aménagement :*

- 2 ateliers participatifs autour de principes d'aménagement, travail de propositions et discussions autour d'un projet commun.

#### *En phase de programmation :*

- une visite projet où les personnes ayant participées aux ateliers ont été conviés pour apprécier les conséquences directes du projet sur site et prendre en compte les différentes remarques que cela soulève.

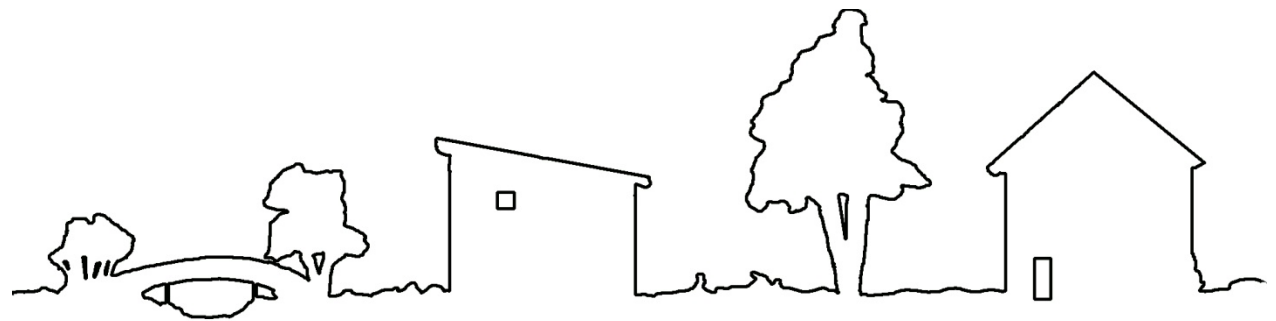


Le présent dossier est complété par le rapport d'étude sur les usages réalisé par Environnement et société.

## LES GRANDES ÉTAPES ET ARTICULATION DES ÉTUDES

Février 13	Mars 13	avril 13	Mai-Juin-Juillet13	Sept-octobre13
R1-Comité de pilotage	<p>Diagnostic déplacement – urbanisme – paysage</p> <p>Entretiens auprès des personnes ressources</p> <p>R2-Comité de pilotage</p>	<p>R3-Comité de pilotage + groupe habitants</p> <p>R4-Comité de pilotage + groupe habitants</p>	<p>R5-Comité de pilotage</p> <p>R6-comité de pilotage + groupe habitants: Visite « Projet »</p> <p>R7- Conseil municipal</p>	R8- Comité de pilotage pour validation
<b>Cadrage</b>	<b>Restitution diagnostic</b>	<b>2 Ateliers Scénarii</b>	<b>Projet</b>	<b>Présentation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Souhaits des élus</li> <li>▪Constitution des groupes de travail :</li> <li>•Projet</li> <li>•concertation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Les caractéristiques spatiales et les usages de l'espace ⇒Détermination des besoins et objectifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Flux et plan de circulation</li> <li>▪Espaces publics et convivialité ⇒2 scénarii comparés ⇒Choix des matériaux, mobilier et végétaux avec impacts financiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Schéma global et pré-programme</li> <li>▪Finalisation et schéma programme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Présentation du projet final avec estimation</li> </ul>





**Le diagnostic : déplacements, urbanisme, paysage**





## SITUATION DE TRÉGUNC



- Une commune proche des grandes voies de communication :
  - proximité immédiate de la voie express
  - deux sorties, via Pont-Aven ou au niveau de Melgven
- Une traversée Est/Ouest entre Concarneau et Pont-Aven
- La route des plages au Sud vers Trévignon et Névez par la côte

*Deux grands axes aux vocations distinctes:*

- *Axe Est / Ouest utilisé à l'année pour tous types de déplacements*
- *Axe Nord / Sud utilisé plus au beaux jours et en période estivale*



## UN TRAFIC IMPORTANT



TRAFIC 2011 - Tous véhicules	
10000 < MJA TV	<span style="color: red;">—</span>
5000 < MJA TV <= 10000	<span style="color: pink;">—</span>
2000 < MJA TV <= 5000	<span style="color: yellow;">—</span>
1000 < MJA TV <= 2000	<span style="color: lightgreen;">—</span>
500 < MJA TV <= 1000	<span style="color: lightblue;">—</span>
0 < MJA TV <= 500	<span style="color: grey;">—</span>
<b>Compteurs permanents RD</b>	
<b>23000</b>	Nombre de véhicules / jour (MJA TV)
<b>6 %</b>	Pourcentage de poids lourds (MJA PL)
<b>Compteurs permanents RN</b> (Source DIR-Ouest)	
<b>23500</b>	Nombre de véhicules / jour (MJA TV)

■ Un bourg avec un fort trafic :

- Environ 14 000 véhicules/jour sur l'axe Concarneau / Pont-Aven

- Environ 2 600 véhicules/jour vers Névez

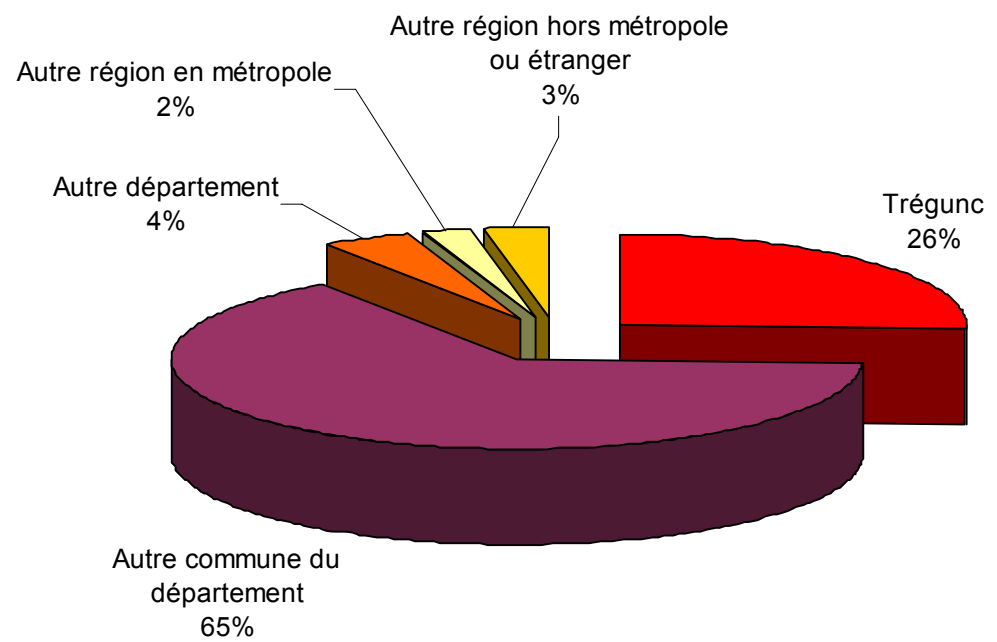
- Environ 3 100 véhicules/jour vers les plages

■ Une variation saisonnière importante d'environ 30% (variation observée sur la RD783), soit un trafic d'environ 20 000 véhicules/jour sur l'axe Concarneau / Pont-Aven en période estivale

Pour rappel :

Seuil de saturation => 15 000 véhicules/jour en rase campagne

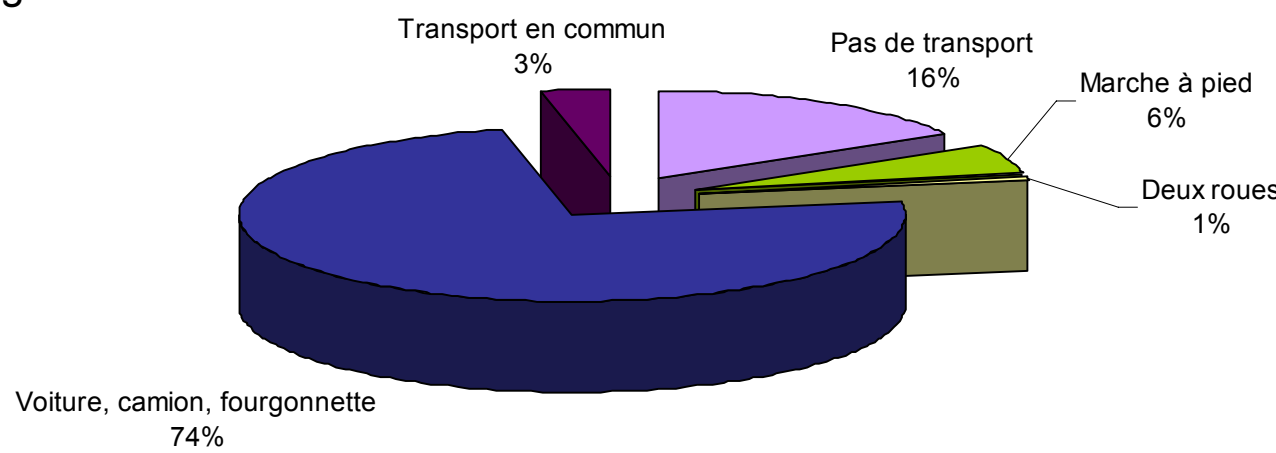
## UN TRAFIC IMPORTANT



Lieu de travail des habitants de Trégunc

- 1/4 des actifs habitent et travaillent à Trégunc
- 65% travaillent dans une autre commune du département

- La voiture, mode de transport privilégié pour se rendre au travail
- Une part importante des actifs qui ne se déplacent pas, forte présence de commerces



Mode de déplacement des actifs habitant et travaillant à Trégunc





## UN TRAFIC IMPORTANT

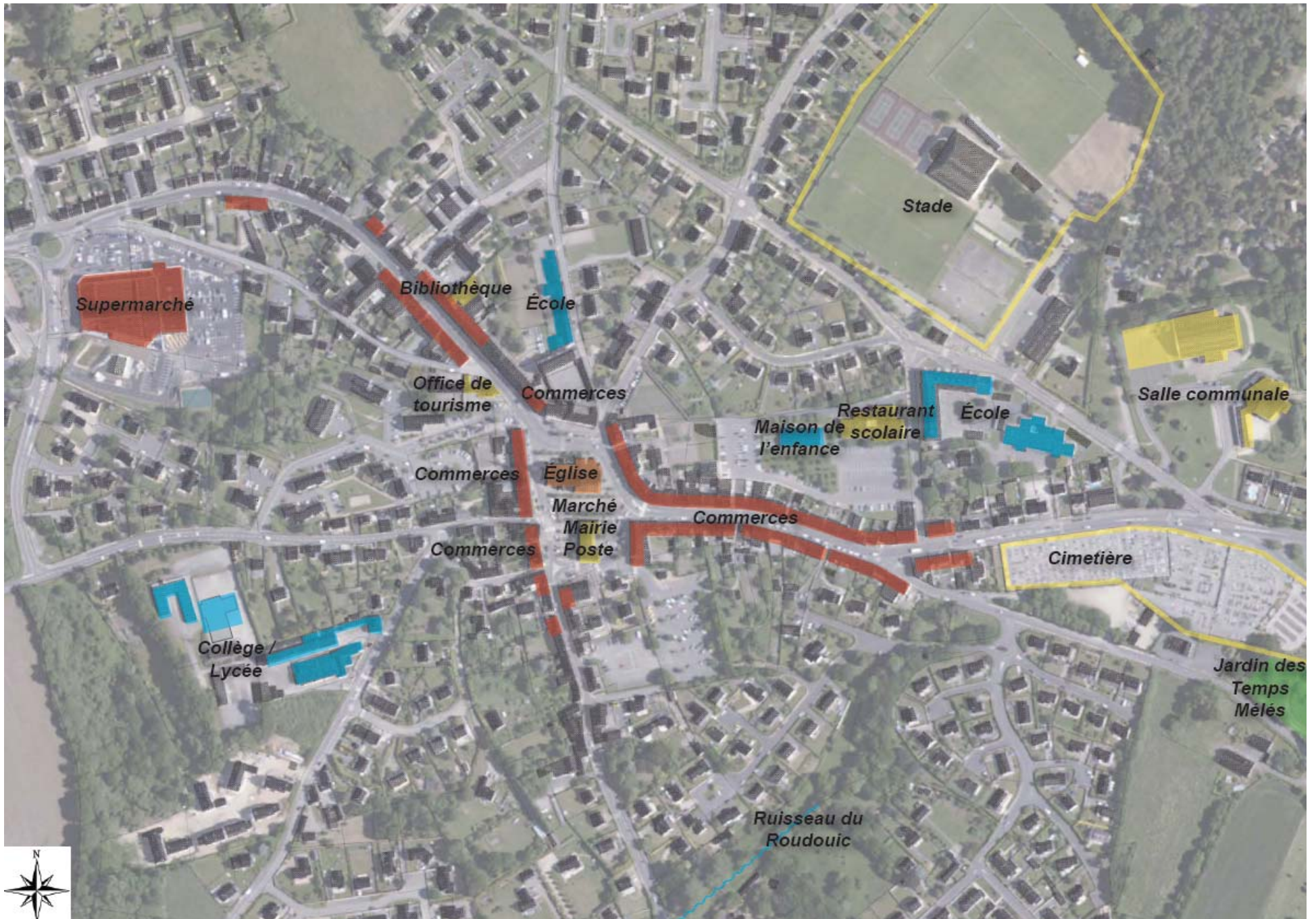


*Un itinéraire bis vers les plages*





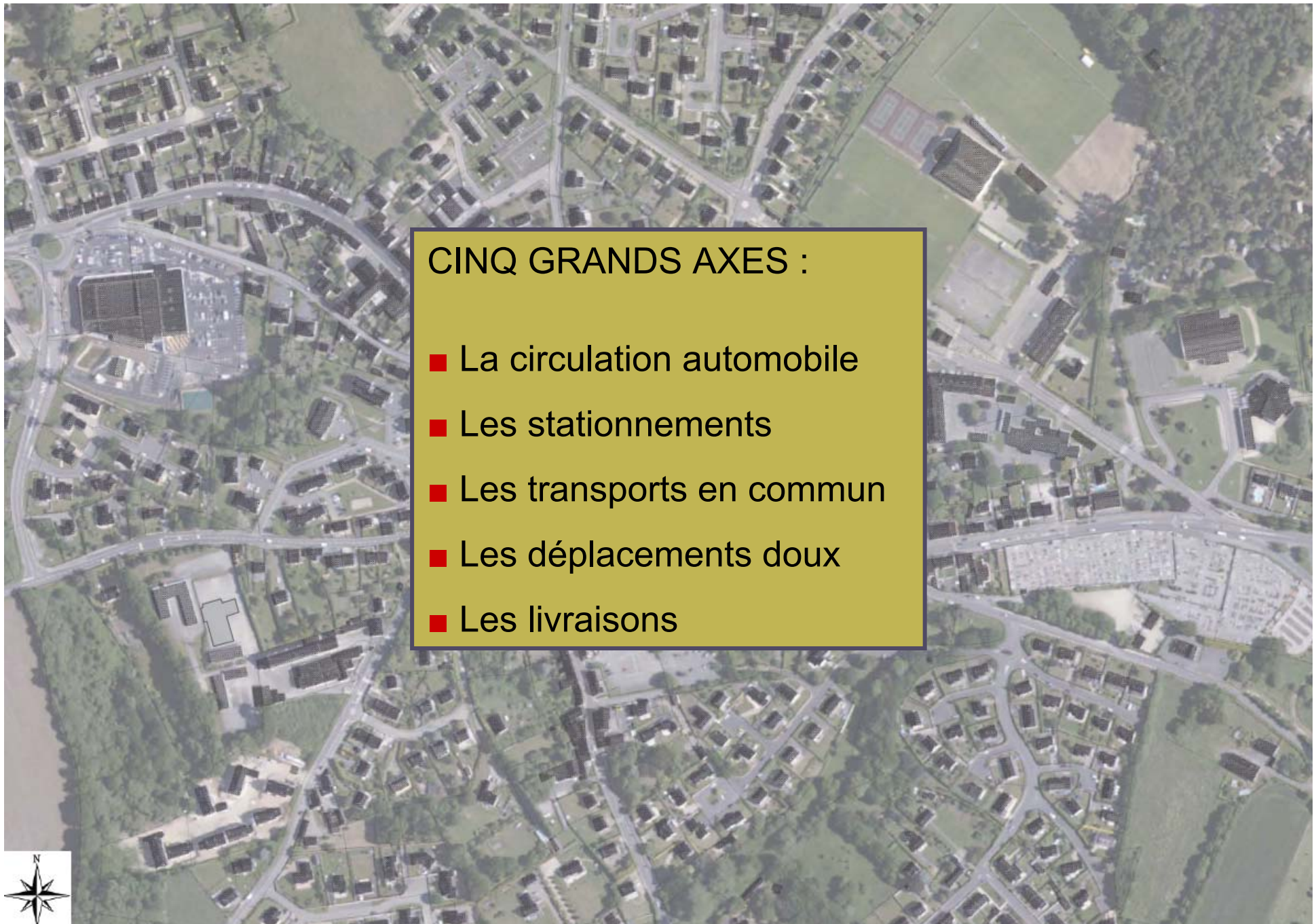
## LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE







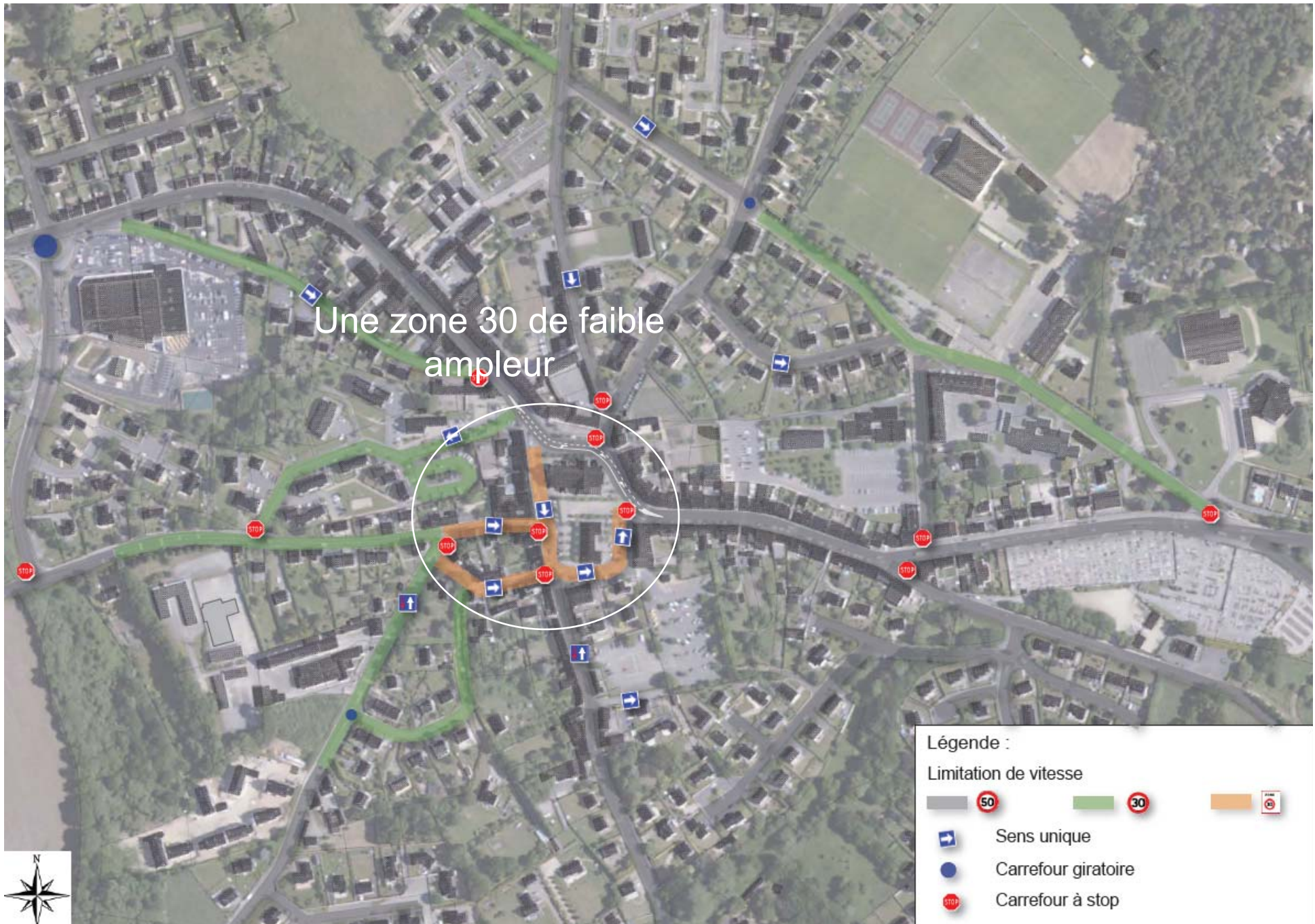
## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE





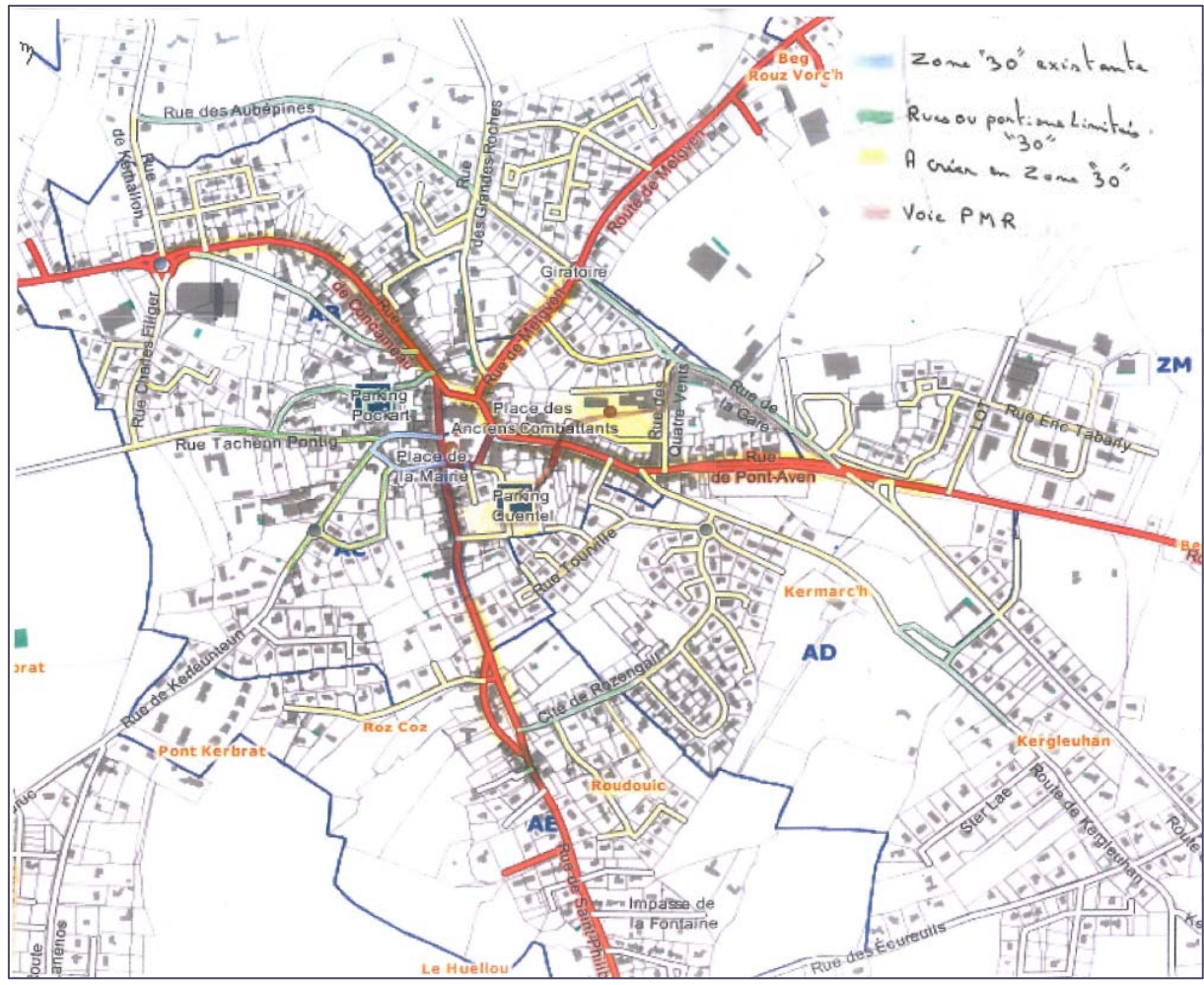


## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : La circulation automobile





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : La circulation automobile



- Une zone 30 sur le cœur de bourg
- Des tronçons limités à 30km/h
- Une vitesse importante observée sur la route Concarneau / Pont-Aven

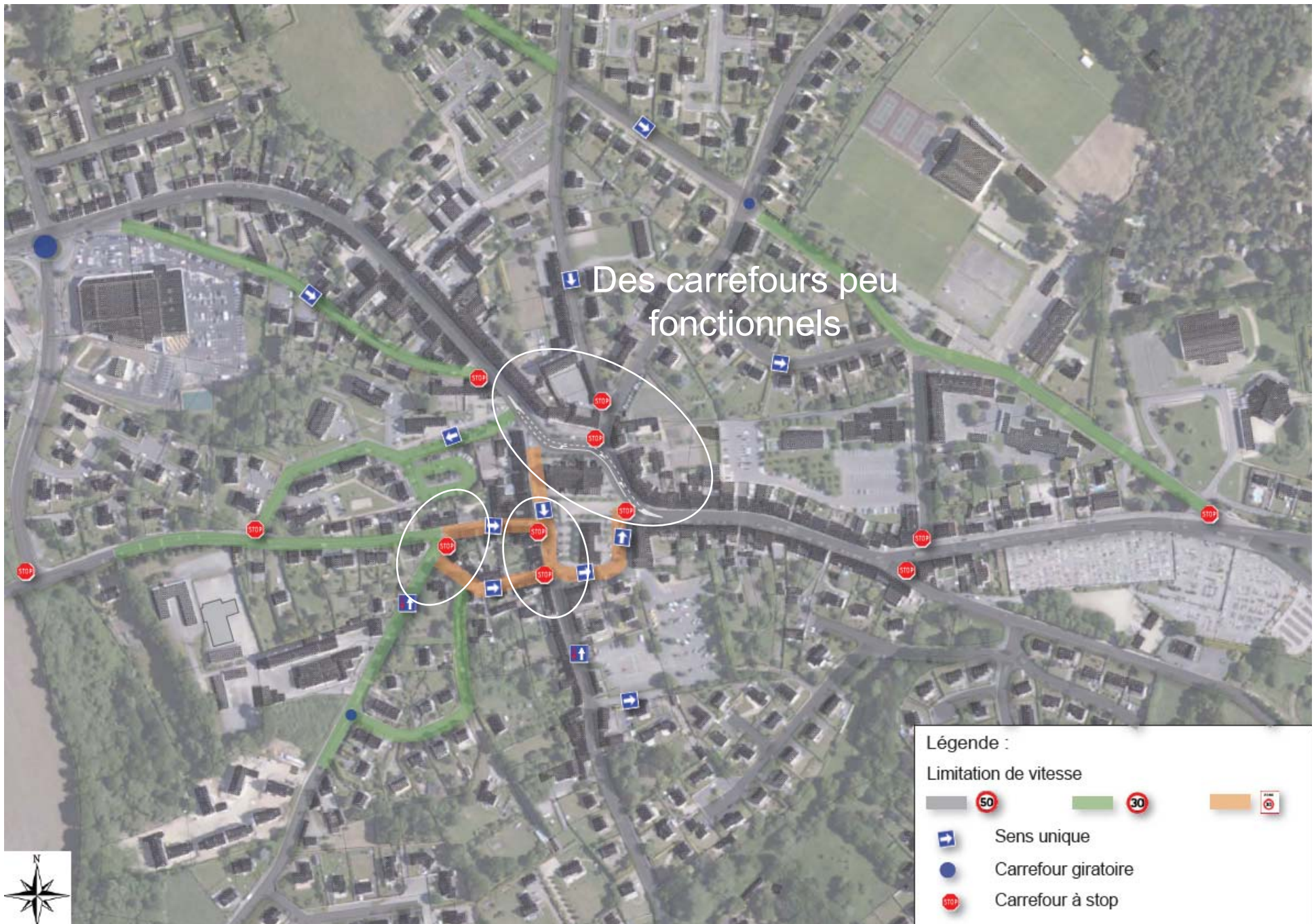


■ Une réflexion déjà engagée pour une extension possible de la zone 30





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : La circulation automobile



## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : La circulation automobile

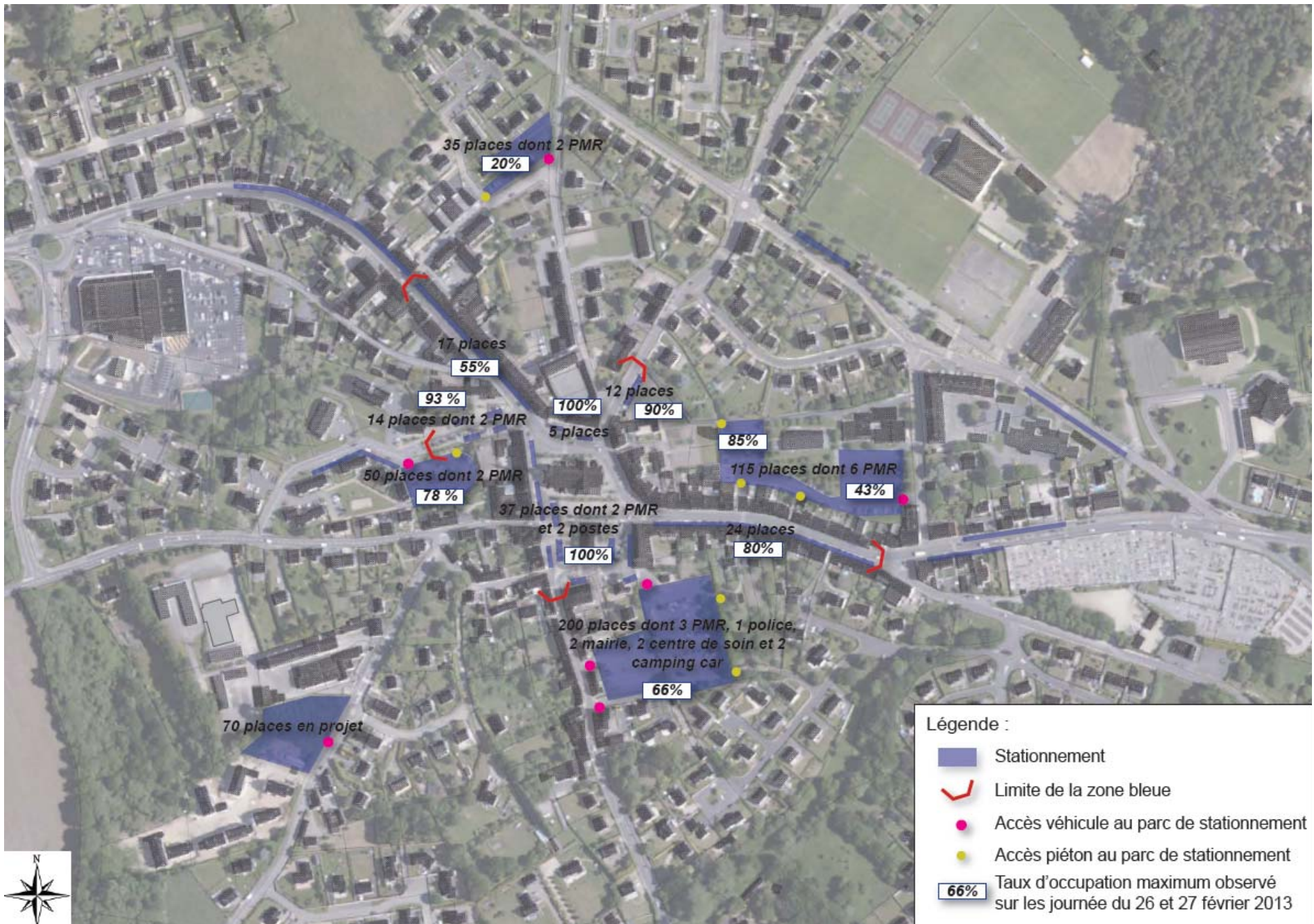


- Un carrefour complexe qui entraîne des erreurs et des ralentissements





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les stationnements





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les stationnements

Seuil d'équilibre 5 places par commerce, soit environ 250 places dans le centre de Trégunc



- Environ 475 places dans le cœur commerçant, dont 365 en parc
- Une zone bleue qui permet la rotation, durée de 1h30
- Des accès et un jalonnement discret, peu adapté aux nouveaux arrivants
- Des liaisons piétonnes parking/centre efficaces
- Quelques stationnements gênants
- Pas de pôle d'échange multimodal ou d'aire de covoiturage

Des disparités d'utilisation :

- ▶ les places sur voirie fortement utilisées
- ▶ les stationnements en parc en second choix, saturés pour certains à la sortie des écoles





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les transports en commun





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les transports en commun



*Un conflit d'usage entre stationnement et arrêt de car*



*Un goulot d'étranglement qui nécessite d'empiéter sur la place*

- Une ligne de transport Coralie avec une amplitude horaire de 8h00 à 18h00, 11 rotations vers Concarneau et 13 rotations en provenance de Concarneau
- Des transports scolaires qui desservent les 4 pôles scolaires

- L'arrêt « Trégunc Mairie » qui pose problème => stationnement gênant
- Un problème de giration au niveau de la boulangerie pour les cars en provenance du lycée



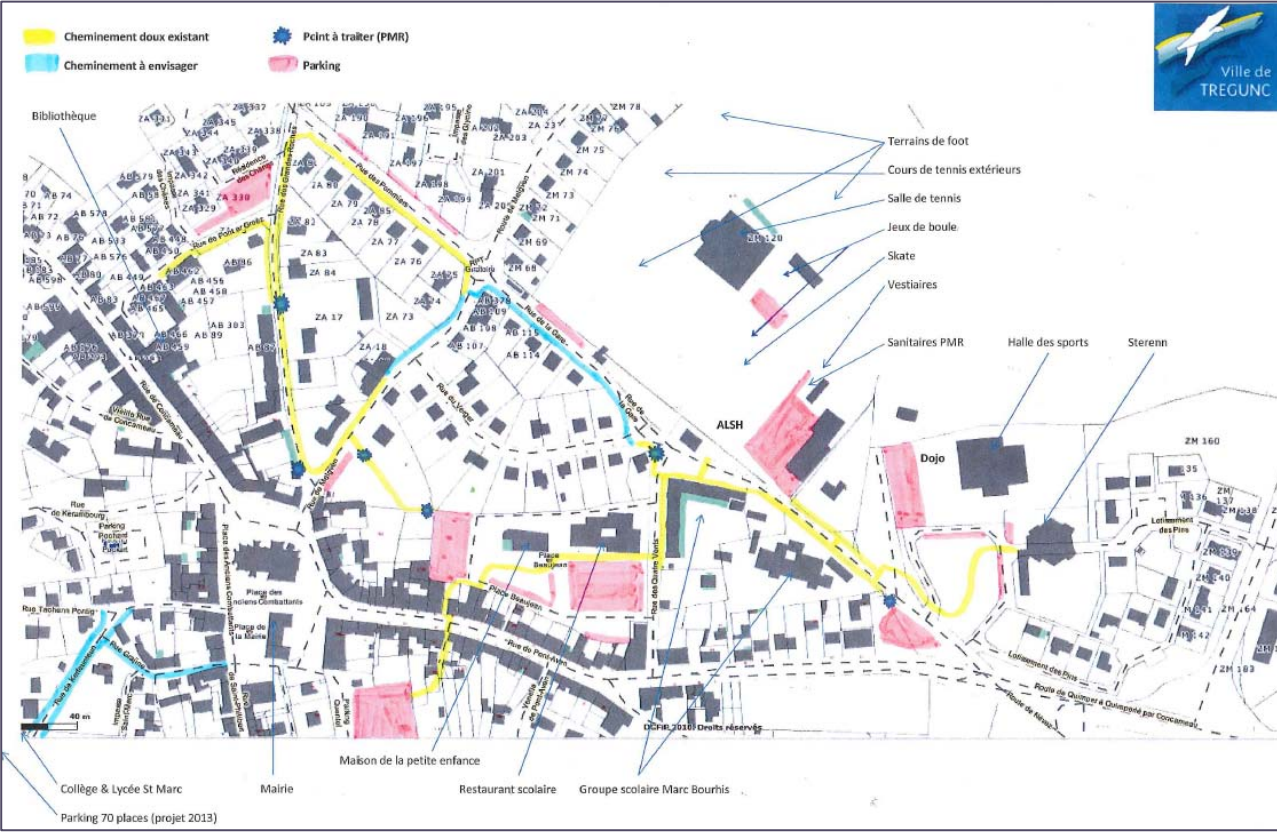


## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les déplacements doux





## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les déplacements doux



- Une seule place piétonne, avec un traitement en zone 30, mais aménagements en désaccord
- Des trottoirs qui ne respectent pas les normes PMR
- Un réseau de liaisons piétonnes efficaces => raccourcis
- Des passages piéton dangereux, manque de visibilité







## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les déplacements doux



- Deux pistes cyclables Le bourg / Trévignon et Lambell / Pendruc
- Des aménagements cyclables qui existent sur la commune, mais qui s'arrêtent en entrée de bourg
- Du stationnement vélo présent à divers endroits, mais peu fonctionnel







## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Les livraisons

- Pas de place de livraison matérialisée, stationnement en double file
- Une place réservée pour le transport de fond pour 1 des 3 banques, stationnement sauvage dessus
- Une traversée de bourg interdite au poids-lourds en période estivale



## Légende :

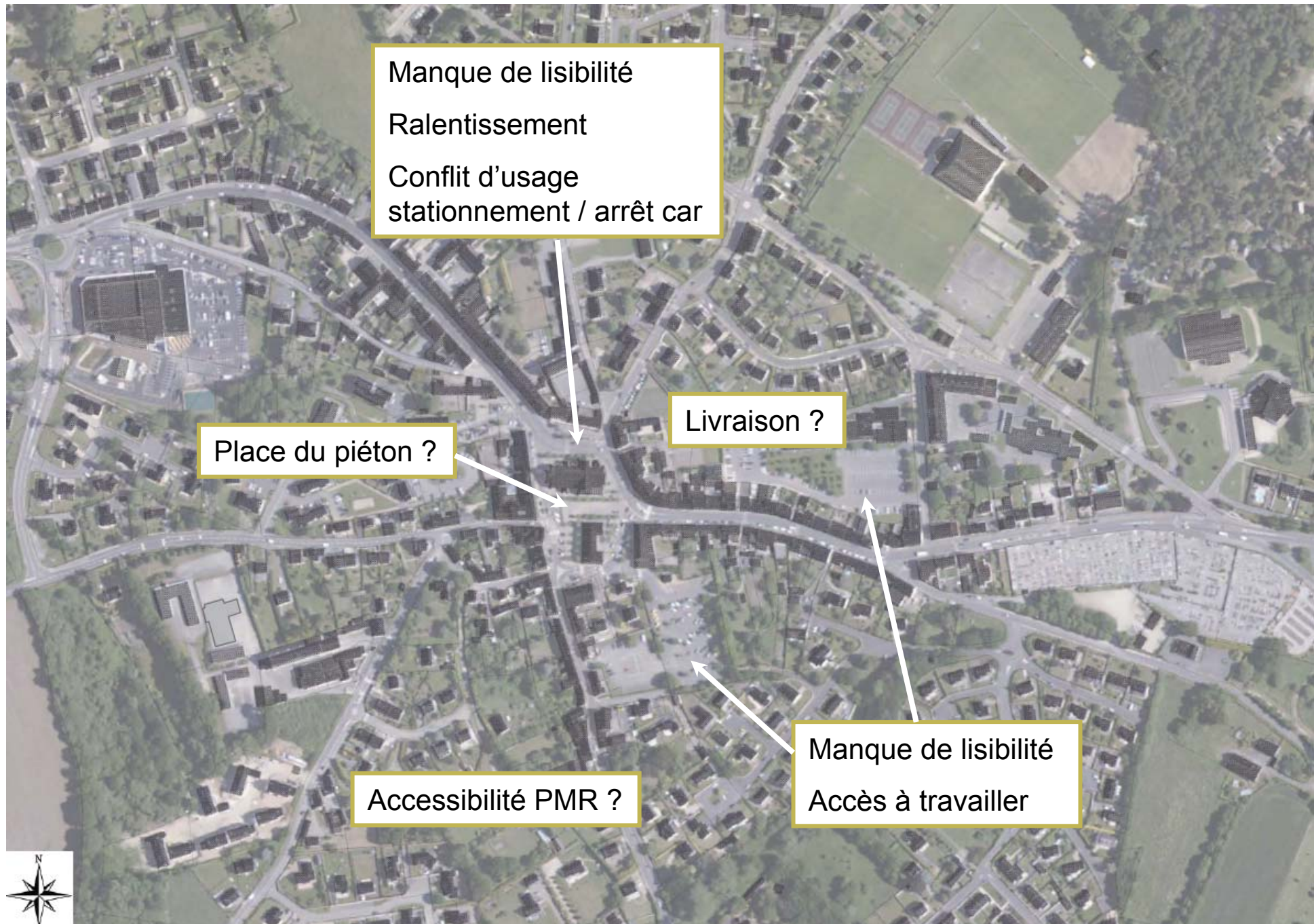
- Espace commercial avec des besoins en livraison
- Place réservée pour les transports de fond
- Livraison de la farine à la boulangerie







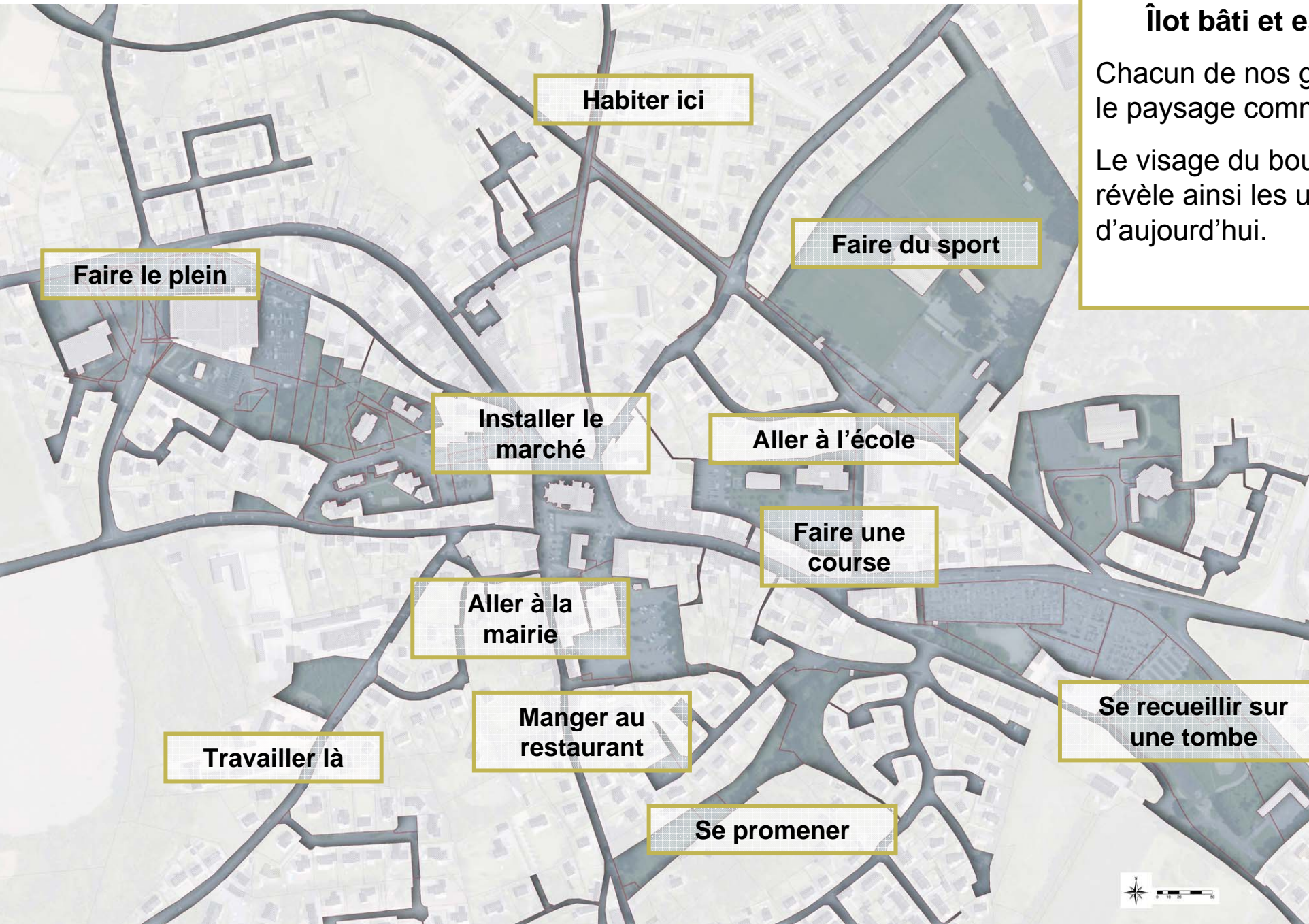
## LES DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE : Conclusions







## Les espaces de vie de la commune

**Îlot bâti et espace libre**

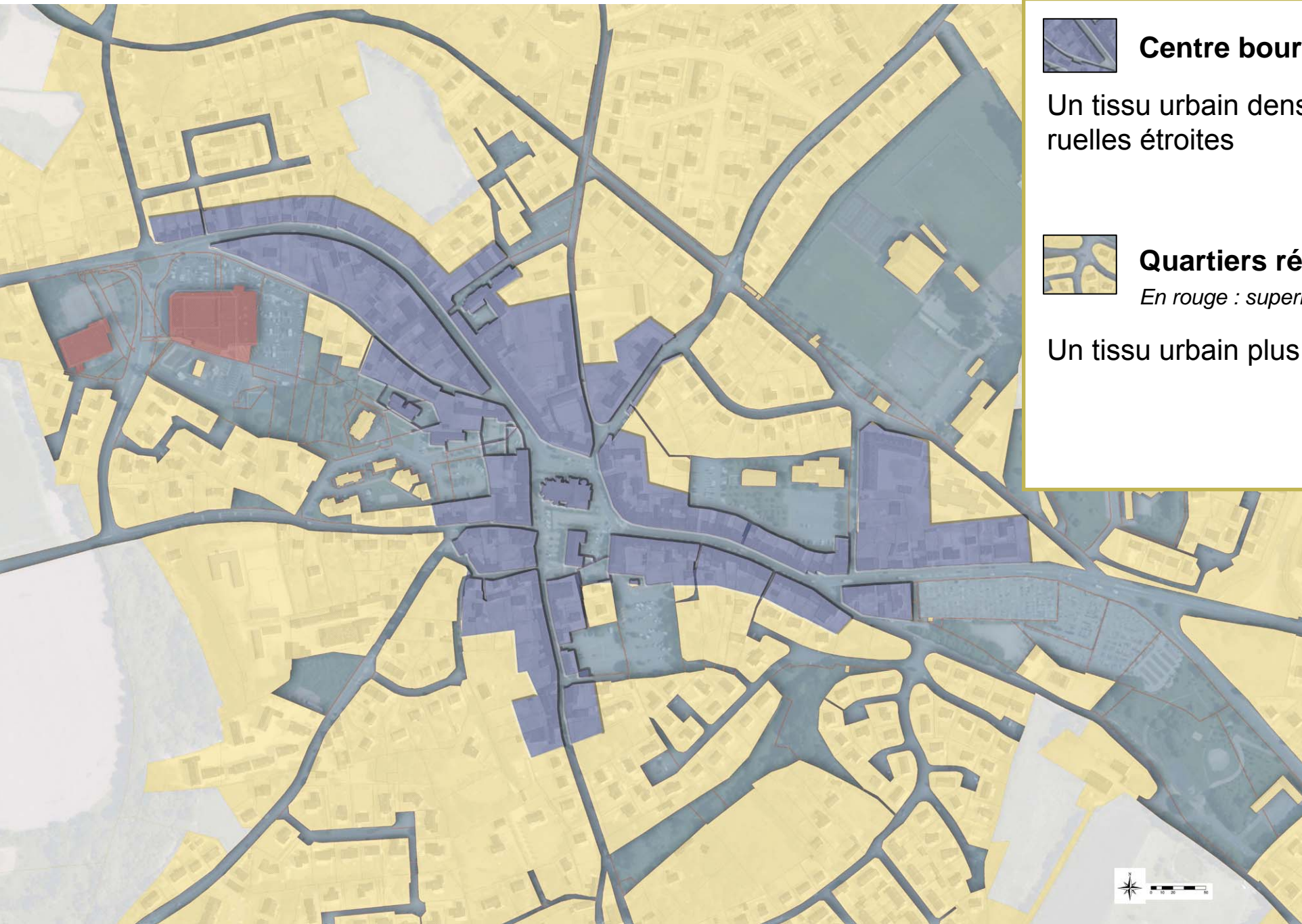
Chacun de nos gestes façonne le paysage communal.

Le visage du bourg de Trégunc révèle ainsi les usages d'hier et d'aujourd'hui.





## Des tissus urbains contrastés

**Centre bourg**

Un tissu urbain dense aux ruelles étroites

**Quartiers récents**

*En rouge : supermarché*

Un tissu urbain plus lâche



## LES RUES ANCIENNES du centre bourg



### Les maisons anciennes du centre

Toutes regroupées au sein de l'agglomération du bourg, elles sont situées proches de l'église et le long des rues qui rayonnent autour de ce centre.



### Des maisons accolées

### Des maisons R+1+combles

*Des commerces en RDC, des logements au-dessus*

*Des portes sur le trottoir : des piétons sur l'espace public*

- Un caractère identitaire fort
- Un centre vivant à toutes heures
- Des problèmes d'accessibilité, de croisement de véhicule

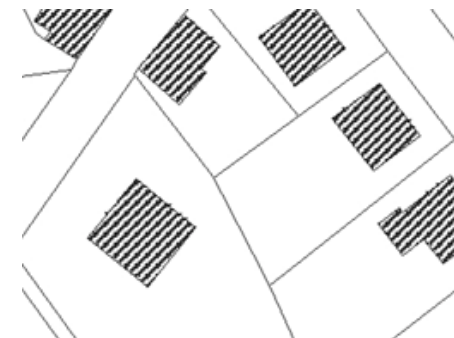


## QUARTIERS RÉCENTS



### **Les maisons récentes**

Les plus nombreuses, elles sont nées d'un usage différencié, avec :



*Des maisons dissociées*

*Des maisons R + combles*

*Des parcelles plus grandes qu'avant*

*Des clôtures, les maisons en recul de la voie*

*Des portails sur l'espace public : usage facilité pour la voiture*

*Pas de commerce : je prends la voiture*

### **Les supermarchés**

*Des espaces « publics » vécus entre 9h et 19h.*

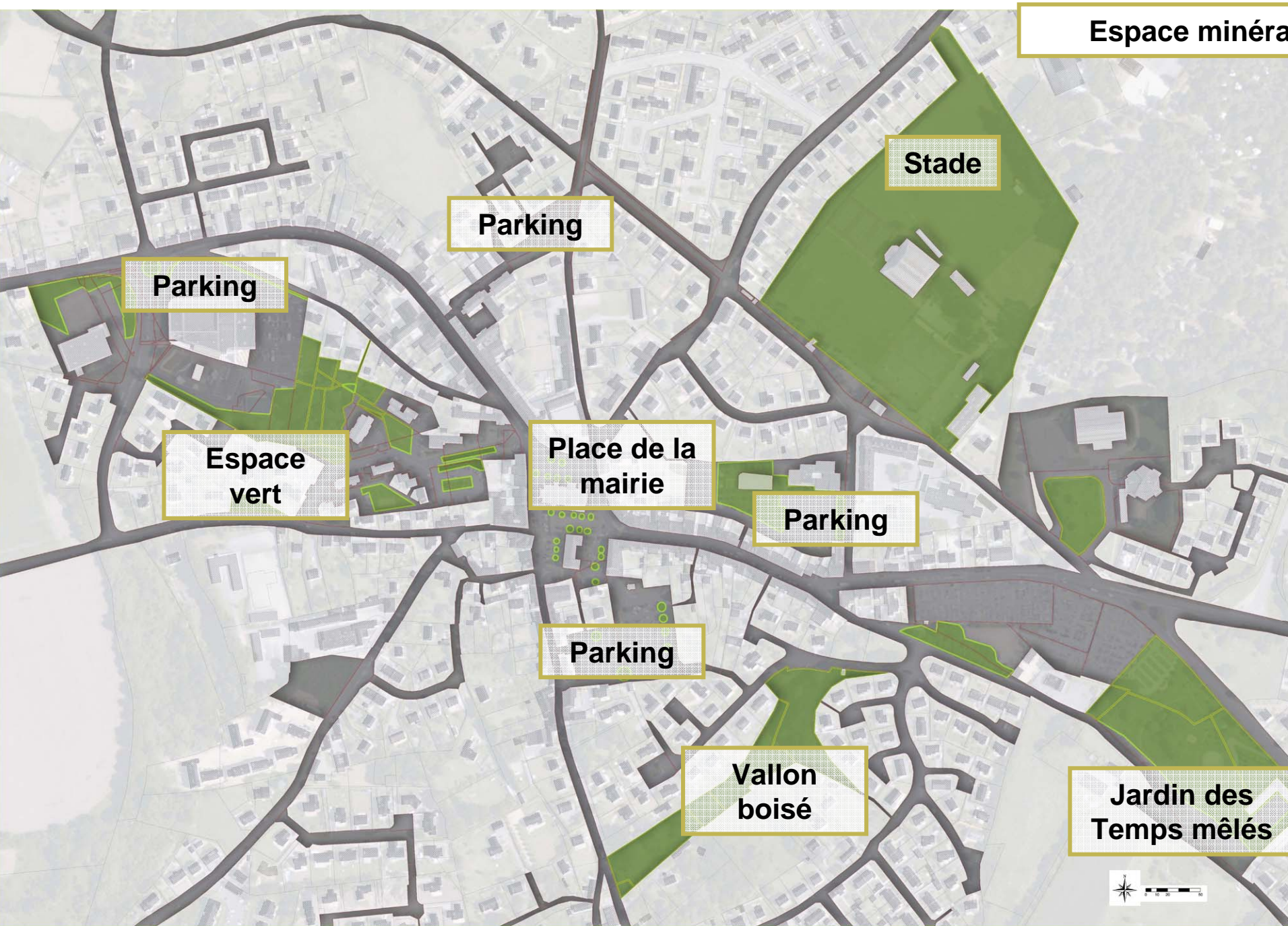


- Quelle identité pour ces quartiers ?
- La voiture, utile. Mais trop présente ?





## Des espaces publics



**Espace minéral et végétal**

**Stade**

**Parking**

**Parking**

**Espace  
vert**

**Place de la  
mairie**

**Parking**

**Parking**

**Vallon  
boisé**

**Jardin des  
Temps mêlés**







## Le patrimoine végétal

### Des espaces végétalisés.....



....Qui révèlent l'identité des lieux

- *Essences naturelles dans le vallon et proche des pierres couchées*
- *Pelouse devant la crèche*
- *Camélia, rhododendron proches de l'église*
- *Acacias le long des pierres couchées*
- *Saules, pelouse, aire de jeux et de pétanque au jardin des Temps mêlés.*



## Le patrimoine végétal

### Des espaces végétalisés.....



....pour quelle identité ?

- *Dans le cœur de bourg : des arbres tiges*

- *Quel espace pour le développement de chacun ? (racines et branches)*

- *Des arbres fragilisés, un état sanitaire à surveiller*

- *Un entretien couteux*

- Un état sanitaire des arbres à surveiller
- Quelle identité choisir pour la commune ?
- Quel type d'entretien pour demain ?
- Quelles essences pour un réel épanouissement ?



## Une forte présence du minéral



### Des espaces fonctionnels ....

- *place pavée : accueil du marché*
- *larges routes : flux routier rapide*
- *parking : proche des commerces*



### ...jusqu'à un certain point !

- *Sentiment d'insécurité très fort pour les piétons*
- *Patrimoine architectural de Trégunc non valorisé*
- *Trop peu de place pour les végétaux en place*
- *La voiture toujours présente autour de nous : Ne donne pas envie de rester longtemps sur l'espace public du centre bourg*



- La place Mairie / Eglise : rond point
- Des cheminements piétons limités au minimum
- Des vastes étendues de stationnement



## AMBIANCE, MOBILIER, REVÊTEMENT



- Une trop grande variété de matériaux
- Une abondance de mobiliers de protection, peu de mobilier de détente







## LE CŒUR DE BOURG

*Rue très empruntée*

*Un espace public  
avec un dénivelé*

*Des usages piétonniers forts  
confrontés à la présence des  
véhicules*

*Un espace public non  
perçu dans son  
ensemble*



- Commerces, marché, services, font du bourg de Trégunc un lieu important de la commune
- De nombreuses écoles qui dynamisent la commune
- Un bourg identitaire qui a su garder son patrimoine, rues du centre, église, men zao





## UN PATRIMOINE À VALORISER, DES USAGES À CONFORTER



*Quel avenir pour le cœur de bourg ?*

*Faire ses courses, aller à la mairie, se garer, attendre un bus, découvrir Trégunc, se reposer... Chacun de ses usages doit être valorisé, préservé dans le futur aménagement du bourg.*



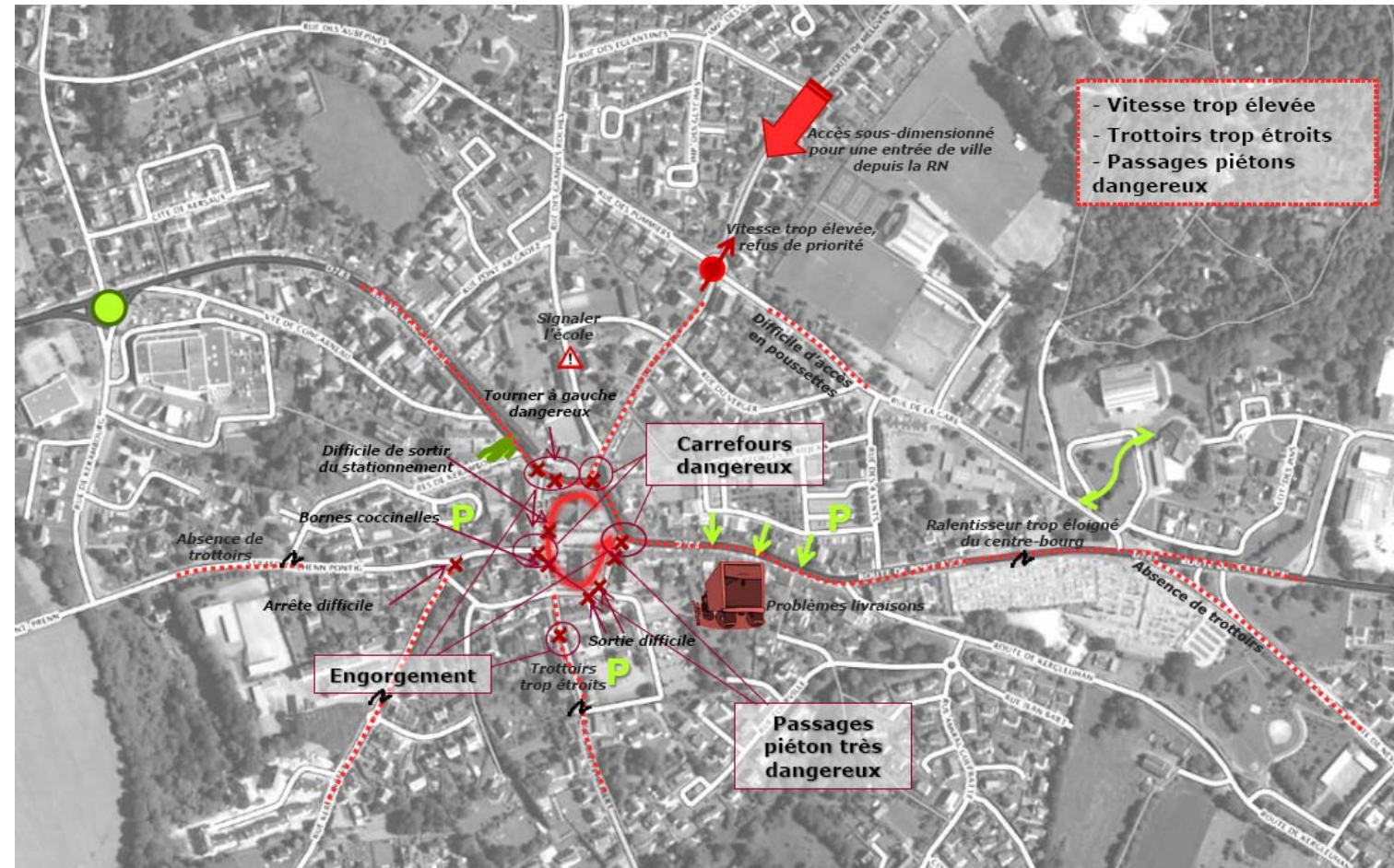
*Quelle place pour la voiture ? Le piéton ? Quel devenir pour la mairie ?*

*Les ateliers autour de scénarios permettront de s'orienter vers un aménagement adapté aux attentes du groupe de pilotage.*





## LE DIAGNOSTIC DES USAGES



### ■ Réponses au questionnaire

- ➔ Les personnes âgées, les familles et les commerçants fréquentent le plus le bourg
- ➔ Les gens viennent pour des actes de consommation
- ➔ Les gens viennent en voiture et/ou à pied
- ➔ Problèmes récurrents en terme de circulation

### Les attentes des usagers :

- 28 remarques sur la circulation : la place du piéton, la circulation des voitures, l'accessibilité, les transports en communs
- 46 remarques sur l'ambiance : la convivialité, la modernité, l'aménagement paysager, les façades, les éléments programmatiques



Quelle relation établir entre les espaces de Trégunc ?

Quel usage pour ces espaces ?

## concevoir des espaces communs naturels

### Un exemple en suède

**France** : Des « espaces verts ». Quelle qualité pour ces espaces ?

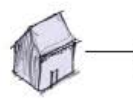
**Suède** : Le sociotope est un lieu tel qu'il est couramment perçu et pratiqué par les gens, dans une culture déterminée.

Notion développée par Anders Sandberg et Alexander Stahle à Stockholm

	Orby, Stockholm	Ostermalm, Stockholm
Coefficient d'occupation des sols	0,2	2
Espace vert public	15 %	15 %
<b>Habitants ressentant un manque d'espace vert</b>	<b>40%</b>	<b>4%</b>

### Facteurs à prendre en compte pour une réelle appropriation des espaces publics par les habitants

#### 1 - la taille



10 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant

#### 2 - la qualité

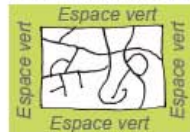
Ce qui rend le lieu agréable à fréquenter : tranquillité, espace de jeux, de rencontre, bain de soleil...

#### 3 - la proximité

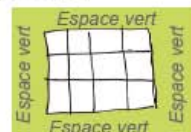


C'est être à pieds à ....

#### 4 - la facilité d'orientation depuis les quartiers



Espace vert non perçu, accès difficile



Espace vert perçu, accès facile

300 m



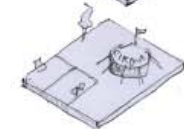
espace vert, aire de jeux

500 m



Espace naturel, aire de jeux, prairie

1000 m



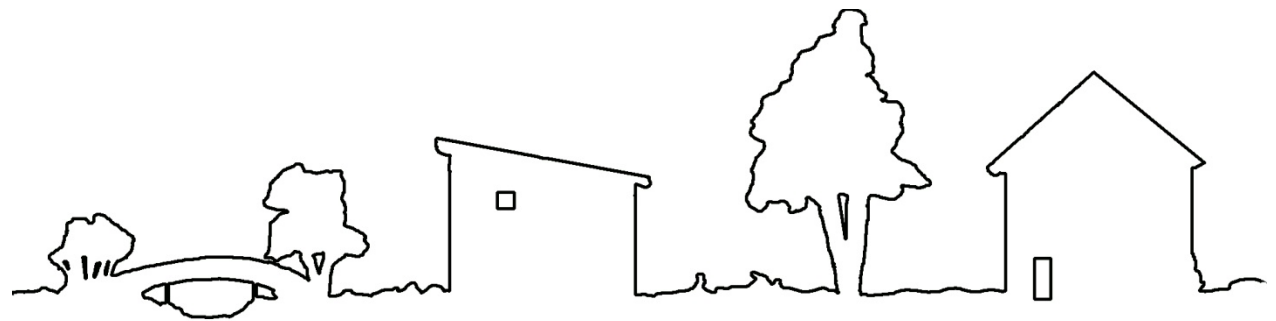
Lieu d'évènement, jeux ballons

2500 m



Terrain d'athlétisme, espace naturel calme





Propositions d'aménagement soumises en atelier





## DES SCÉNARI À L'ÉCHELLE DU CŒUR DE BOURG

Etat actuel

Tregunc  
Etude d'aménagement du  
centre bourg, 2013





## DES SCÉNARI À L'ÉCHELLE DU CŒUR DE BOURG

### Proposition d'aménagement 1

Tregunc  
Etude d'aménagement du  
centre bourg, 2013



### ■ Proposition 1

➔ La départementale au nord de l'église avec gestion des flux importants avec des giratoires

➔ Une séparation des flux de véhicules plage / cœur de bourg :

*Zone de rencontre à l'ouest avec un sens unique vers le sud*

*Mise en double sens de la rue à l'est de la place*

Construction d'une nouvelle mairie : façade ouest tournée vers la place, façade Est dessinant le front de rue.

➔ Création d'un cheminement piéton entre la place et les stationnements sud.

➔ Stationnement sud : 160 places environ. Stationnement cœur de bourg : 36 places environ.

➔ Création d'un jardin médicinal entre l'église et la place.

*Terre, pierre, parfum, patience, calme*

➔ Entre la place et la départementale : graminées, ganivelles.

*Vent, plage, mer, mouvement, vacance*

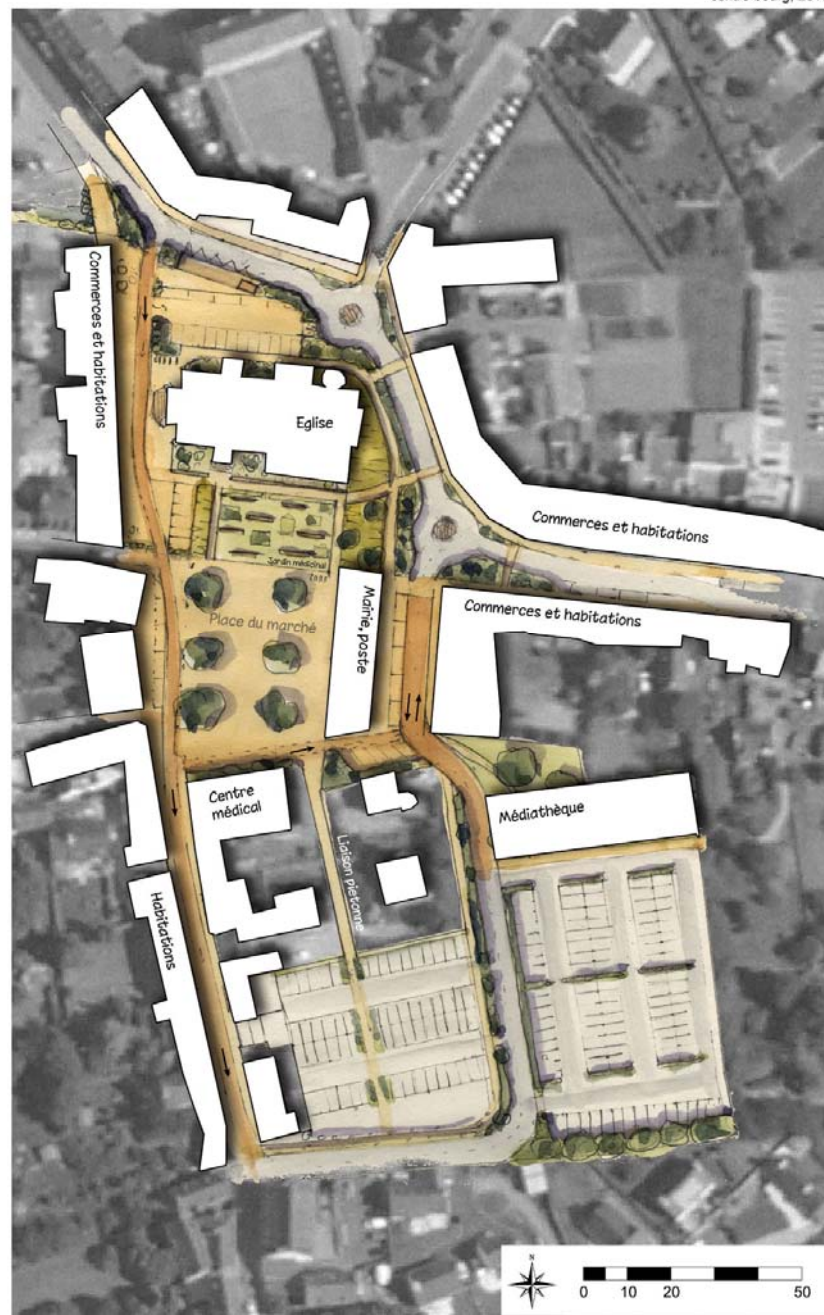
➔ Proche des stationnements sud : un espace partagé pour accueil, pique-nique, toilettes



## DES SCÉNARI À L'ÉCHELLE DU CŒUR DE BOURG

Proposition d'aménagement 2

Tregunc  
Etude d'aménagement du  
centre bourg, 2013



### ■ Proposition 2

➔ Implantation de la médiathèque proche des stationnements et du cœur de bourg

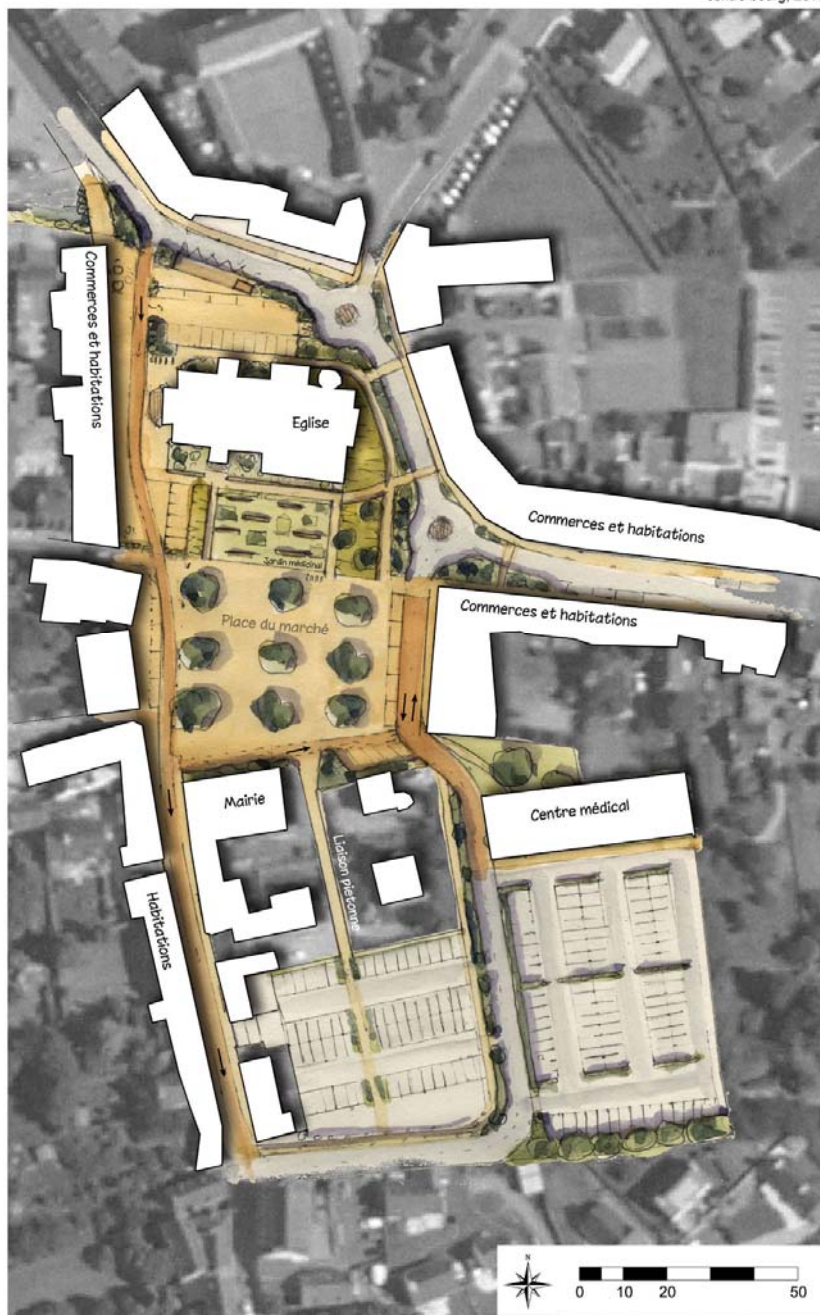
## DES SCÉNARI À L'ÉCHELLE DU CŒUR DE BOURG

### Proposition d'aménagement 3

Tregunc  
Etude d'aménagement du  
centre bourg, 2013

### ■ Proposition 3

- ➔ Création d'une vaste place de marché
- ➔ Déplacement du centre médical vers le parking sud
- ➔ Implantation de la mairie sur le côté sud de la place.

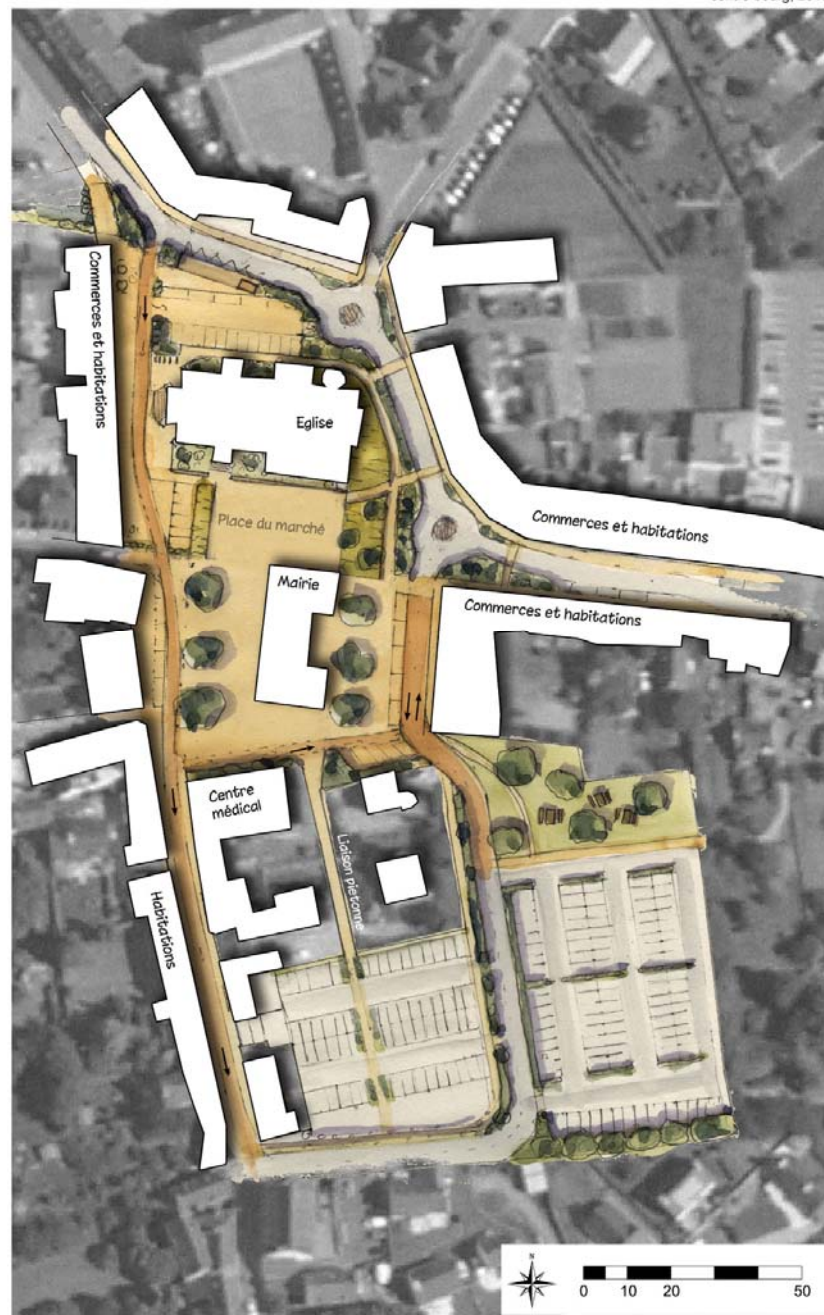




## DES SCÉNARI À L'ÉCHELLE DU CŒUR DE BOURG

Proposition d'aménagement 4

Tregunc  
Etude d'aménagement du  
centre bourg, 2013

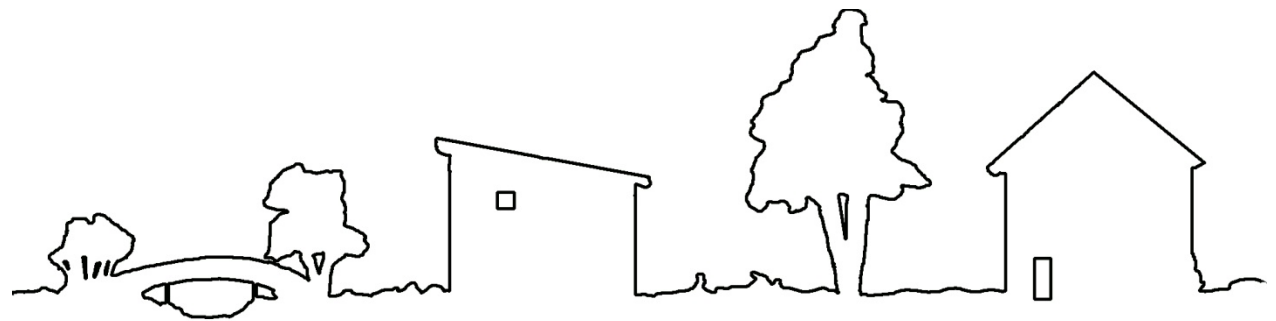


### ■ Proposition 4

- ➔ La mairie conservée au même endroit, sur la place
- ➔ Espace nécessaire pour le marché : Pas assez de place pour un jardin







**Ateliers : déplacements et convivialité**

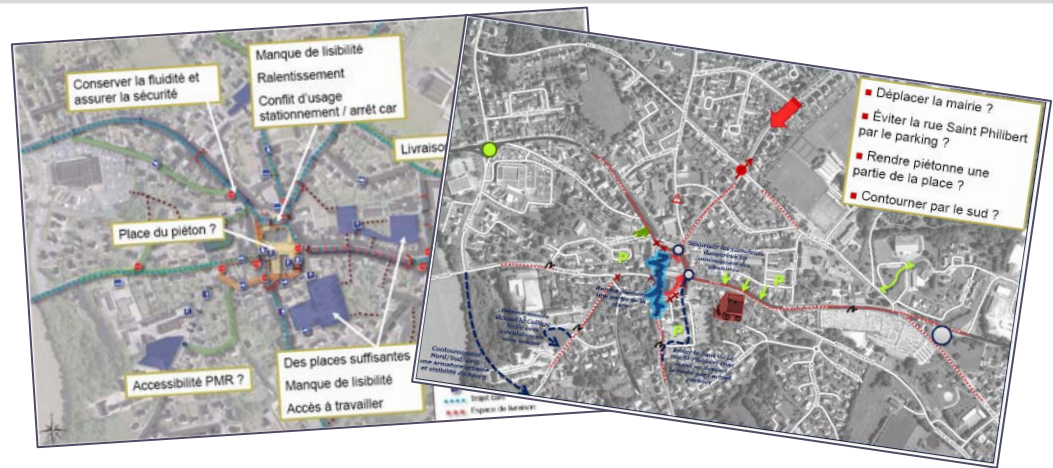




## LE DÉROULÉ DE L'ATELIER

### ■ Présentation du diagnostic

- ➔ Déplacement
- ➔ Usage



### ■ Présentation de notions et de références

- ➔ Typologie des voies, vitesse, déplacements doux

QUELQUES NOTIONS : LE CLASSEMENT DES VOIES

<p>Zone piétonne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Véhicules à l'allure du pas (présence exceptionnelle)</li> <li>■ Dédiaée aux piétons</li> </ul>	<p>Zone de rencontre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vitesse limitée à 20km/h</li> <li>■ Ouverte à tous les modes de transport</li> <li>■ Piéton prioritaire</li> <li>■ Double sens cyclable</li> <li>■ Possibilité de stationnement sur espace aménagé</li> </ul>	<p>Zone 30</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vitesse limitée à 30km/h</li> <li>■ Piéton peut traverser où il veut</li> <li>■ Double sens cyclable</li> </ul>
---	---	---

### ■ Travail sur carte

- ➔ Fond de plan vierge
- ➔ Vignettes reprenant la légende

Dessinez le nouveau visage de Trégunc

- 1 plan au 1000\* avec sa légende
- 1 tableau explicatif à compléter
- 1 fiche rappel
- 1 rappel du diagnostic
- 1 dessin à réaliser

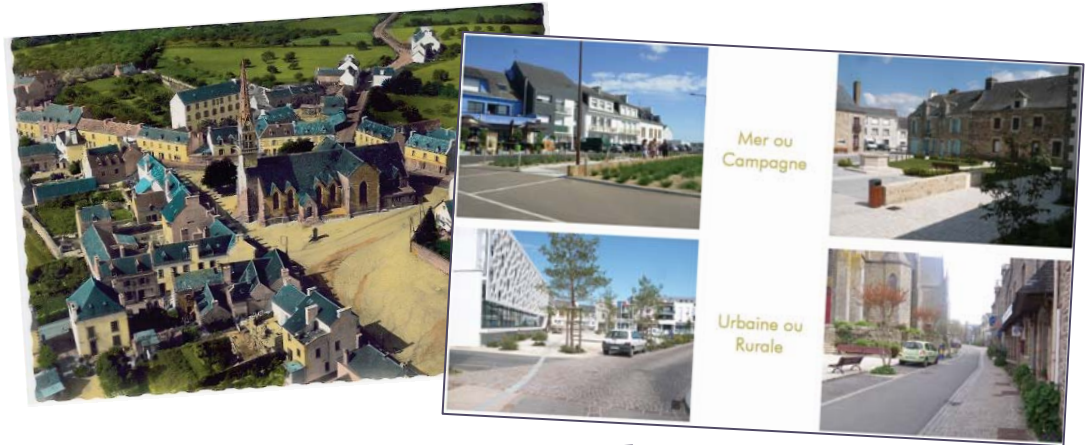
**Légende :**

- Zone de rencontre
- Zone 30
- Sens de circulation
- Giratoire
- Stop, cédez le passage, priorité à droite
- Voie nouvelle
- Voie à supprimer
- Parking / Stationnement
- Place PMR (handicapée)
- Place piétonne
- Trottoir
- Liaison piétonne
- Traversée piétonne
- Bande ou piste cyclable
- Stationnement vélo
- Arrêt de car
- Place de livraison
- Bâtiment nouveau
- Bâtiment à supprimer
- Marché
- Espace vert

## LE DÉROULÉ DE L'ATELIER

### ■ Échange autour de l'identité, la convivialité

- ➔ Autour de photos anciennes
- ➔ Autour de la notion bourg/centre-ville
- ➔ Autour de la notion littoral/rural



### ■ Présentation de quatre scénarii

**Proposition d'aménagement 1**

■ **Proposition 1**

- La départementale au nord de l'église avec gestion des flux importants avec des giratoires
- Une séparation des flux de véhicules plage / cœur de bourg :
- Zone de rencontre à l'ouest avec un sens unique vers le sud
- Mise en double sens de la rue à l'est de la place
- Construction d'une nouvelle mairie : façade ouest tournée vers la place, façade Est dessinant le front de rue.
- Création d'un cheminement piéton entre la place et les stationnements sud.
- Stationnement sud : 160 places environ. Stationnement cœur de bourg : 36 places environ.
- Création d'un jardin médicinal entre l'église et la place.
- Terre, pierre, parfum, patience, calme
- Entre la place et la départementale : graminées, ganivelles.
- Vent, plage, mer, mouvement, vacance
- Proche des stationnements sud : un espace partagé pour accueil, pique-nique, toilettes

### ■ Travail sur carte

- ➔ Fond de plan avec proposition en filigrane
- ➔ Planche avec les quatre scénarii possibles







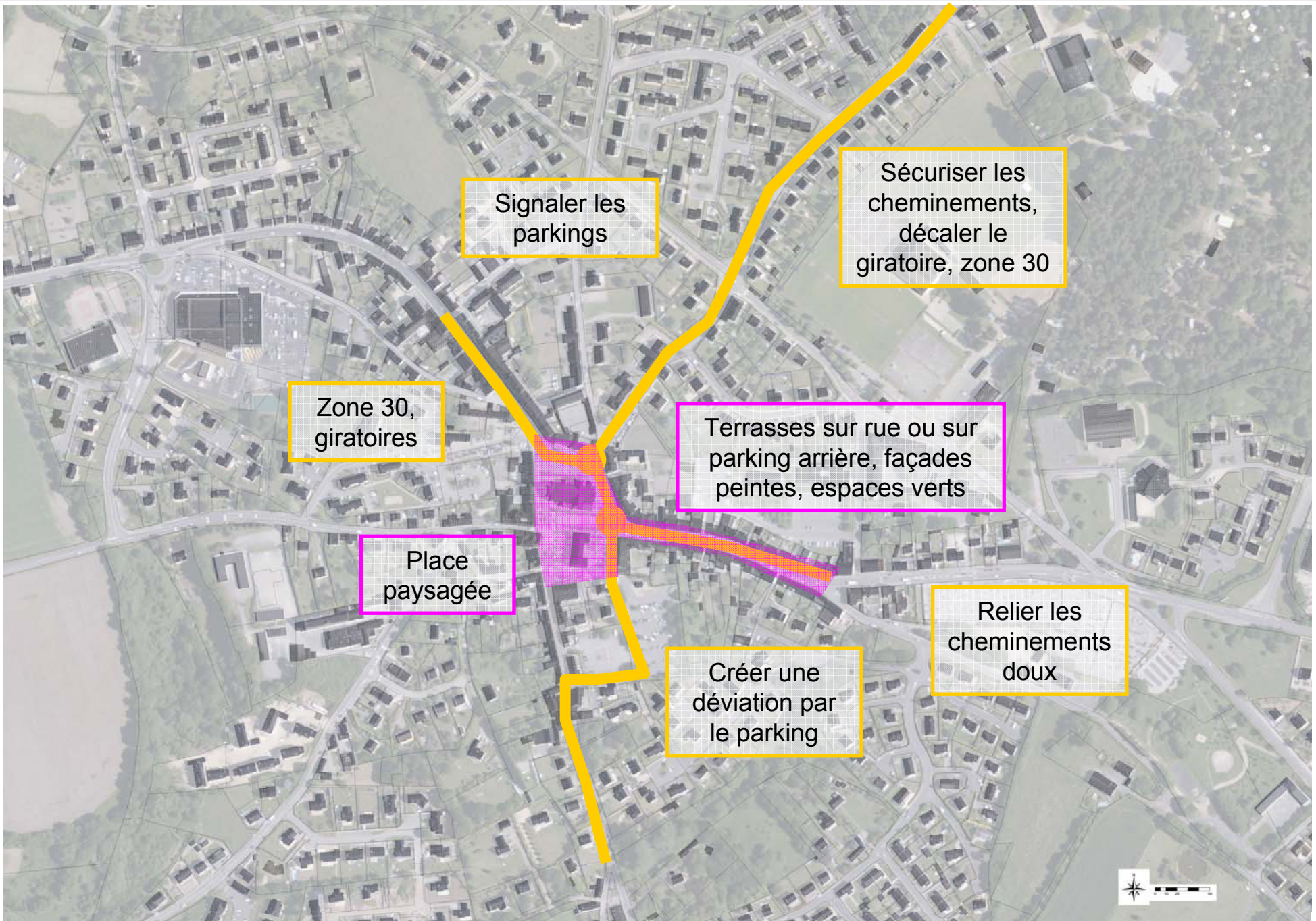
## LES PROPOSITIONS DE CHAQUES GROUPES

	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5
<b>Scénario choisi en base</b>	Scénario 1		Scénario 1	Scénario 1	Scénario 2
<b>Mairie / Poste</b>	- Dans parking - En face de l'église dans la bâtiment des sœurs	- Maison Le Goff	- Sur la place	- Mairie => Maison Le Goff - Poste => Crédit maritime	- Pas de modification, mais lui redonner un air moderne - À l'est du parking
<b>Bibliothèque</b>	- À la place des services techniques	- Au niveau du cabinet médical qui irait dans le parking	- Dans le parking - Maison Le Goff	- Proche de la MJC	- Dans le parking
<b>Cœur de bourg</b>	Sens unique, zone de rencontre, blocage possible pour manifestation	Piétonnier ouest de la place, entrée de l'église par le nord		Couper la voie devant le CCAS	Marché proche de l'église car pas de plantation possible (vent)
<b>Traversée Concarneau / Pont-Aven</b>	Terrasses sur parking arrière			Aménagement d'espaces verts	
<b>Melgven</b>		Nouveau parking entre rue de Melgven et parking existant			
<b>Kerambourg</b>		Fermer accès Est			
<b>Kerfeunten</b>		Fermer accès Est			
<b>Parking Sud</b>		Commerces du cabinet médical, gestion accès Sud	Jardin au Nord		Gestion accès Sud
<b>Ambiance, autre</b>	Réouverture de la fontaine, végétal, granit (bloc)	Décor marin, fontaine, jeux	Grande place minérale ouverte, pas de giratoire en centre bourg, parking silo pour médiathèque	Jardin au sud de l'église impossible (vent)	Mobilier Névez, thalasso Concarneau, repeindre façade pour plus de gaieté





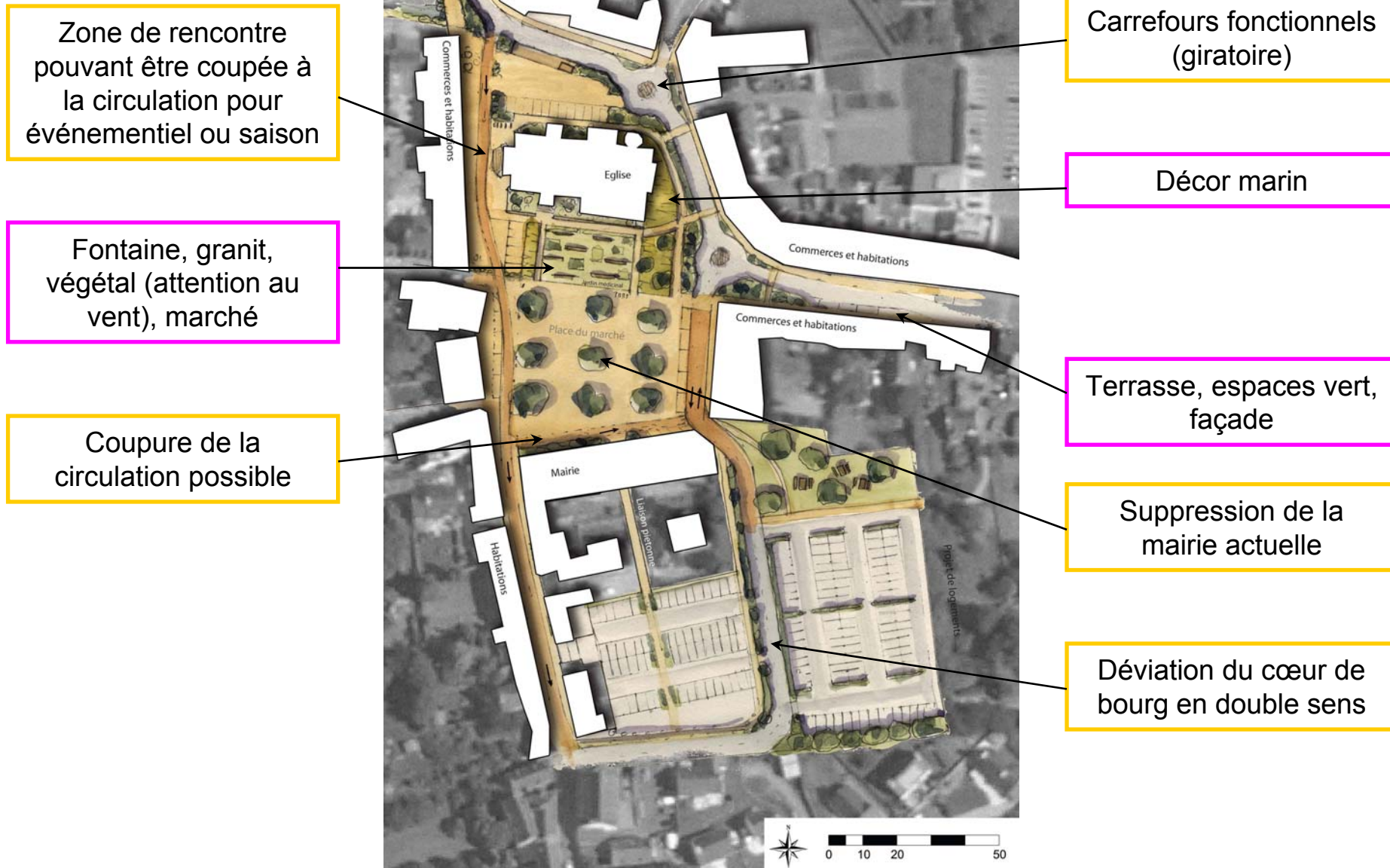
## LES POINTS QUI FONT CONSENSUS



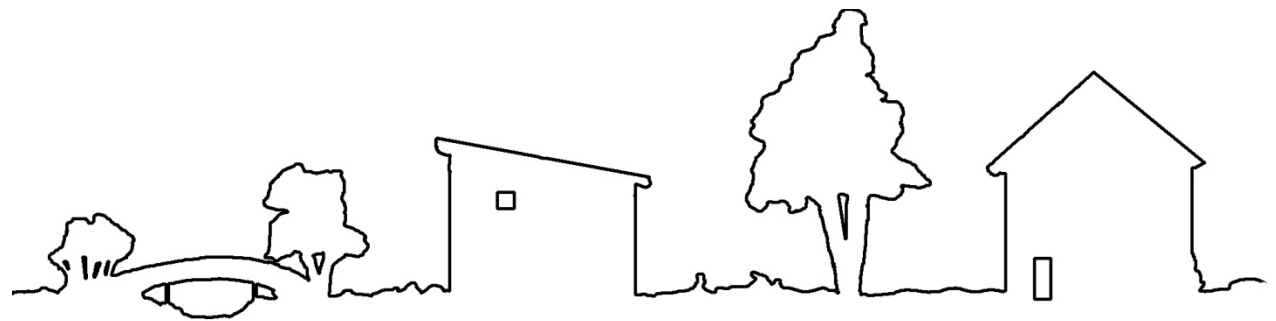




## LES POINTS QUI FONT CONSENSUS







## Le programme d'actions

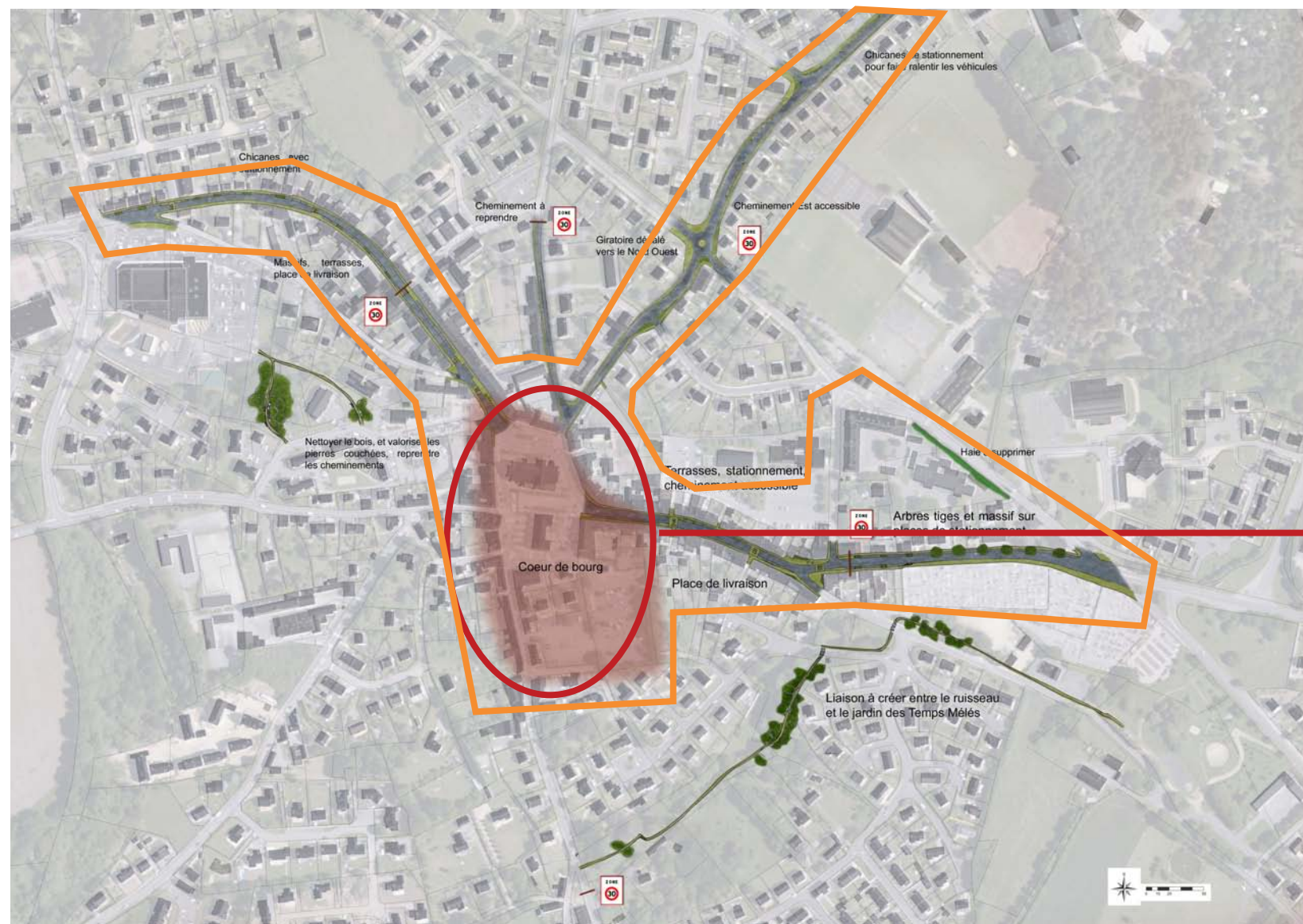




# LE SCHÉMA GLOBAL







Le projet global a été défini suite aux réunions de concertation et de travail avec le comité de pilotage au cours du 1er semestre 2013.

Le projet est décliné en fiches action.  
Certaines actions sont rapides à mettre en place et peu coûteuses.

La mise en oeuvre des actions les plus coûteuses, qui concernent les aménagements des rues et espaces publics, nécessite :

- la réalisation d'un levé topographique sur l'ensemble des espaces publics et rues concernées
- la définition d'un Avant Projet Sommaire chiffré sur l'ensemble du secteur
- la définition de tranches à réaliser en fonction des priorités et du budget (PRO)
- la réalisation des travaux sur le premier secteur choisi.

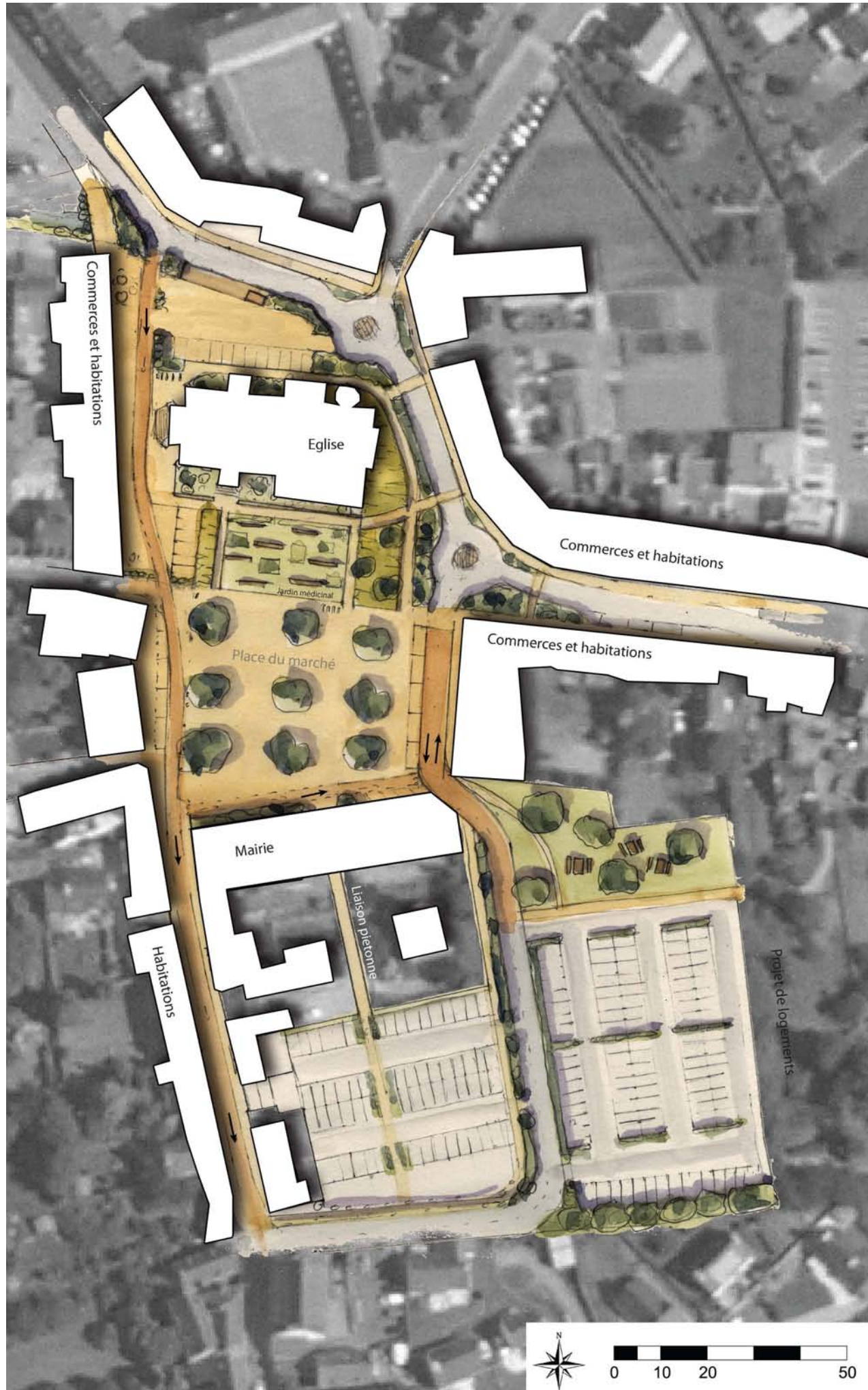


Différents scénarios d'aménagements ont été réalisés sur ce secteur.

**La mairie est conservée au même emplacement.**

Le projet a été conçu avec la possibilité, au long cours, de déplacer la mairie. Voir planche suivante





**Zone de rencontre.**  
En saison, possibilité d'interdire totalement les véhicules

#### Espaces publics

- ① Départementale et carrefour giratoire
- ② Arrêt bus, stationnement minutes, arceaux pour vélos
- ③ Stationnement minute
- ④ Jardin de plantes médicinales
- ⑤ Ganivelles, graminées : frange de la place avec identité du littoral
- ⑥ Place du marché
- ⑦ Rue en sens unique avec plantation en pieds de façade
- ⑧ Rue en double sens
- ⑨ Stationnement
- ⑩ Jardin d'accueil

#### Bâtiments

- Ⓐ Mairie

### Une vision du centre à très long terme ?

Le déplacement de la mairie nécessite bien entendu des fonds importants. Son emplacement serait au sud de la place, ce qui nécessite des acquisitions foncières, des démolitions, une nouvelle construction.

### Ce choix n'est pas d'actualité.

L'étude a permis de débattre autour de cette question. La réflexion peut ainsi continuer au long cours et permettre une veille, notamment en fonction des opportunités foncières.







# Adaptation du plan de circulation et jalonnement

## Le nouveau plan de circulation, la place du piéton valorisée

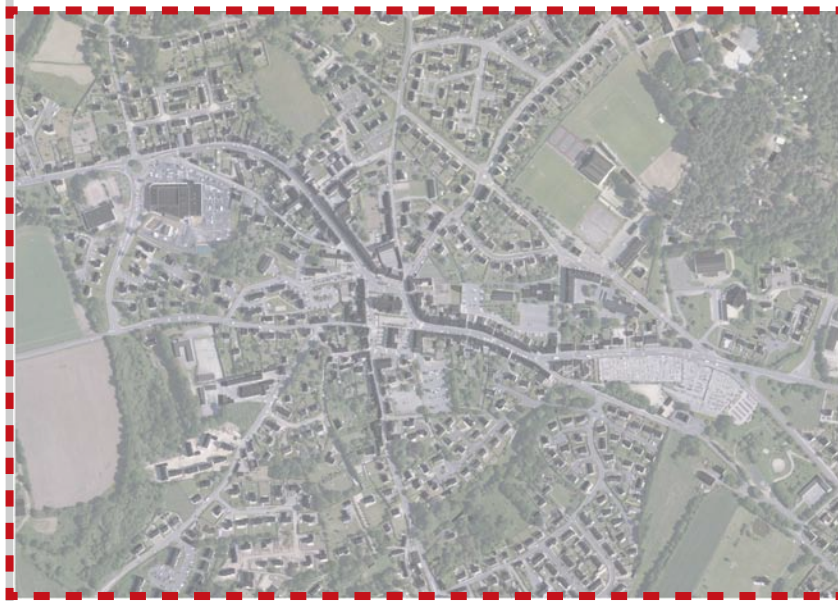
## Action 1

### Enjeux

Le bourg de Trégunc se situe sur l'axe Concarneau / Pont-Aven avec une traversée dans le bourg. La circulation y est importante et la vitesse de 50km/h. Le cœur de bourg est accolé à cet axe, engendrant des problèmes d'insertions.

L'objectif est de redonner plus de place aux piétons et aux cycles, en limitant la vitesse et en créant des zones apaisées. Le schéma de circulation est ainsi adapté, pour favoriser la mise en place de ces zones.

### Espace communal concerné



### Le projet

Afin de pacifier la circulation dans le bourg, le plan de circulation est modifié. Ainsi es anciennes voies limitées à 30km/h sont transformées en zone 30. La traversée de bourg est classée en partie en zone 30. Le cœur de bourg est traité en zone de rencontre.

Les sens de circulation sont adaptés en fonction des aménagements prévus, ainsi la circulation dans le cœur de bourg est décalée vers l'est avec la création d'un double sens qui rejoint le parking (cf action 11).

Dans un premier temps les voies limitées à 30km/h peuvent-être traitées en zone 30. Ensuite les nouvelles zones 30 sont à mettre en place lors des aménagements de rues, afin d'intégrer directement les aménagements cohérents. L'aménagement de la zone de rencontre du cœur de bourg est conditionné par la réalisation de la chaussée à double sens via le parking.



**COURT TERME : 2015**    **MOYEN TERME : 2020**    **LONG TERME : 2025**

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Création d'entrée de zone 30 en remplacement de limitation à 30km/h : Environ 2 000 € H.T. (comprend le remplacement du panneau, la mise en place d'un marquage en résine)

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Services techniques

### Mise en oeuvre

- Remplacement des voies limitées à 30km/h par des zones 30, aménagements simples à prévoir
- Mise en place des nouvelles zone 30 (cf actions 6, 7, 8)
- Aménagement de la zone de rencontre (cf action 11)

### Échéancier

...



# Adaptation du plan de circulation et jalonnement

## Une signalétique routière didactique

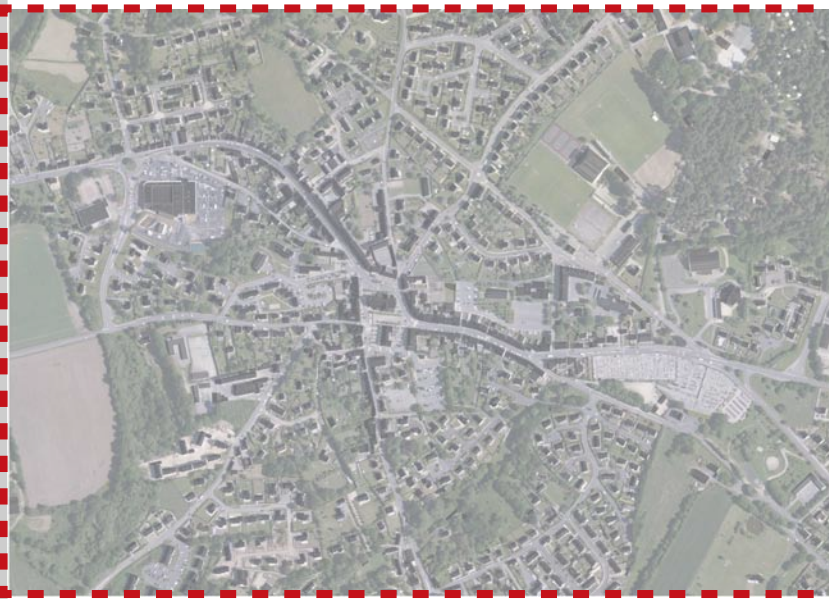
## Action 2

### Enjeux

Les différents types de limitation de vitesse et de types de zones ne sont pas forcément connus et identifiés des utilisateurs.

La signalétique devra donc répondre à deux objectifs : le premier répondre aux critères normatifs ; l'autre plus didactique, doit permettre aux usagers de comprendre quels comportements adopter suivant la zone.

### Espace communal concerné



### Le projet

Mettre en place la signalétique adaptée et réglementaire. Adapter les aménagements en conséquences.

#### RAPPEL DES TEXTES :

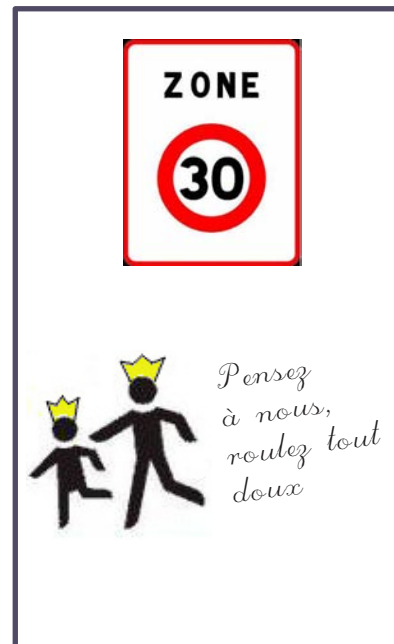


« "ZONE 30" : SECTION OU ENSEMBLE DE SECTIONS DE VOIES CONSTITUANT UNE ZONE AFFECTÉE À LA CIRCULATION DE TOUS LES USAGERS. DANS CETTE ZONE, LA VITESSE DES VÉHICULES EST LIMITÉE À 30 KM/H. TOUTES LES CHAUSSÉES SONT À DOUBLE SENS POUR LES CYCLISTES, SAUF DISPOSITIONS DIFFÉRENTES PRISES PAR L'AUTORITÉ INVESTIE DU POUVOIR DE POLICE. LES ENTRÉES ET SORTIES DE CETTE ZONE SONT ANNONCÉES PAR UNE SIGNALISATION ET L'ENSEMBLE DE LA ZONE EST AMÉNAGÉ DE FAÇON COHÉRENTE AVEC LA LIMITATION DE VITESSE APPLICABLE. »



« ZONE DE RENCONTRE : SECTION OU ENSEMBLE DE SECTIONS DE VOIES EN AGGLOMÉRATION CONSTITUANT UNE ZONE AFFECTÉE À LA CIRCULATION DE TOUS LES USAGERS. DANS CETTE ZONE, LES PIÉTONS SONT AUTORISÉS À CIRCULER SUR LA CHAUSSÉE SANS Y STATIONNER ET BÉNÉFICIENT DE LA PRIORITÉ SUR LES VÉHICULES. LA VITESSE DES VÉHICULES Y EST LIMITÉE À 20 KM/H. TOUTES LES CHAUSSÉES SONT À DOUBLE SENS POUR LES CYCLISTES, SAUF DISPOSITIONS DIFFÉRENTES PRISES PAR L'AUTORITÉ INVESTIE DU POUVOIR DE POLICE. LES ENTRÉES ET SORTIES DE CETTE ZONE SONT ANNONCÉES PAR UNE SIGNALISATION ET L'ENSEMBLE DE LA ZONE EST AMÉNAGÉ DE FAÇON COHÉRENTE AVEC LA LIMITATION DE VITESSE APPLICABLE. »

La signalétique didactique doit permettre à n'importe quel usager de comprendre quel comportement adopter, ce qui n'est pas forcément explicite avec les panneaux réglementaires. Celle-ci pourra être mise en place avec la participation des écoles. Un symbole pourra être choisi parmi des dessins d'enfants afin de l'intégrer dans la signalétique définitive.



Exemples de type de panneaux d'entrée de zone.

COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Prix d'un panneau grand format : Environ 500 € H.T./U

### Financements possibles

...

### Partenaires

Écoles

### Mise en oeuvre

- Concours de dessins et de textes auprès des écoles
- Réalisation et mise en place des panneaux sur place

### Échéancier

...



# Adaptation du plan de circulation et jalonnement

## Une signalétique piétonne efficace

## Action 4

### Enjeux

De nombreuses liaisons piétonnes existent, elles permettent de relier les différents points de la commune, mais ne sont pas toujours connues.

La signalétique a pour but d'inciter à la marche et de faire découvrir ou redécouvrir des raccourcis.

### Le projet

Les liaisons piétonnes ne sont pas suffisamment indiquées, une signalétique piétonne doit donc être mise en place. Celle-ci doit comporter les directions et les temps de parcours. Elle peut se baser sur les gabarits de la démarche nationale «Manger-bouger».

Les panneaux sont à implanter de manière visible depuis les cheminements et les parkings, une réelle continuité doit être mise en place pour ne pas avoir de perte de repère.



- LIEU À INDIQUER :
- CENTRE BOURG / COMMERCES
  - ÉCOLES / COLLÈGE / LYCÉE
  - STADE / MJC / STERENN
  - PARKINGS
  - JARDIN DES TEMPS MÉLÉS / RUISSEAU DU ROUDOUC



Exemple de panneau de jalonnement.

COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Fourniture et mise en place de panneaux directionnels piéton : Environ 150 € H.T./U

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Fournisseurs de panneaux de signalisation

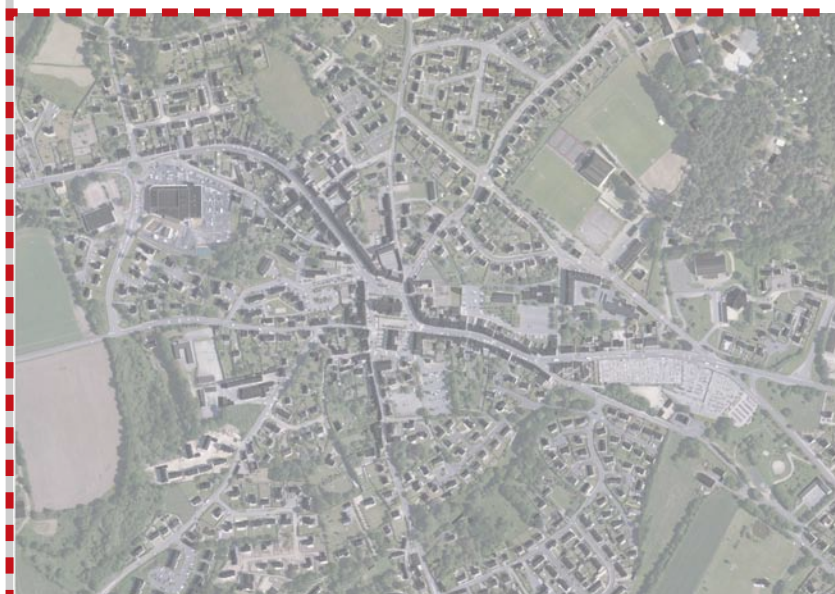
### Mise en oeuvre

- Recensement des lieux à mentionner
- Fourniture et mise en place des panneaux

### Échéancier

...

### Espace communal concerné





# Adaptation du plan de circulation et jalonnement

## Un jalonnement des parkings bien visible

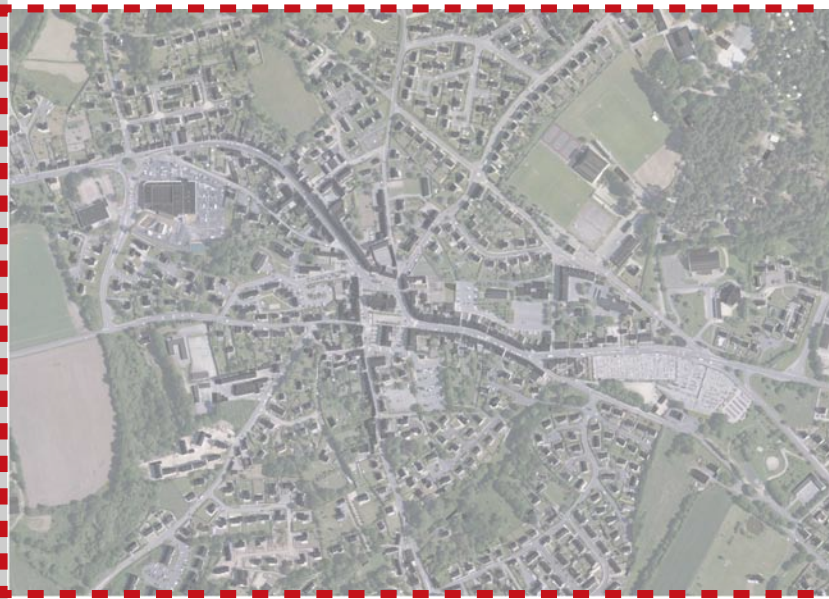
## Action 3

### Enjeux

Le nombre de place de stationnement est actuellement suffisant sur le centre de Trégunc, cependant les grands parkings ne sont pas identifiables.

Une signalétique cohérente est donc indispensable pour guider les automobilistes sur les stationnements en parc, celle-ci sera mise aux endroits stratégiques pour une meilleure efficacité.

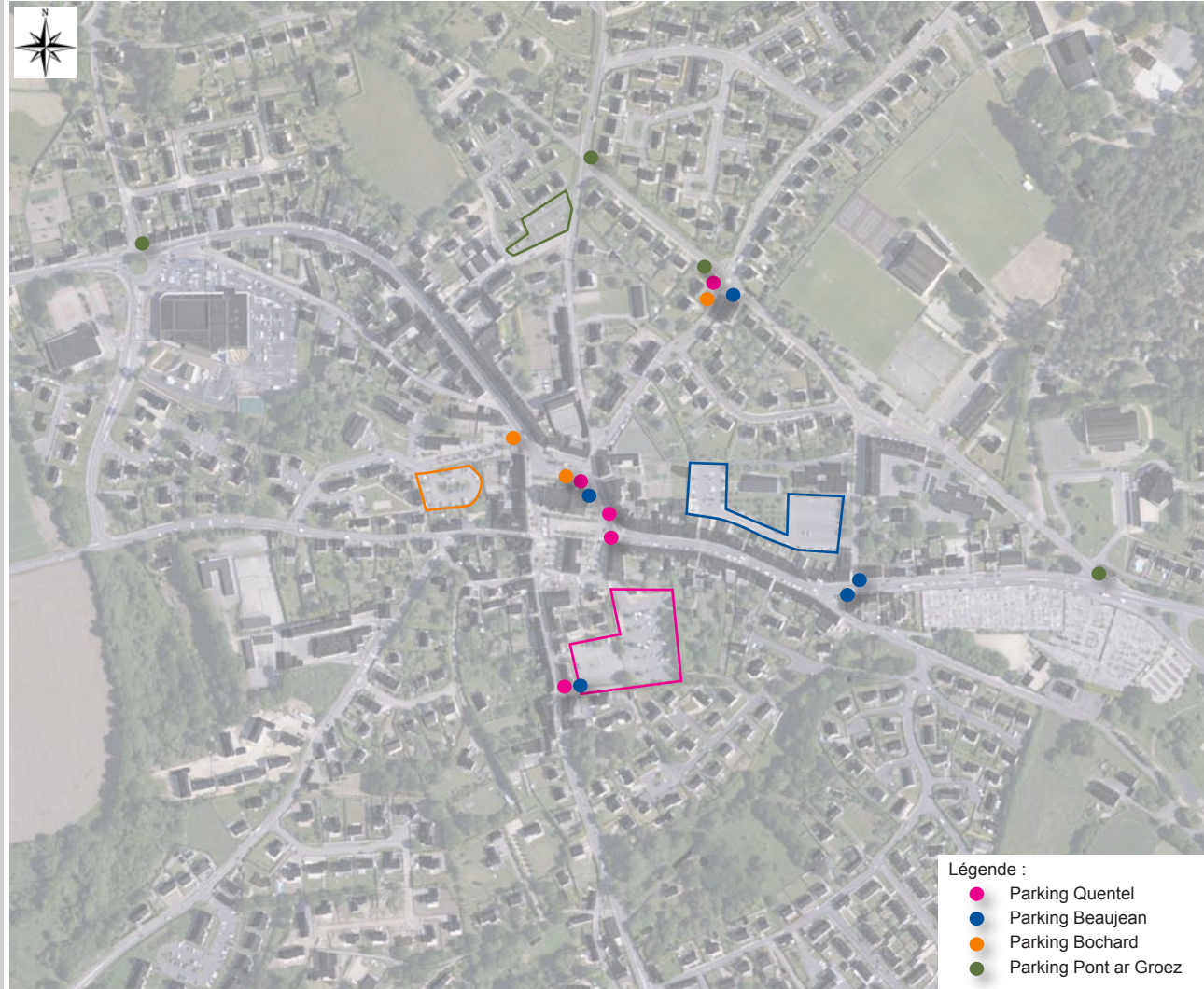
### Espace communal concerné



### Le projet

Un jalonnement des parkings est à prévoir. Les panneaux sont à implanter aux endroits stratégiques, carrefours d'entrée dans le centre bourg.

Ceux-ci doivent préciser le nom du parking et le nombre de places. Il pourra être prévu un jalonnement dynamique.



Exemple de panneau de jalonnement.

COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Fourniture et mise en place de la signalisation directionnelle : Environ 5 500 € H.T.

POUR MÉMOIRE : FOURNITURE ET MISE EN OEUVRE D'UNE SIGNALISATION DYNAMIQUE POUR 4 PARCS DE STATIONNEMENT, ENVIRON 100 000 € H.T.

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Fabricant de panneaux de signalisation

### Mise en oeuvre

- Dépose des panneaux existants
- Conception des panneaux et mise en place

### Échéancier

...



# Sécuriser l'entrée depuis Melgven

## Décaler le giratoire

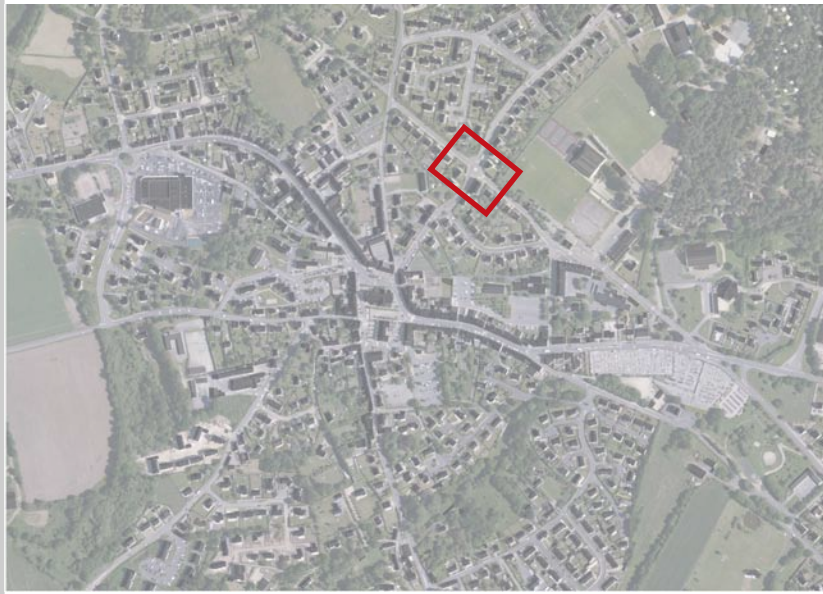
## Action 5

### Enjeux

Le giratoire de la rue de Melgven est dangereux. Sa situation ne permet pas la covisibilité entre l'arrivée depuis le centre et la rue de la Gare.

Ce giratoire doit donc être retravaillé afin d'offrir une visibilité depuis chaque branche. L'emprise nous permet de le décaler vers l'Ouest.

### Espace communal concerné

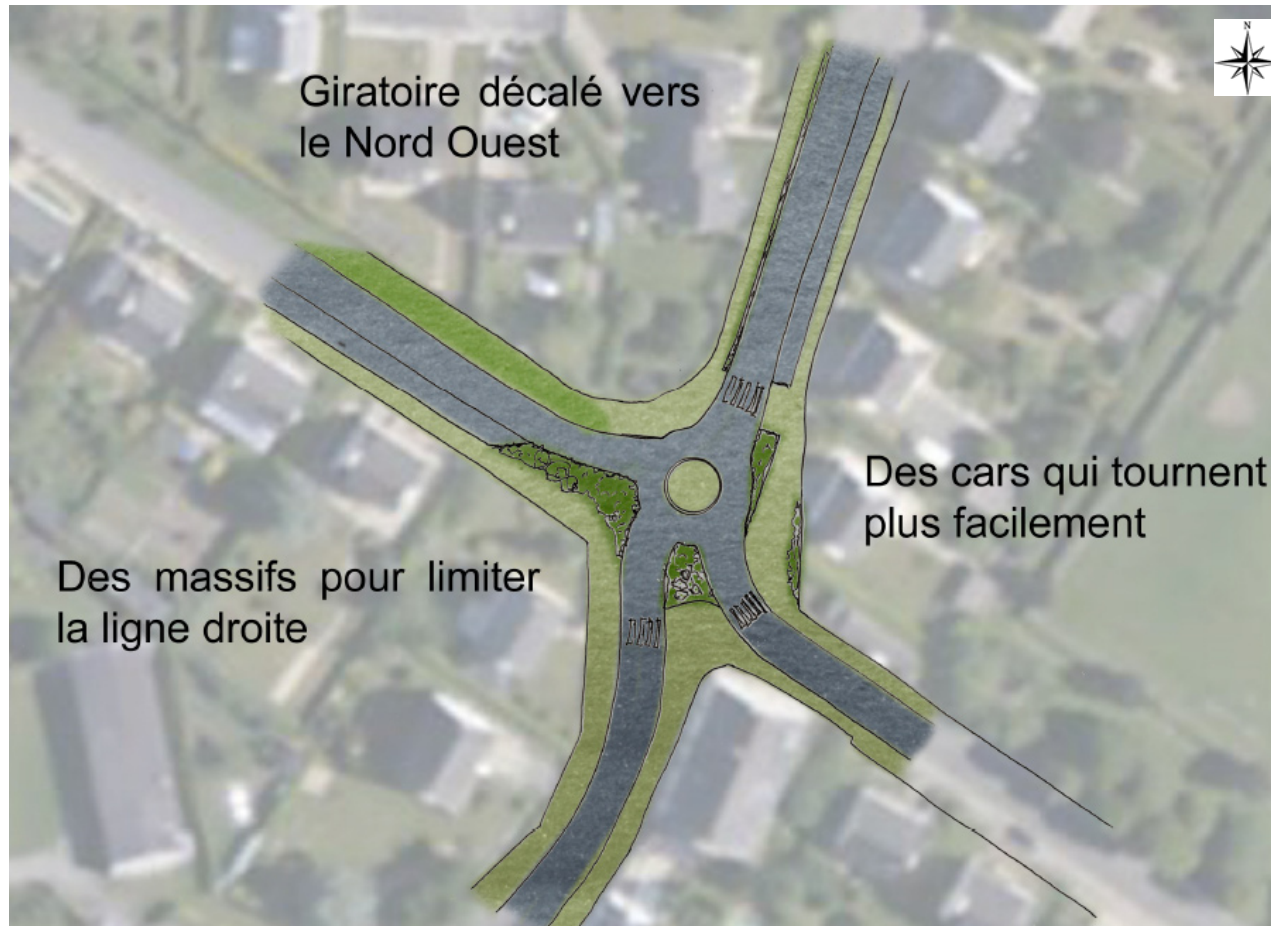


### Le projet

Afin de limiter les risques de collisions sur ce giratoire, il est nécessaire de le décaler vers le Nord-Ouest. L'emprise nécessaire est disponible dès à présent.

Le giratoire est décalé, les différentes branches sont adaptées afin de permettre la giration des différents véhicules. Une avancée est à prévoir entre le sud de la rue de Melgven et la rue de la Gare afin d'améliorer la visibilité réciproque. Le rayon de giration sera adapté en fonction. La giration des bus doit impérativement être maintenue depuis le nord de la rue de Melgven et la rue de la Gare.

*Matériaux : cheminement en enrobé ocre ou hydrodécapé, stationnement en enrobé, plantations basses de type arbustives et/ou vivaces (hauteur <0,60m).*



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Déplacement du giratoire avec îlot franchissable et plantations : Environ 45 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Conception du giratoire avec prise en compte des rayons de giration, notamment des cars
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

...



# Sécuriser l'entrée depuis Melgven

## Créer un cheminement accessible

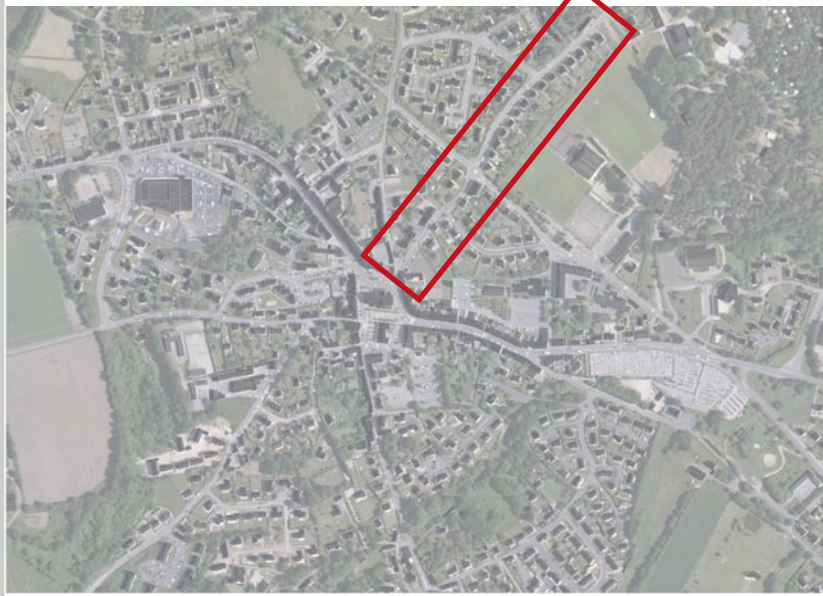
## Action 6

### Enjeux

La rue de Melgven n'est pas accessible sur tout son linéaire, malgré les habitations qu'elle dessert.

Un cheminement est donc à prévoir, celui-ci devra répondre aux normes PMR. Des stationnements sont à conserver vu la proximité des habitations.

### Espace communal concerné

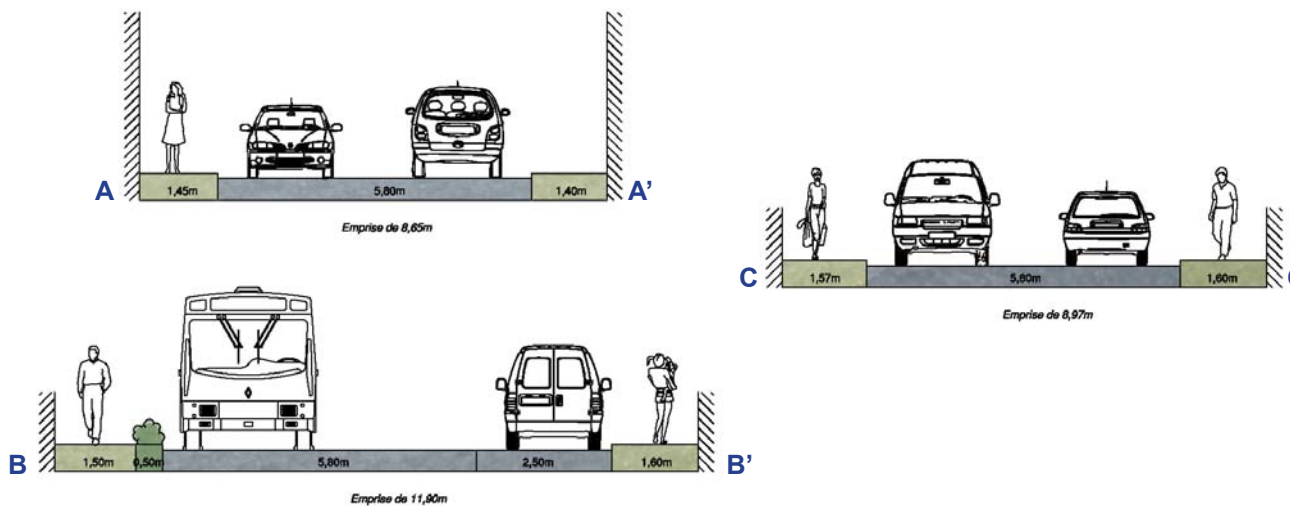


### Le projet

La rue de Melgven est bordée d'habitations ne bénéficiant pas de cheminements piétons adéquats.

Un cheminement accessible est à créer sur le côté Est qui dessert le maximum d'habitations. Des stationnements longitudinaux sont conservés pour permettre le stationnement des riverains.

*Matériaux : cheminement en enrobé ocre ou hydrodécapé, stationnement en enrobé, plantations basses de type arbustives et/ou vivaces.*



**COURT TERME : 2015**

**MOYEN TERME : 2020**

**LONG TERME : 2025**

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Élargissement et création de cheminements, création de chicanes de stationnement, création d'entrée de zone 30 et plantations : Environ 240 000 € H.T.

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Réalisation des études préalables avec volet sur l'accessibilité
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

...



# Sécuriser l'entrée depuis Melgven

Créer un cheminement accessible

Action 6



Fiche réalisée d'après le GERPLAN de la CC de Kaysersberg, Haut Rhin. ECOSCOPE



# Redonner de la convivialité aux rues de Concarneau et de Pont-Aven

## Aménager la rue de Concarneau

## Action 7

### Enjeux

Avec la rue de Pont-Aven, cet axe est la rue traversante de Trégunc. Elle accueille un trafic journalier d'environ 14 000 véhicules. La vitesse est actuellement limitée à 50km/h, et les cheminements ne sont pas toujours accessibles.

La vitesse doit être réduite et les cheminements élargis par endroit. Les problèmes liés à la livraison doivent être résolus, et du stationnement conservé.

### Espace communal concerné



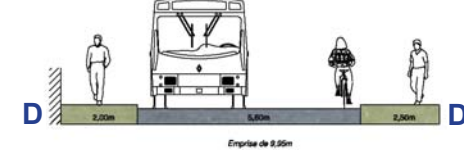
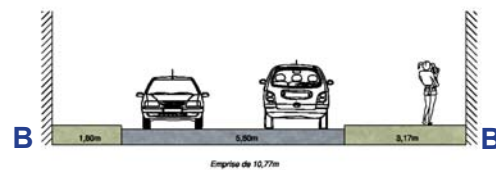
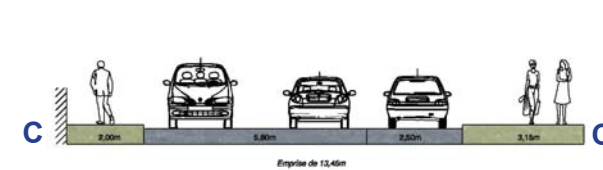
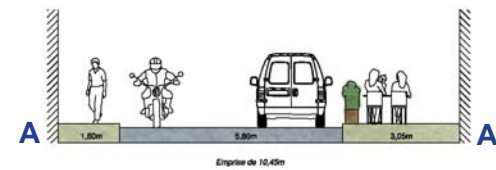
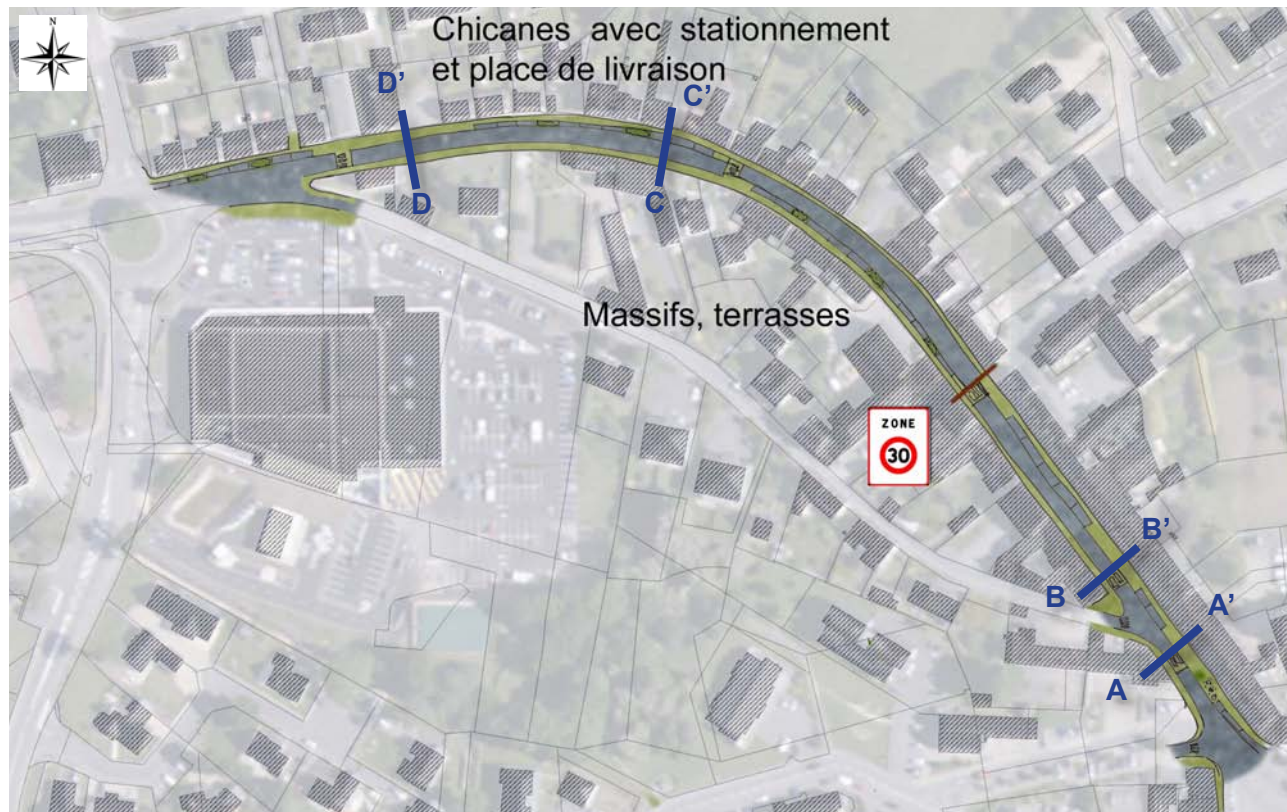
### Le projet

Un aménagement de type chicane est prévu pour cette rue. Ces chicanes de grandes longueurs permettent d'accueillir du stationnement d'un côté puis de l'autre.

Des cheminements accessibles sont à prévoir le long de la rue, ainsi les places de stationnement s'insèrent lorsque l'emprise est suffisante. Au droit des passages piétons, aucun obstacle ou place de stationnement ne doit être installé de part et d'autre sur une largeur de 5,00m. Une place de livraison est à mettre en place à proximité des commerces.

La zone 30 débutera au niveau de la bibliothèque, un plateau surelevé ou non sera matérialisé au sol afin de bien indiquer le changement de statut.

*Matériaux : cheminement de teinte beige, stationnement en enrobé, plantations basses de type arbustives et/ou vivaces.*



**COURT TERME : 2015**

**MOYEN TERME : 2020**

**LONG TERME : 2025**

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Élargissement de cheminements, création de chicanes de stationnement, création d'entrée de zone 30, création de traversée piétonne et plantations : Environ 370 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD et paysage

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec volet sur l'accessibilité et la convivialité
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

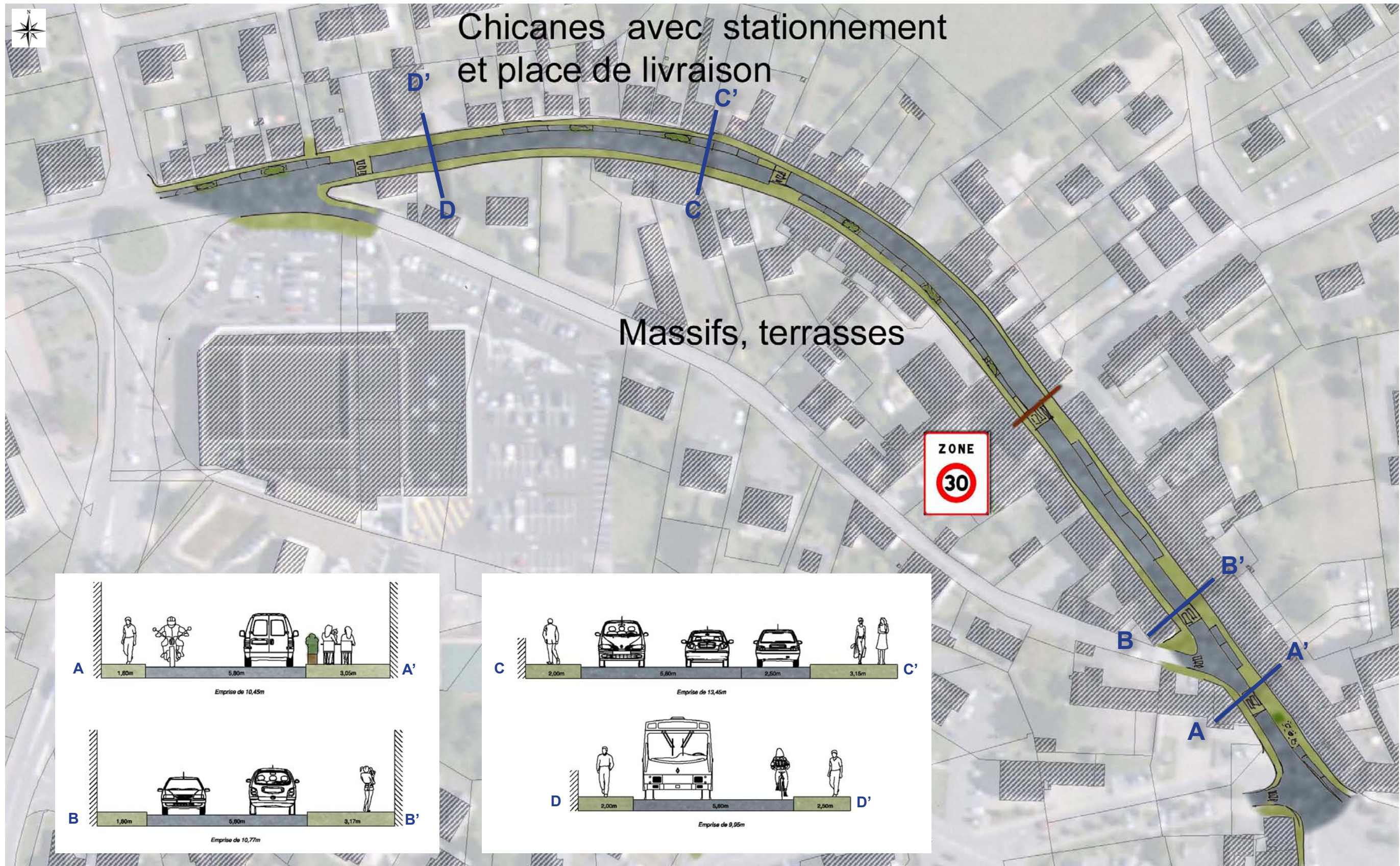
...



# Redonner de la convivialité aux rues de Concarneau et de Pont-Aven

## Aménager la rue de Concarneau

## Action 7



Fiche réalisée d'après le GERPLAN de la CC de Kaysersberg, Haut Rhin. ECOSCOP



# Redonner de la convivialité aux rues de Concarneau et de Pont-Aven

## Aménager la rue de Pont-Aven

## Action 8

### Enjeux

Avec la rue de Concarneau, cet axe est la rue traversante de Trégunc. Elle accueille un trafic journalier d'environ 14 000 véhicules. La vitesse est actuellement limitée à 50km/h, et les cheminements ne sont pas toujours accessibles. Or les nombreux commerces présents de part et d'autre de la rue génèrent de nombreux flux piétons.

La vitesse doit être réduite et les cheminements élargis. Les problèmes liés à la livraison doivent être résolus, et du stationnement conservé.

### Espace communal concerné



### Le projet

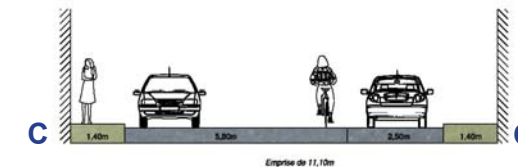
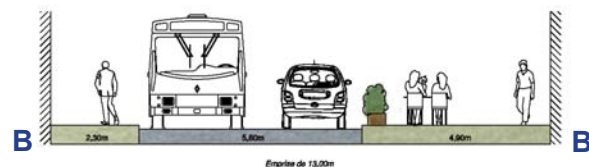
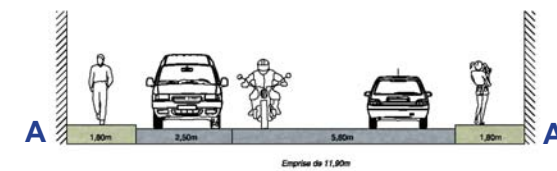
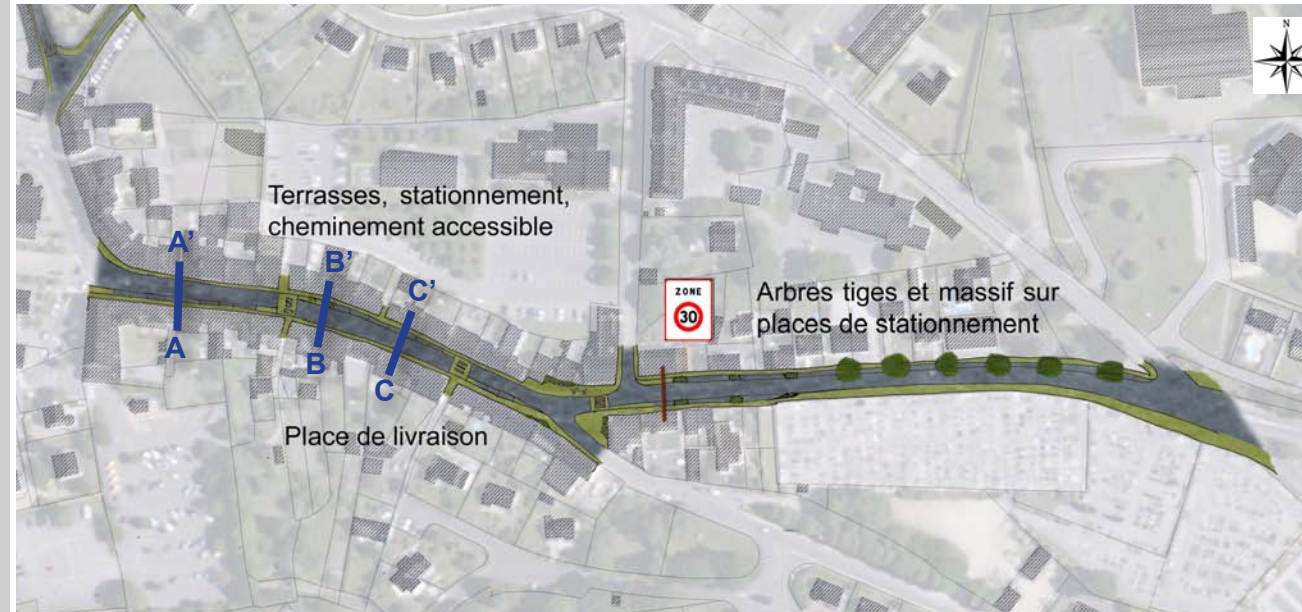
Un aménagement de type chicane est prévu pour cette rue. Ces chicanes de grandes longueurs permettent d'accueillir du stationnement d'un côté puis de l'autre.

Des cheminements accessibles sont à prévoir le long de la rue, ainsi les places de stationnement s'insèrent lorsque l'emprise est suffisante. Au droit des passages piétons, aucun obstacle ou place de stationnement ne doit être installé de part et d'autre sur une largeur de 5,00m. Deux places de livraison sont à mettre en place à proximité des commerces.

La zone 30 débutera au niveau de la rue des quatre vents, un plateau surelevé ou non sera matérialisé au sol afin de bien indiquer le changement de statut.

Des terrasses pourront être mises en place sur le cheminement lorsque la largeur le permet, sinon elles pourront être installées côté parking Beaujean.

*Matériaux : cheminement de teinte beige, stationnement en enrobé, plantations basses de type arbustives et/ou vivaces.*



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Élargissement de cheminements, création de chicanes de stationnement, création d'entrée de zone 30, création de traversée piétonne et plantations : Environ 420 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD et paysage

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec volet sur l'accessibilité et la convivialité
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

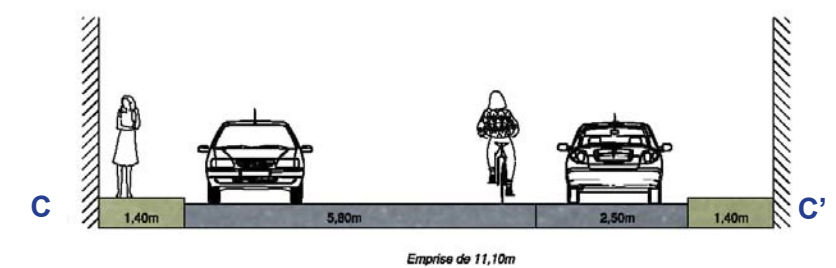
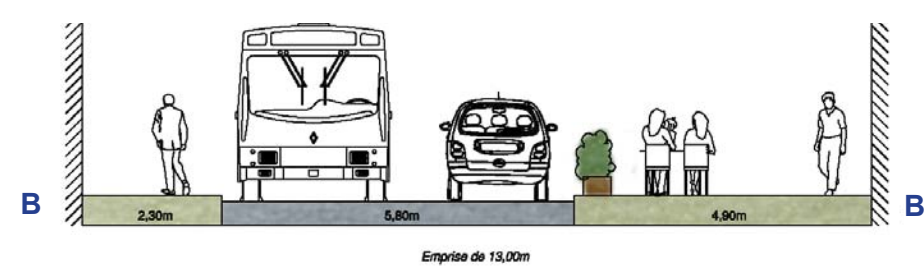
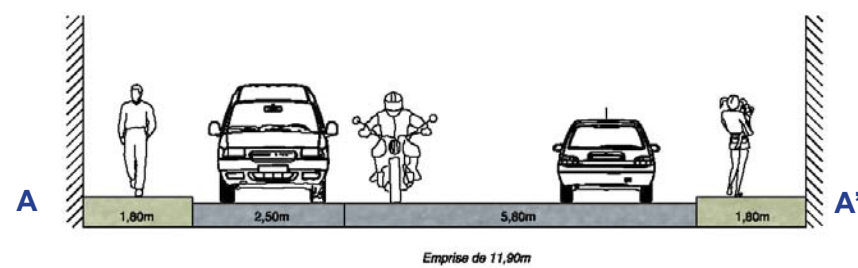
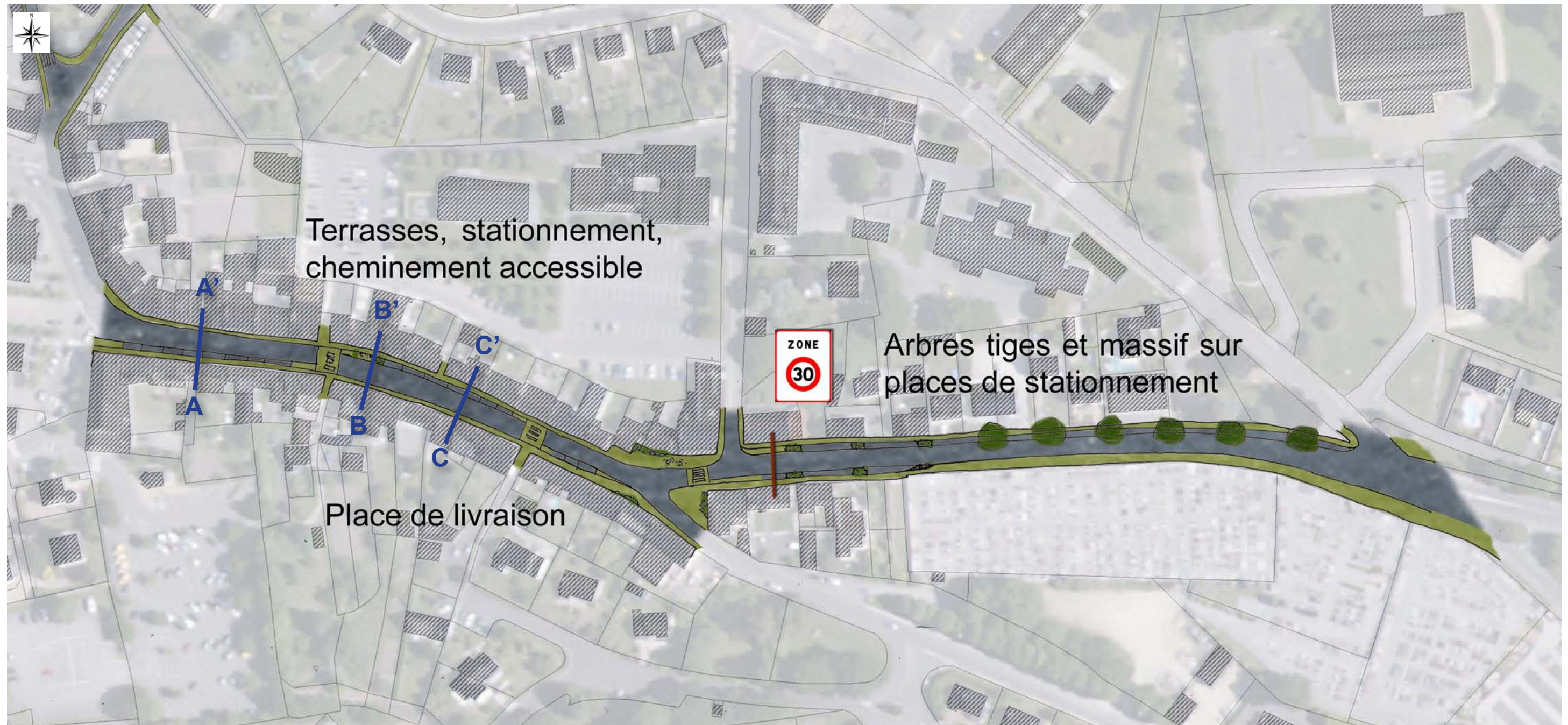
- Travaux sur les réseaux
- Réaménagement de la voirie



# Redonner de la convivialité aux rues de Concarneau et de Pont-Aven

## Aménager la rue de Pont-Aven

## Action 8



Fiche réalisée d'après le GERPLAN de la CC de Kaysersberg, Haut Rhin. ECOSCOP



# Redonner de la convivialité aux rues de Concarneau et de Pont-Aven

## Aménager les carrefours de la place de l'église et de la rue de Melgven

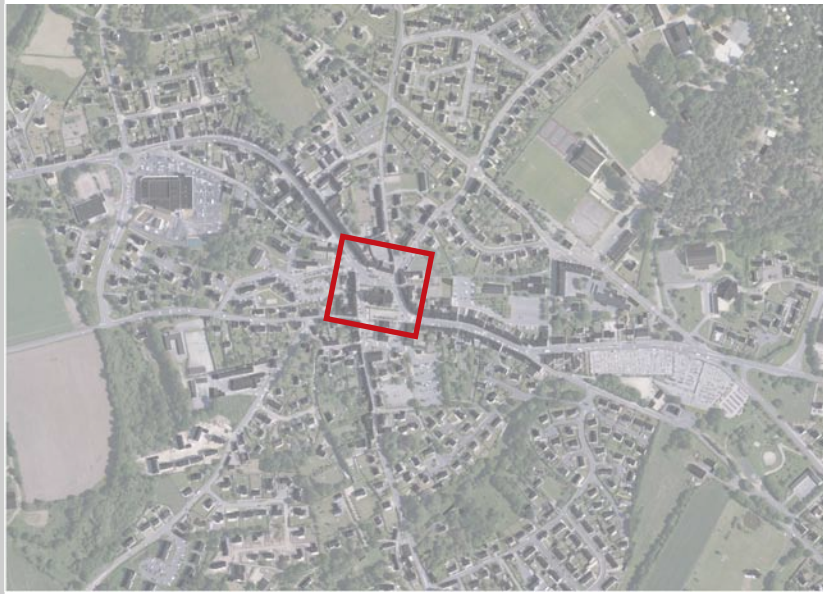
## Action 9

### Enjeux

Un noeud existe à la jonction des rues de Concarneau et de Pont-Aven. En effet, ce sont trois carrefours qui se succèdent. Tous trois sont gérés par des stops. Une voie de tourne à gauche est présente au centre, mais génère des comportements dangereux. La lisibilité de cet espace est très difficile.

Les carrefours sont à simplifier, la chaussée doit être réduite. Les arrêts de cars sont à prévoir hors de la chaussée, et leurs manoeuvres doivent être facilitées.

### Espace communal concerné



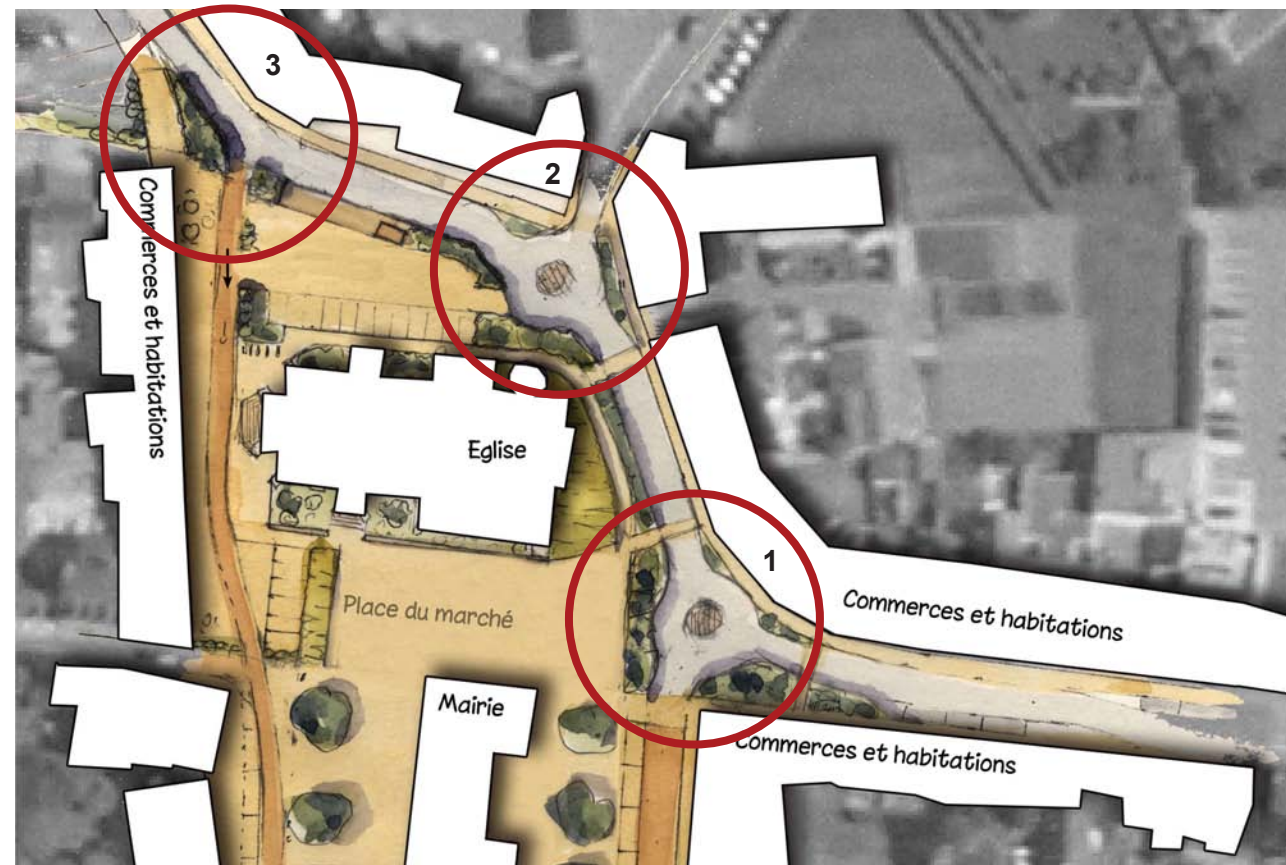
### Le projet

La jonction des différents axes est revue. Deux carrefours giratoires franchissables aux formes actuellement indéterminées (rond, carrée, plateau) sont prévus au niveau de la rue de Melgven et de la place de la Mairie (1 et 2)

Un tourne à gauche ou un petit giratoire est prévu pour la jonction vers les commerces de la place de la Mairie et le secteur de Kerambourg.

La voie principale est décalée vers le Nord afin de dégager de l'espace le long de l'église. Les cheminements piétons seront larges notamment au Nord pour préserver l'accessibilité. Les arrêts de car s'effectueront hors voirie, par des arrêts de type alvéoles. Afin de faciliter les manoeuvres leurs dimensions seront généreuses.

*Matériaux : cheminement de teinte beige, voirie en enrobé, plantations de type littorale.*



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Élargissement de cheminements, création de giratoires et tourne à gauche, création d'arrêt de bus, création de traversée piétonne et plantations : Environ 350 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

...

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec volet sur l'accessibilité et concertation
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

...



# Redonner de la convivialité aux rues de Concarneau et de Pont-Aven

## Créer de la convivialité : terrasses, façades colorées, végétation

## Action 10

### Enjeux

Cet axe est encore très routier, malgré la proximité des commerces. Les piétons et les cycles ne se sentent pas en sécurité et ni dans un environnement accueillant.

Pour redonner un peu de vie à cet axe, plusieurs actions sont possibles, intégrer de la végétation, installer des terrasses, animer les façades.

### Espace communal concerné



### Le projet

Les rues de Concarneau et de Pont-Aven sont actuellement très routières. Afin d'inciter à la flânerie, et rendre cet espace plus convivial, plusieurs actions sont envisageables :

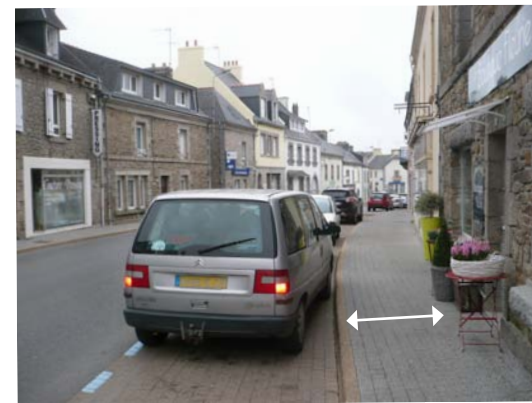
=> Intégrer des terrasses : Des terrasses sur les cheminements suffisamment larges sont envisageables le long de la rue (un passage libre de tout obstacle de 1,40m de large doit être conservé pour l'accessibilité). Les restaurants et bars de la rue de Pont-Aven peuvent également implanter leurs terrasses face à la place Beaujean.

=> Animer la rue par du mobilier et/ou de la végétation : La végétation est un élément vivant favorisant la marche plaisir. Ainsi au niveau des fenêtres, le long des gouttières, peuvent être installées des plantes. Tout élément qui sera en place sur le cheminement ne devra pas empiéter sur le passage utile de 1,40m de large.

=> Inciter aux ravalements des façades : Les façades doivent être ravalées tous les 10 ans suivant le code de la construction et de l'habitat (articles L132-1 à L132-5). Les façades actuelles sont vieillissantes et ne mettent pas en valeur le bâti existant. Une campagne de ravalement peut ainsi être lancée par la commune afin d'inciter les riverains à procéder à leur ravalement de façade.



Campagne de ravalement à Vannes



Un passage utile de 1,40m



Des plantations sur une faible emprise

COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

/

### Financements possibles

...

### Partenaires

Riverains, commerçants

### Mise en oeuvre

- Inviter les riverains et les commerçants lors des études préalables des rues pour concevoir un projet convivial adapté aux différentes contraintes
- Prononcer un arrêté municipal pour une campagne de ravalement

### Échéancier

...



# Restructurer le coeur de bourg

## Réaménager la place, le parking et la rue Saint Philibert

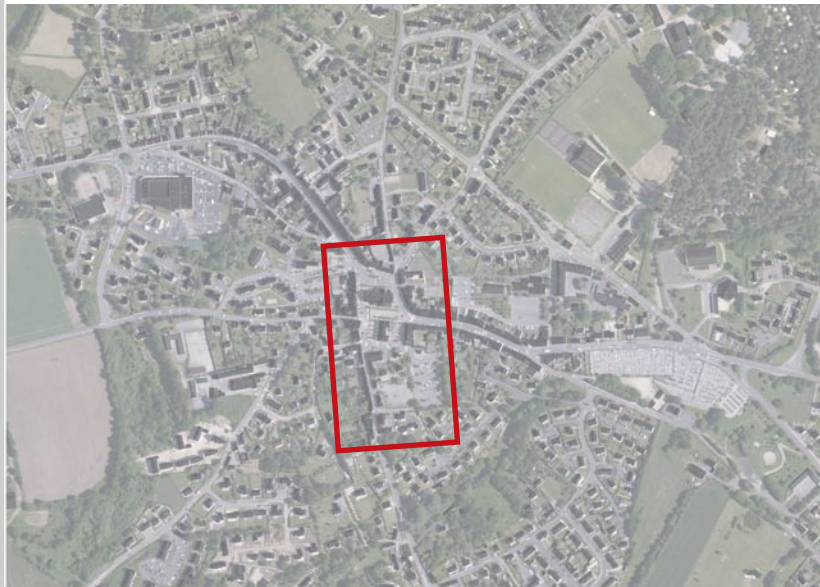
## Action 11

### Enjeux

Le coeur de bourg est décalé par rapport à la rue traversante et constitue un secteur bien délimité. L'accès à Trévignon s'effectue actuellement par l'ouest de la place puis par la rue Saint Philibert. Tout ceci engendre des ralentissements en période estivale. La place réservée aux piétons se situe entre les différents axes et se retrouve isolée.

La création d'un vaste espace piétonnier, avec la refonte du plan de circulation permet de créer une place aérée, libérée des flux véhicules et intégrant une végétation identitaire.

### Espace communal concerné



### Le projet

Le schéma de circulation de la place est complètement modifié. Le flux principal est dévié à l'Est de la place, et traverse le parking Quentel. Cette jonction s'effectue à double sens. La voie est donc élargie au niveau de l'accès depuis la rue de Saint Philibert.

La partie Ouest de la place ainsi que la rue de Saint Philibert sont donc soulagées du trafic en direction ou en provenance de Trévignon. Leur accès véhicule est maintenu, notamment pour la viabilité des commerces. Cette voie est traitée en sens unique descendant. Au Sud de la place une jonction Ouest/Est est prévue.

La partie Ouest de la place pourra être interdite à la circulation lors d'événements ou de manière saisonnière.

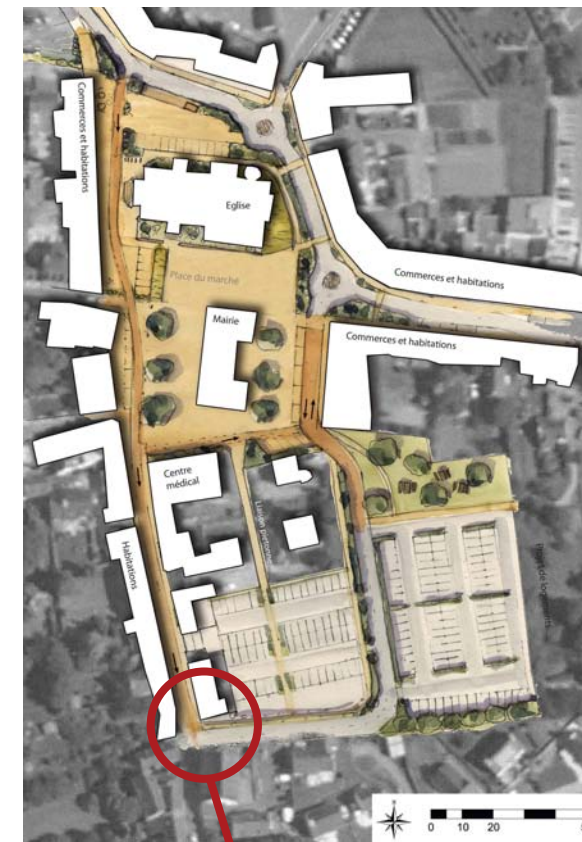
Une variante du plan de circulation peut-être envisagée avec un sens unique montant par le parking, et un sens unique descendant par la rue Saint Philibert.

La disposition des places du parking est modifiée, une liaison piétonne directe vers le coeur de bourg est à mettre en place entre le CCAS et le cabinet médical. Un espace partagé pour l'accueil, coin pique-nique, toilette est aménagé au Nord du parking. Du stationnement limité en temps est conservé à proximité des commerces.

Du stationnement vélo est prévu directement sur la place, il devra être visible et lisible.

L'aménagement de cet espace sera à penser globalement en intégrant la vision finale de la place, c'est-à-dire le déplacement possible de la mairie, ainsi les niveaux seront traités finement, l'action 14 ne concernera si possible que l'aménagement intérieur de la place.

*Matériaux : cheminement de teinte beige, voirie Est en enrobé, voirie Ouest de teinte beige, plantations de type champêtre, pierre debout.*



Le levé topographique permettra de s'assurer que tous les véhicules puissent passer ici. Si ce n'est pas le cas, les véhicules allant vers le sud descendront par la rue Saint-Philibert comme présenté ci dessous.



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Reprise des voies, mise en zone de rencontre et zone 30, restructuration de la place, restructuration du parking, plantations d'arbres, arbustes, vivaces, mobilier : Environ 1 500 000 € H.T.

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD et paysage

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec volet sur l'accessibilité et la convivialité et concertation
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

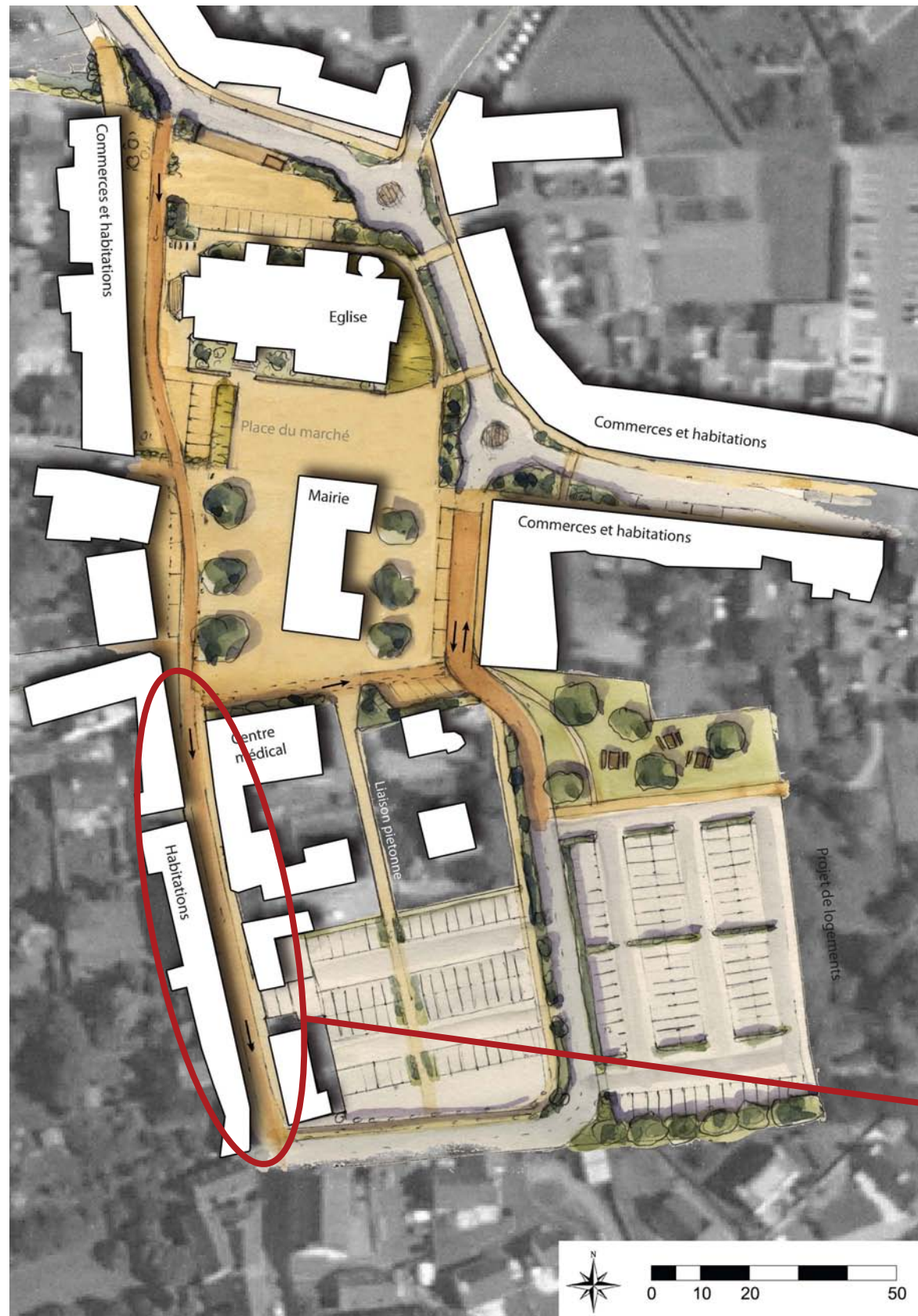
...



# Restructurer le coeur de bourg

Réaménager la place, le parking et la rue Saint Philibert

Action 11



La rue Saint Philibert : en sens unique, avec de larges espaces pour les piétons et des plantations en pieds de façade.

Fiche réalisée d'après le GERPLAN de la CC de Kaysersberg, Haut Rhin. ECOSCOP



# Restructurer le coeur de bourg

## Démolir la mairie actuelle et installer la nouvelle mairie au Sud de la place

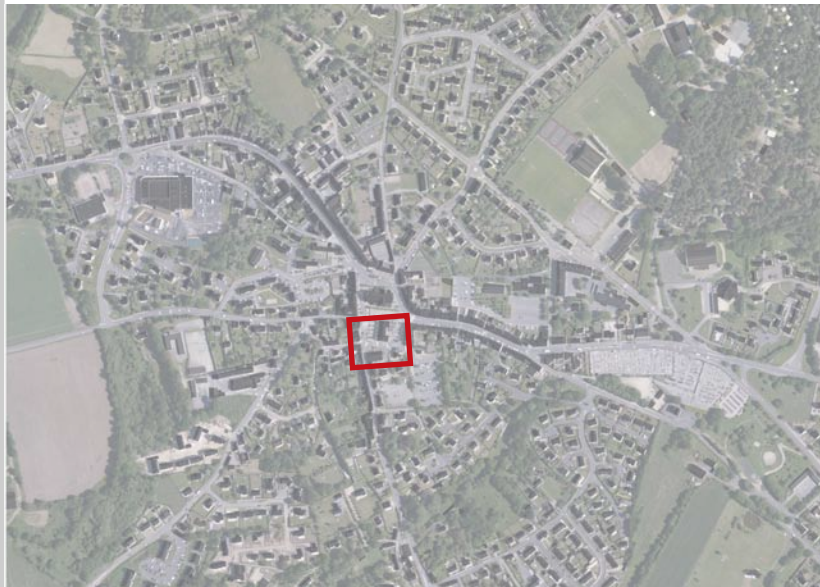
## Action 12

### Enjeux

La mairie et la poste actuelles s'insèrent au milieu de la place du coeur de bourg et scindent ainsi l'espace en deux entités distinctes.

L'implantation d'une nouvelle mairie au sud de la place, permet de dégager une vaste plateau piétonnier, et de recréer un cadre symbolique fort.

### Espace communal concerné



### Le projet

Le nouveau bâtiment accueillant la mairie et la poste est prévu sur la partie sud de la place. Il s'installera en lieu et place du CCAS et du cabinet médical.

Il sera nécessaire de faire appel à une équipe d'architectes avec un programmiste qui étudie les besoins exacts des surfaces. La mairie et la poste devront être accessibles de plein pied depuis la place centrale. Une liaison piétonne sera maintenu depuis le parking et traversera le bâtiment créé. Les matériaux pourront être choisis avec l'aide de l'architecte qui réalisera le bâtiment. Des modes d'énergies renouvelables pourront être intégrés.

Une fois le bâtiment achevé, l'ancienne mairie/poste sera démolie afin de dégager la place centrale, et de finaliser l'aménagement de celle-ci.



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Étude de programmation :*

Entre 10 000 et 15000 € H.T., selon le nombre de personnes associées à l'étude.

*Construction Mairie / Poste :*

Environ 1 500 € H.T. le m<sup>2</sup> avec une démarche environnementale (compacité, orientation, insolation maximale, isolation poussée, inertie, éclairage naturel...)

*Démolition bâtiment existant avec tri des déchets et évacuation :* Environ 20€ H.T./m<sup>2</sup>

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Programmiste, architecte, bureau d'études VRD et paysage

### Mise en oeuvre

- Acquisition des terrains
- Réaliser une étude de programmation
- Réaliser les études préalables
- Monter le DCE
- Construction de la nouvelle mairie/poste
- Démolition de l'ancienne mairie/poste

### Échéancier

...



# Restructurer le coeur de bourg

## Finaliser l'esplanade du coeur de bourg

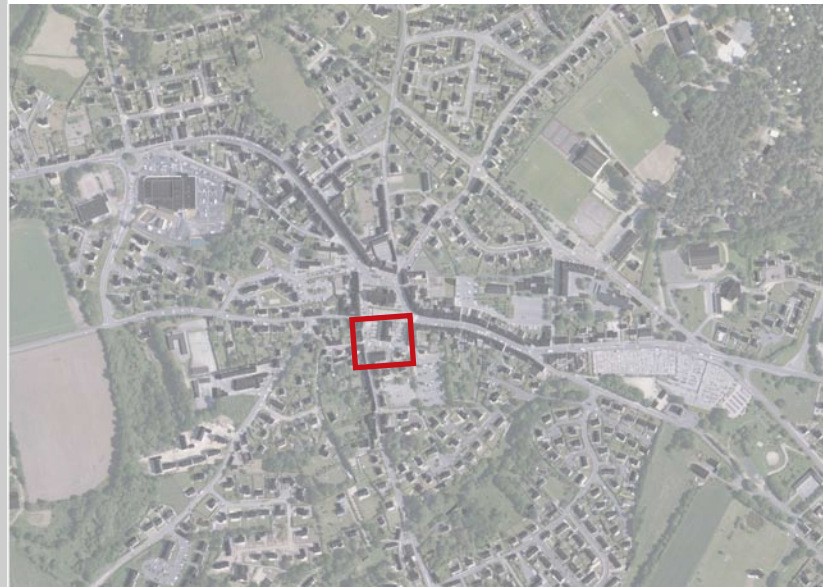
## Action 13

### Enjeux

La mairie et la poste actuelles s'insèrent au milieu de la place du coeur de bourg et scindent ainsi l'espace en deux entités distinctes.

L'implantation d'une nouvelle mairie au sud de la place, permet de dégager une vaste plateau piétonnier, et de recréer un cadre symbolique fort.

### Espace communal concerné



### Le projet

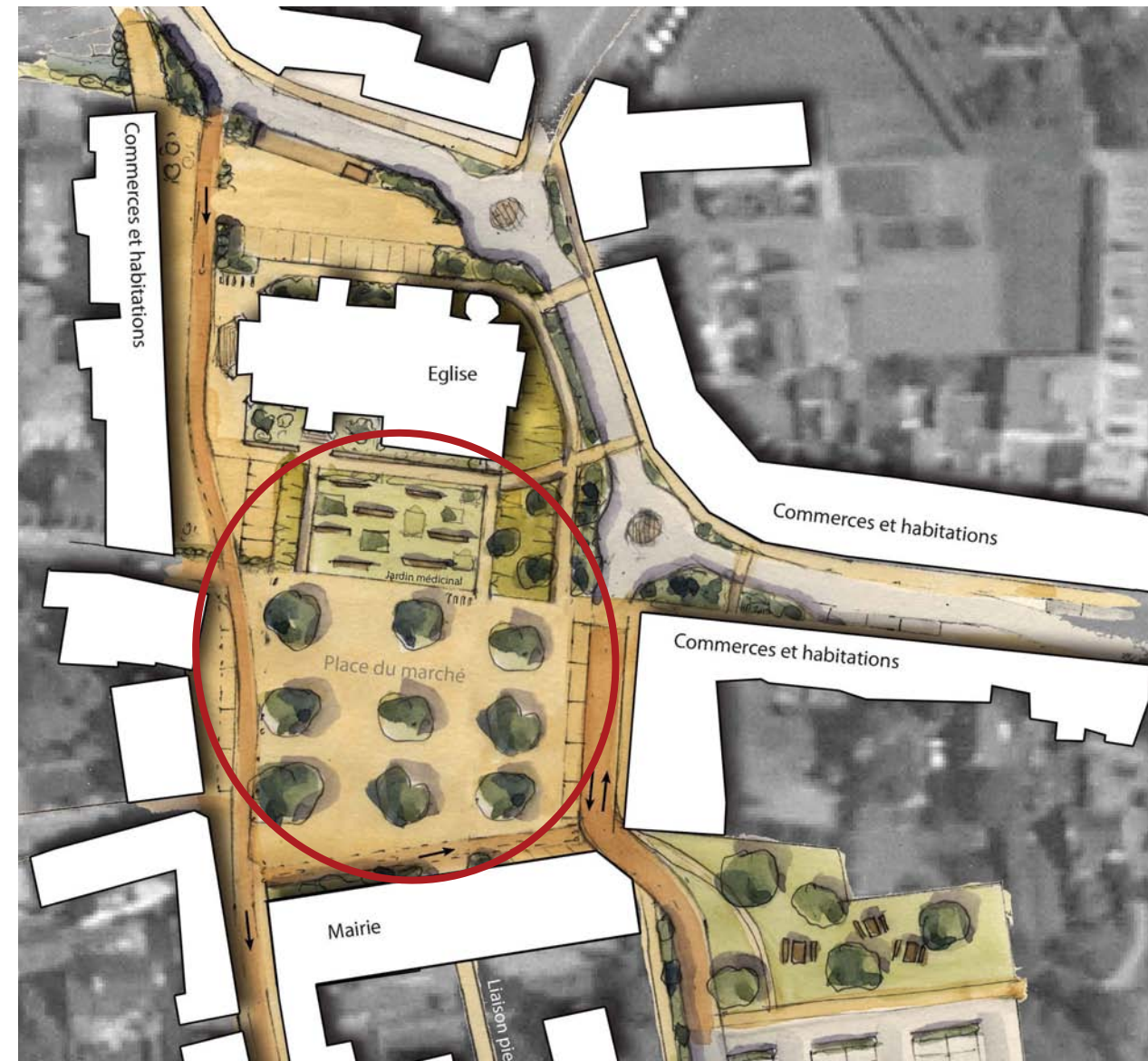
Dans le cas où la mairie actuelle est démolie, l'esplanade sera finalisée. La place du marché sera ainsi décalée sur le sud de l'esplanade, et un jardin s'insèrera entre celle-ci et l'église.

La place du marché sera sobre, des arbres tiges avec des fosses de plantations suffisantes (8m<sup>2</sup>). Les coffrets de branchement seront escamotables.

Le jardin de plantes médicinales pourra accueillir une fontaine, des plantations ou du mobilier pourront être prévu afin de créer un brise vent, pour garantir la bonne tenue des plantes.

Tout élément supplémentaire pouvant créer du lien ou de l'animation sur cette esplanade pourra être mis en place en concertation avec les habitants (jeux, jardin participatif, mobilier de repos, ...)

*Matériaux : place de teinte beige (granit, béton, ...), plantations médicinales, champêtre, pierre debout, fontaine.*



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Revêtement de la place, plantations d'arbres, arbustes, vivaces, mobilier, bornes escamotables pour le marché : Environ 300 000 € H.T.*

*Mise en place d'une fontaine y compris les réseaux : Environ 20 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD et paysage

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec volet sur l'accessibilité et la convivialité et concertation
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

...



# Sécuriser les accès aux écoles

## Rendre le cheminement accessible au niveau de l'école privée

## Action 14

### Enjeux

L'accès à l'école privée présente une discontinuité de cheminement. De même, l'accès depuis la rue de Melgven demande à être facilité.

Un cheminement accessible est à créer depuis les différentes places de dépose des enfants afin de sécuriser leurs déplacements.

### Le projet

La rue est traitée en zone 30. Le cheminement accessible est prévu le long de l'école. Le muret situé actuellement entre les stationnements et le cheminement est à supprimer. La différence de niveau éventuelle sera à gérer le long de la façade de l'école. Le cheminement ainsi créé sera directement relié aux places de stationnement.

Une rampe sera intégrée dans le cheminement afin de relier les accès au bâtiment. Un passage piéton est également créé afin de rejoindre le nord de la rue de Melgven.

*Matériaux : cheminement de teinte beige, stationnement en enrobé, plantations basses de type arbustives et/ou vivaces.*

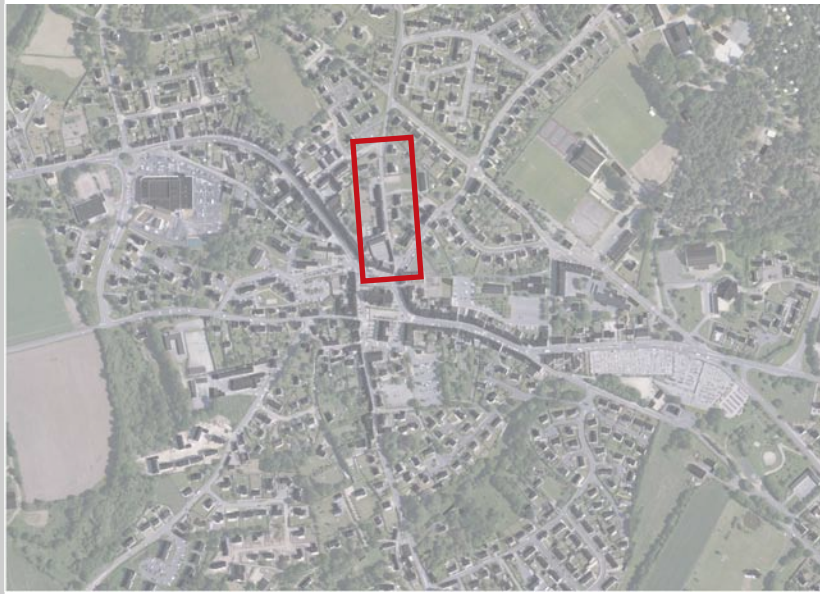
### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Dépose de muret pour relier cheminement et stationnement, mobilier de protection éventuel, reprise et marquage de cheminement, remplacement de l'escalier par une rampe accessible : Environ 15 000 € H.T.*

### Espace communal concerné



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Bureau d'études VRD et paysage

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec volet sur l'accessibilité et la convivialité
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

...



# Sécuriser les accès aux écoles

## Faciliter la dépose des enfants au niveau de l'école publique

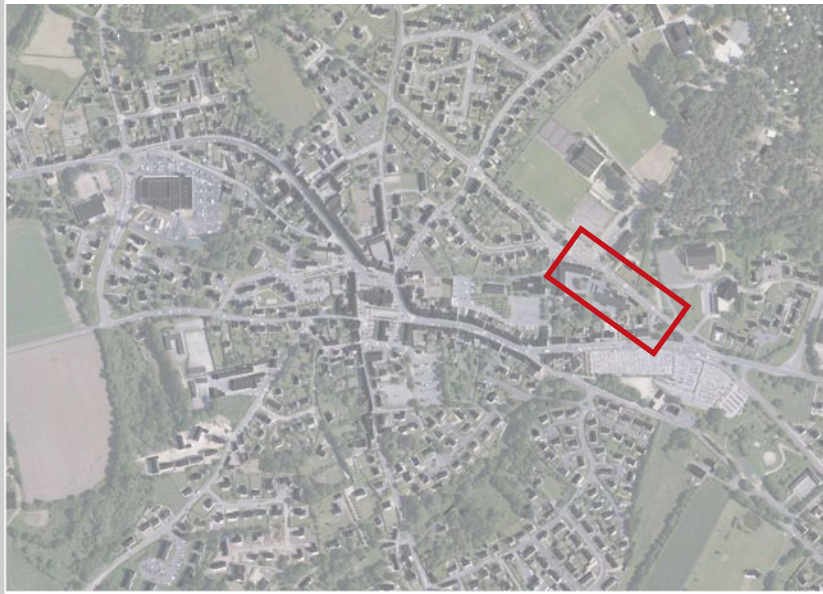
## Action 15

### Enjeux

La dépose des enfants au niveau de l'école publique n'est pas adapté. Des haies sont présentes entre le stationnement et le cheminement, ce qui oblige les enfants à descendre côté chaussée.

Les haies devront être supprimées pour favoriser la descente côté cheminement.

### Espace communal concerné



### Le projet

Les haies existantes seront à supprimer et à remplacer soit par un revêtement en accord avec le cheminement existant, soit par un engazonnement agrémenté de pas japonais.



Exemple de pas japonais sur gazon.

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

Suppression de la haie : Environ 450 € H.T.

Revêtement : Environ 1 800 € H.T.

Gazon et pas japonais : Environ 900 € H.T.

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Services techniques

### Mise en oeuvre

- Suppression de la haie par les services techniques

- Mise en place d'un revêtement ou de gazon

### Échéancier

...

COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025



# Relier les différentes liaisons douces entre elles

## Valoriser le boisement de Kerambourg

## Action 16

### Enjeux

Un cheminement existe actuellement entre Kerambourg, le collège/lycée et le supermarché. Cependant cette liaison est peu entretenue et n'est donc que peu fréquentée par les habitants.

Ce boisement doit être mis en valeur, y compris les pierres couchées qui s'y trouvent. Une jonction est également à mettre en place pour rejoindre la rue Charles Filiger sans traverser le parking.

### Le projet

Les cheminements sont repris, la signalétique est mise en place. Une liaison avec la rue Charles Filiger est à prévoir, elle cheminera en haut du talus du parking, le long des fonds de parcelles.

Le boisement est à nettoyer, élagage et abattage éventuel. Le sous-bois doit également être nettoyé, des plantations d'arbustes, de vivaces et de bulbes sont à prévoir afin d'animer cet espace.

Du mobilier est à mettre en place, banc, corbeille, ainsi qu'un éclairage.

*Matériaux : cheminement en sable stabilisé, éclairage, banc et corbeille en bois, plantations de sous bois (cyclamen, pervenche, fougère, geranium vivace).*

### Espace communal concerné



COURT TERME : 2015

MOYEN TERME : 2020

LONG TERME : 2025

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Nettoyage du boisement, plantation, reprise des cheminements, éclairage : Environ 48 000 € H.T.*

*Création d'un cheminement avec éclairage : Environ 15 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Géomètre expert, Paysagiste

### Mise en oeuvre

- Levé topographique
- Études préalables avec analyse pour liaison vers la rue Charles Filiger
- Montage du DCE
- Réalisation des travaux

### Échéancier

- Première phase : nettoyage du boisement
- Deuxième phase : réaménagement des cheminements



# Relier les différentes liaisons douces entre elles

## Créer une liaison entre le ruisseau du Roudouic et le jardin des Temps Mélés

## Action 17

### Enjeux

La commune vient de terminer l'aménagement d'une liaison piétonne le long du ruisseau du Roudouic. Avec le jardin des Temps Mélés, il s'agit de circuits de balade.

Il est donc intéressant de pouvoir relier ces deux sites entre eux et également avec le cœur de bourg.

### Espace communal concerné



### Le projet

Les espaces de promenade du jardin des Temps Mélés et du Roudouic sont à relier plus facilement. Un cheminement piéton est donc à prévoir entre ces deux lieux. Deux traversées piétonnes sont à créer, l'une sur la rue Tourville, l'autre sur la route de Kergleuhan. Des liaisons piétonnes sont créées dans les espaces verts jouxtant ces voies.

*Matériaux : cheminement en sable stabilisé.*



**COURT TERME : 2015**

**MOYEN TERME : 2020**

**LONG TERME : 2025**

### Maîtrise d'ouvrage

Commune

### Coût prévisionnel

*Création de traversées piétonnes aux normes PMR et continuité piétonne : Environ 18 000 € H.T.*

### Financements possibles

...

### Partenaires techniques

Services techniques

### Mise en oeuvre

- Création des passages piétons avec bateau
- Réalisation des cheminements piétons

### Échéancier

...