



COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS GLAZIK

Prestations d'Assistance à Maître d'Ouvrage (AMO) pour l'aménagement de l'entrée du Pays Glazik

MARCHE DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

PROGRAMME DE L'OPERATION

Maître de l'ouvrage :

Communauté de Communes du PAYS GLAZIK
Service Commande Publique
67, rue du Gal de Gaulle - 29510 BRIEC
dst@glazik.com
Tel : 02 98 57 70 91

Conducteur d'opération :

Services communautaires

Marché : 2016_CCPG_PI_006

PARTIE 1 : PROGRAMME GENERAL

ARTICLE 1 – CONTEXTE

1.1 - Contexte général

La principale porte d'entrée du Pays Glazik se situe sur la commune de Briec entre l'échangeur au niveau de l'échangeur de Kerlez sur la RN 165. Les zones industrielles des Pays-Bas et de Lumunoc'h sont des éléments essentiels du fonctionnement de cette entrée de territoire, tant sur le plan des déplacements que de l'activité économique, tout comme le trafic généré par les habitants de la communauté de commune et de l'arrière-pays. Les aménagements actuels, tant routiers que paysagers ne répondent plus aux objectifs de sécurité et de qualité nécessaires au bon fonctionnement d'un tel site. Aussi, les élus communautaires ont souhaité revoir l'aménagement global de cette entrée de territoire.

1.2 - Contexte du projet

Le projet est positionné sur un point d'accès majeur au territoire et plusieurs enjeux le caractérisent :

Un enjeu déplacements :

Il se caractérise par une concentration et une mixité des flux et modes de déplacements et la nécessité de sécuriser et de fluidifier les trafics de tous modes à la fois pour les habitants (+ 14% en 10 ans), pour les usagers (commerces, services, équipements...) et pour les entreprises (salariés, fournisseurs...). Ces dernières représentent près de 4000 emplois avec une progression de 1,6 % par an.

L'accès aux ZA économiques des Pays-Bas et Lumunoc'h doit ainsi être amélioré pour prendre notamment en compte les projets d'implantation d'entreprises qui vont générer une augmentation des flux de poids lourds à court terme (projets Chimirec, Paprec, SBA...) et à moyen et long terme (réserves d'urbanisation, terrains viabilisés classés UI ou 1AUi au PLU)

Par ailleurs, cette entrée dessert toutes les communes de la CCPG mais aussi l'arrière-pays (Chateaufort, Quéménéven...) et est un accès privilégié à l'ensemble des ZA économiques du secteur.

Cette zone se caractérise aujourd'hui par des phénomènes de congestion routière voire d'insécurité (accidentologie marquée, présence régulière des contrôles de gendarmerie). Aussi, l'impact serait négatif sur le développement à venir de l'ensemble des communes irriguées si ces phénomènes d'insécurité perduraient.

Quelques données clefs :

- Flux automobile :
 - RN 165 (30 000 véhicules/jours entre Quimper et Kerlez - 26 000 véhicules/jour entre Kerlez et Trois Croix)
 - RD 61 (8873 véhicules/jour)
 - Flux Poids lourds :
 - 7% du trafic, accentué par les traversées de départementale, l'accès au pont bascule et à la station service
 - Transports collectifs : arrêt des cars du CD29 situé au cœur du secteur, non sécurisé (pas d'arrêt matérialisé, pas de traversée de RD61)
 - Aire de covoiturage du CD29 au cœur du secteur : saturée, pas d'accès sécurisé en modes doux
- ⇒ Phénomènes de congestion routière voire d'insécurité (accidentologie marquée, présence régulière des contrôles de gendarmerie)

- Modes doux :
 - Secteur identifié comme à forts enjeux par l'étude déplacements doux de 2012 (joint en annexe) : pratiques identifiées et quotidiennes, mais pas de cheminements entretenus ni sécurisés, pas de signalétique, très forte insécurité des traversées piétonnes/cyclistes de la RD61 et de la RN 165.

Un enjeu d'image territoriale :

Cette porte d'entrée est une vitrine et qui doit servir de promotion au territoire pour le rendre attractif à la fois pour les habitants, les usagers et les entreprises, actuels et à venir d'où la nécessité d'avoir un traitement paysager et une signalétique de qualité.

Une pluralité d'acteurs et de compétences :

- RN 165 : Etat
- RD 61 : CD29
- ZA des Pays-Bas : Commune de Briec
- ZA de Lumunoc'h : CCPG
- Entreprises riveraines en parcelles privées
- Parcelles agricoles en bordure d'échangeur...

ARTICLE 2 – PERIMETRE DU PROJET

Le projet se situe entre l'échangeur de Kerlez sur la RN 165 et le rond-point de la RD61 /route de Landrévarzec (1,1 km) ainsi que l'ancienne route de Quimper entre Goarem ar Bleise et rond-point RD61 /route de Landrévarzec (400 m). Il englobe aussi la création d'une aire de covoiturage ainsi que l'accès aux différentes entreprise et établissements situés en bordure de ces voies.

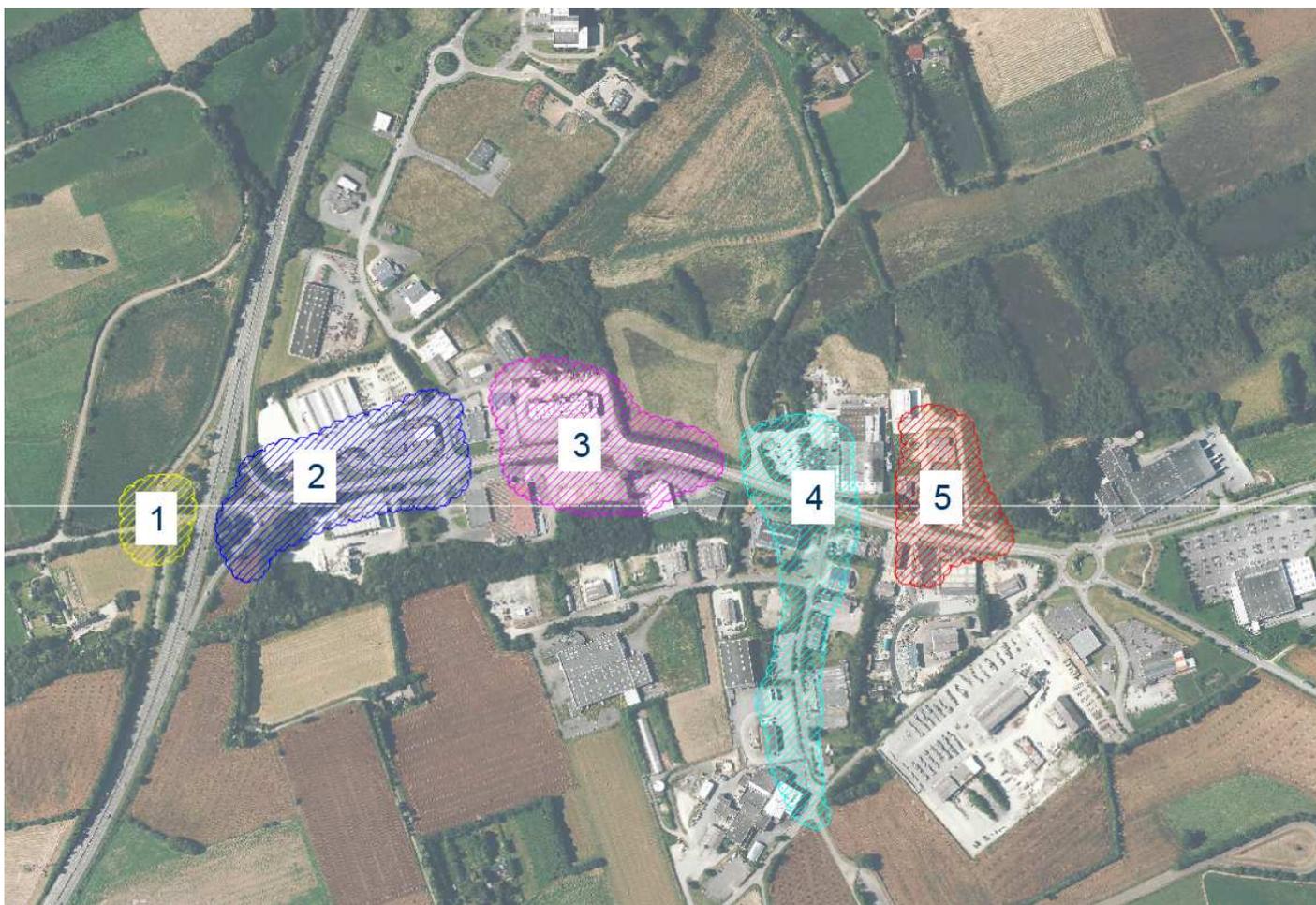


ARTICLE 3 – DESCRIPTION DU PROJET

3.1 – Zone d'étude

La zone d'étude est divisée en 5 secteurs avec des fonctionnements indépendants :

- Secteur 1 Echangeur Ouest
- Secteur 2 Echangeur Est et Entrée des Pays Bas 2
- Secteur 3, 4 et 5 (reste du tracé)

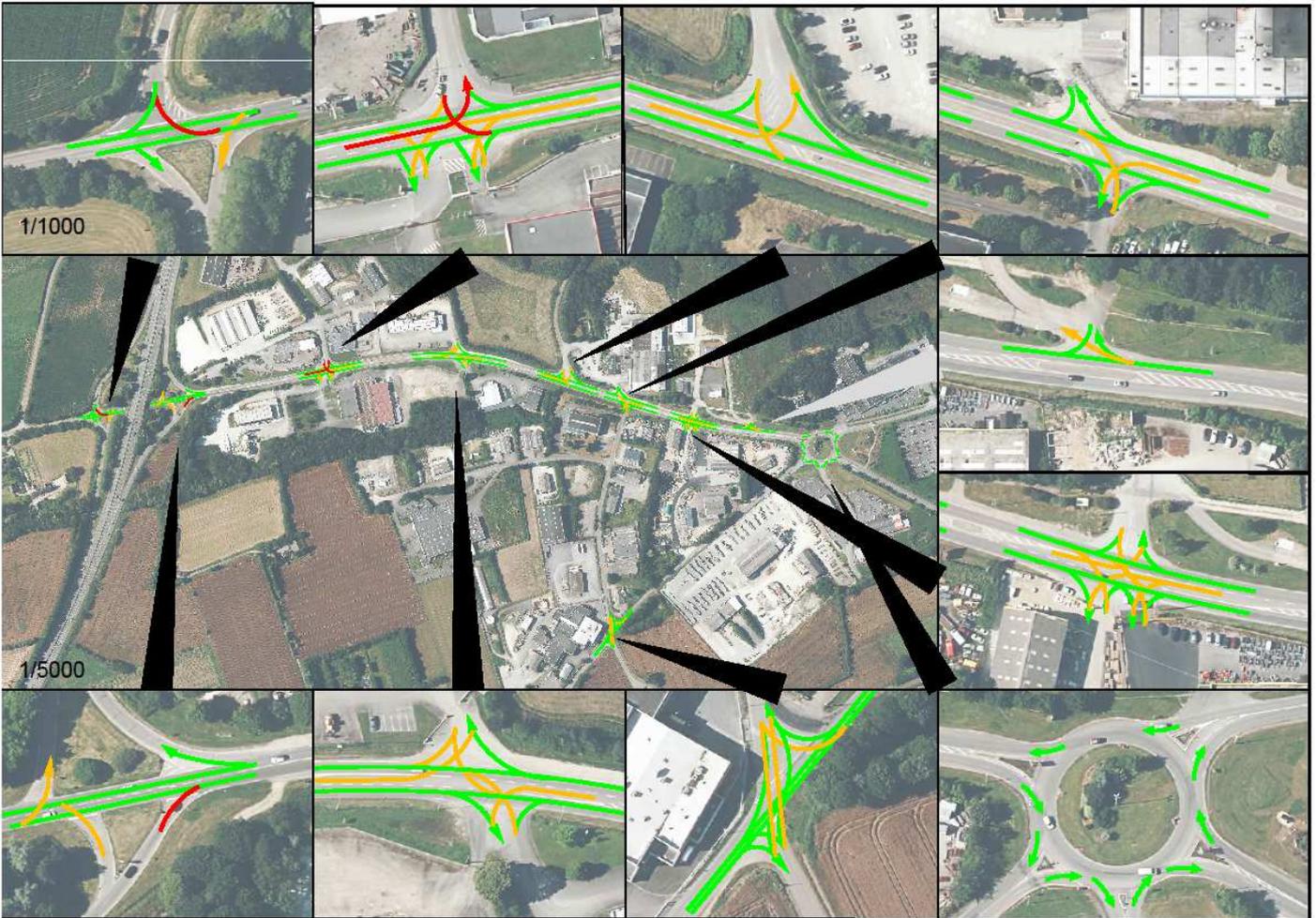


3.2 – Fonctionnement des secteurs d'étude :

- Recensement des accès :

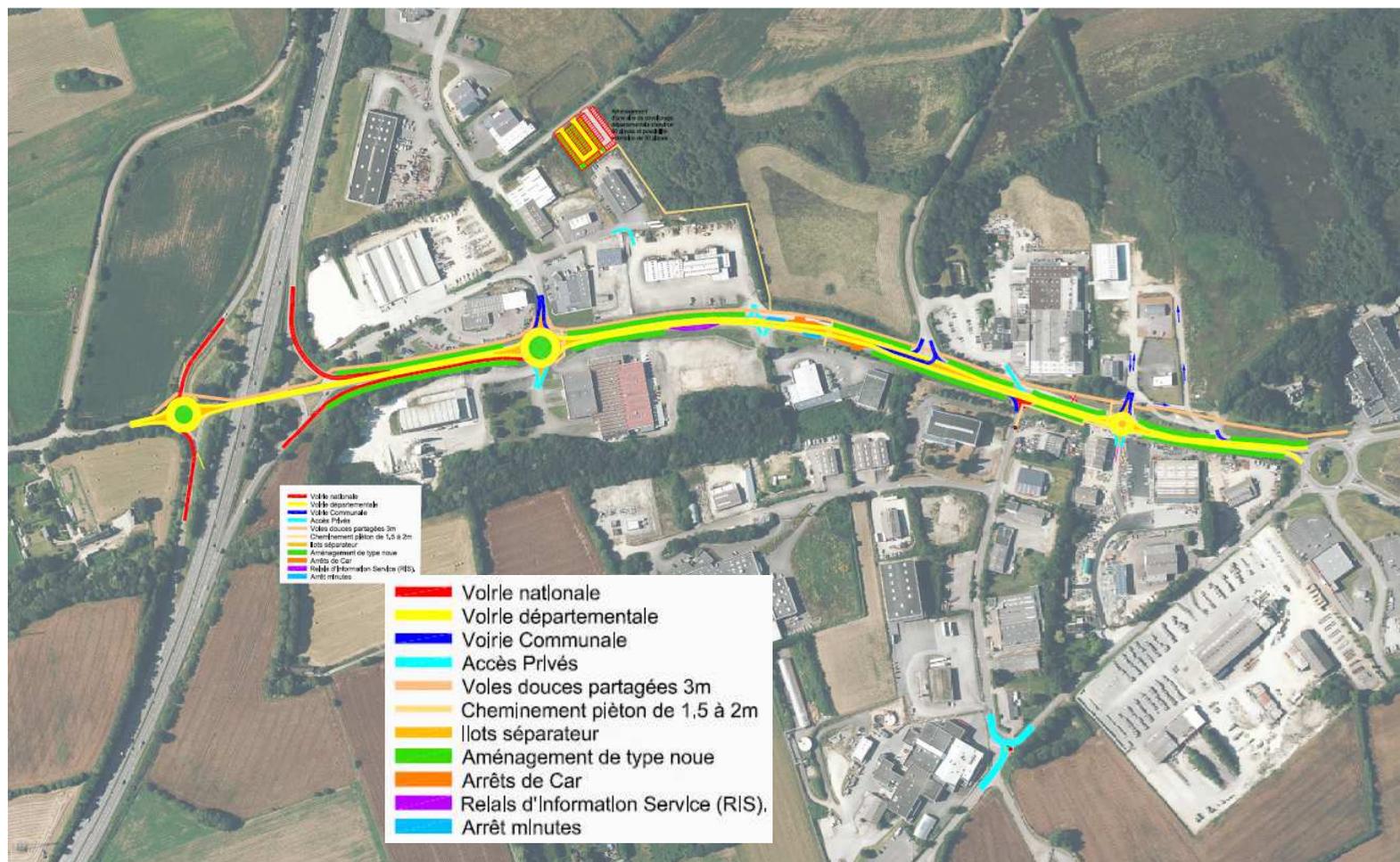


- Recensement des mouvements tournant :

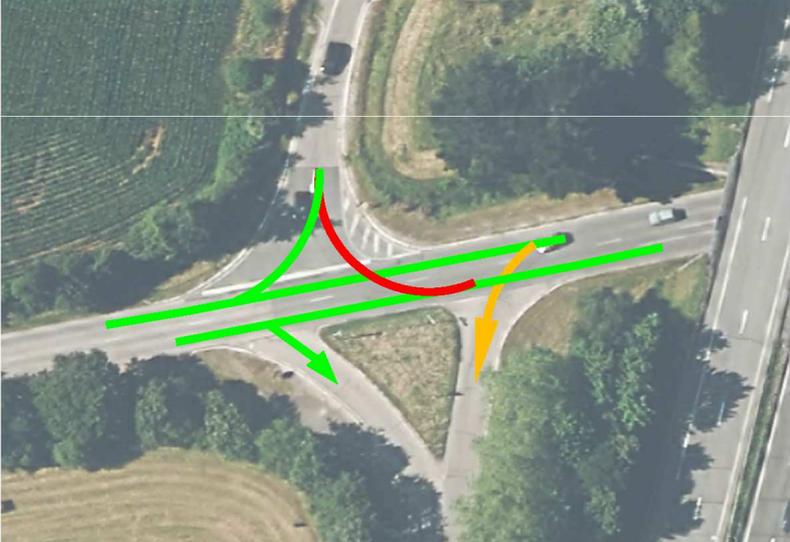
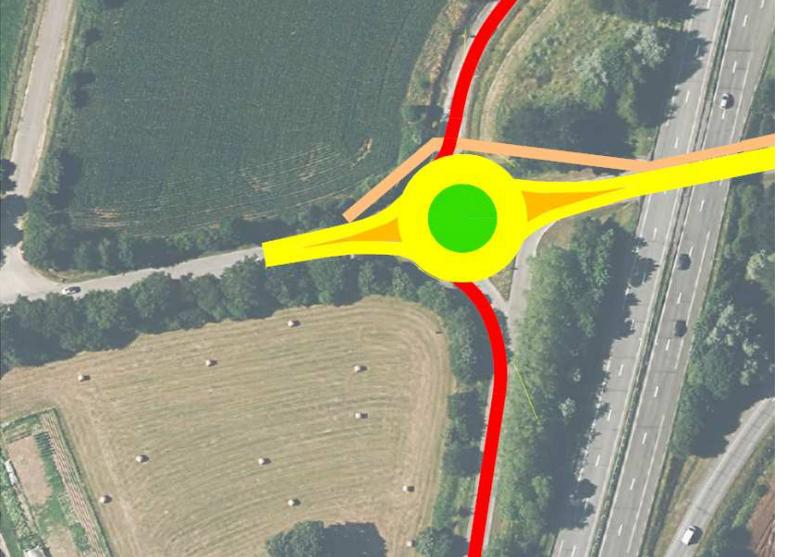


3.3 – Propositions d'aménagements :

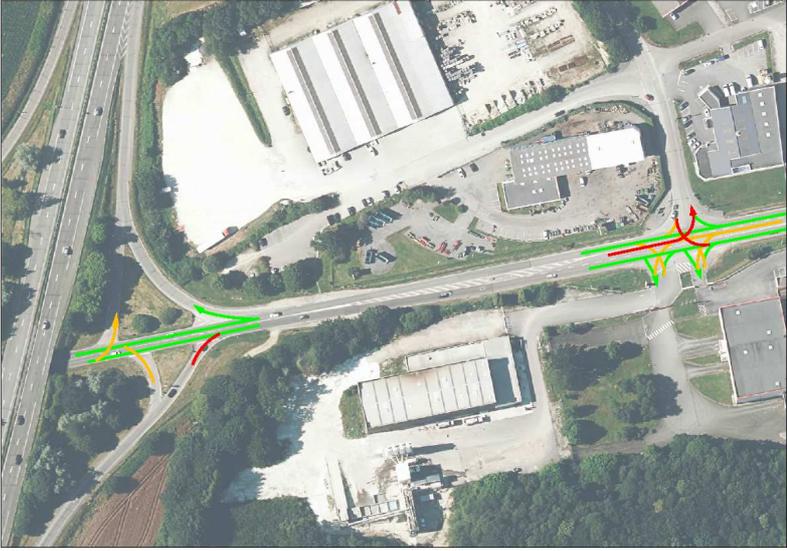
3.3.1 Plan de synthèse :



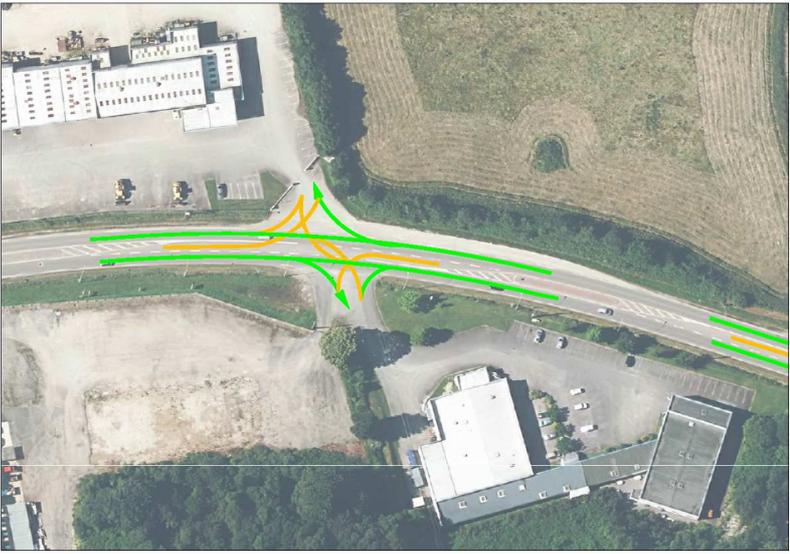
3.3.2 Zone 1 Echangeur Ouest :

Fonctionnement actuel	Avantage / Fonctionnement	Inconvénient / Dysfonctionnement
	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité à la RD 	<ul style="list-style-type: none"> - Conflit entre la sortie de RN venant de Brest et l'entrée vers Quimper - Vitesse peut être élevée sur la RD - Mauvaise gestion des modes doux
<p>Proposition : Création d'un giratoire d'environ 18m de rayon</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - Giratoire de 18 à 20m de rayon - Plus d'axe prioritaire - Réduction de la vitesse sur la RD - Réduction de la largeur de la traversée des modes doux - Indépendant des autres aménagements 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût - Contrainte pour les usagers de la RD - Rayon du giratoire moyen pour les PL

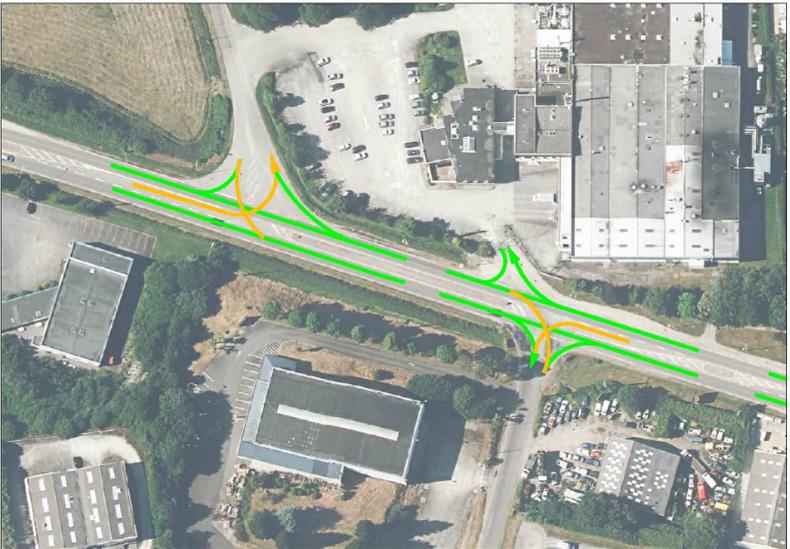
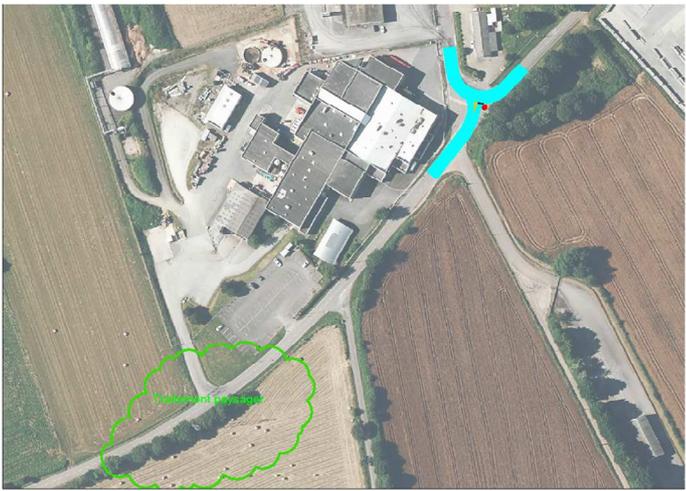
3.3.3 Zone 2 Echangeur Est / Entrée de la Zone des Pays-Bas 2 :

Fonctionnement actuel	Avantage / Fonctionnement	Inconvénient / Dysfonctionnement
	<ul style="list-style-type: none"> - Priorité à la RD - L'ensemble des mouvements est possible 	<ul style="list-style-type: none"> - Attente en sortie RN en venant de Quimper - Attente en sortie de la ZI - Difficultés pour entrer dans la ZI - Vitesse peut être élevée sur la RD - Mauvaise gestion des modes doux
<p>Proposition : Création d'un giratoire de 20 m de rayon en entrée de ZI</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - Plus d'axe prioritaire - Réduction de la vitesse sur la RD - Lisibilité et simplicité de fonctionnement - Possibilité de maintenir l'aire de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> - Emprise à réaliser. - Suppression du chemin rural

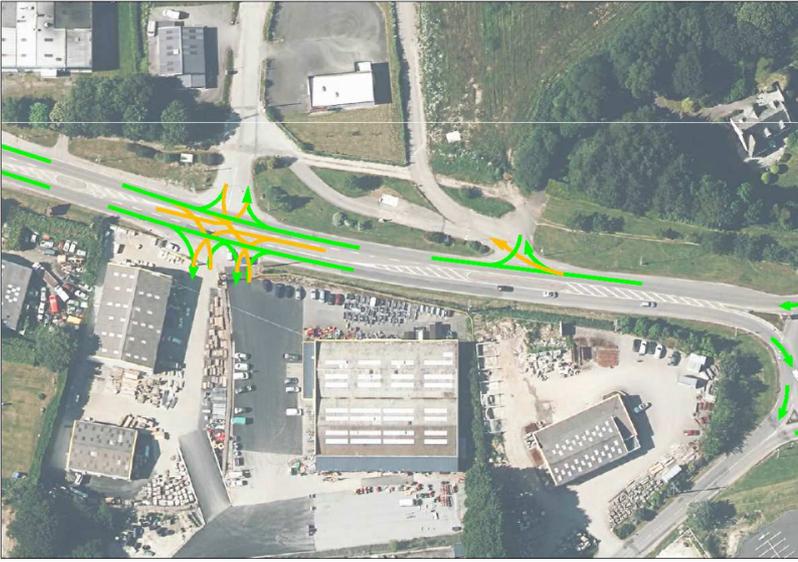
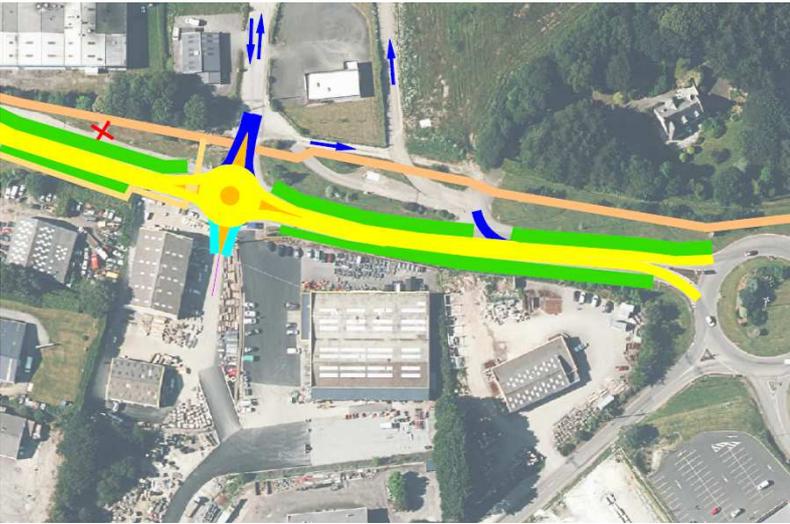
3.3.4 Zone 3 :

Fonctionnement actuel	Avantage / Fonctionnement	Inconvénient / Dysfonctionnement
	<ul style="list-style-type: none"> - Tourne à gauche - Fonctionne correctement 	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse élevée - Aspect très routier
<p>Proposition : Fermeture de l'accès en façade</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression d'accès sur la RD - Création des arrêts de car - Création d'un RIS 	<ul style="list-style-type: none"> - Signalisation de l'entreprise

3.3.5 Zone 4 :

Fonctionnement actuel	Avantage / Fonctionnement	Inconvénient / Dysfonctionnement
	<ul style="list-style-type: none"> - Tourner à gauche 	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse élevée - Aspect très routier - Sortie de la zone des Pays Bas 3 peut être compliquée vers la RN
Proposition : Création d'un tourne à gauche et modification de circulation dans Pays Bas 3		
	<ul style="list-style-type: none"> - Le tourne à gauche pour la VC conservé mais réaménagé. - Suppression de la sortie de la zone des pays bas 3. 	<ul style="list-style-type: none"> - Modification du fonctionnement de la zone des Pays Bas 3 - Augmentation du trafic sur le giratoire des pays bas
	<ul style="list-style-type: none"> - Modification de la priorité - Réduction de la vitesse sur la VC 	<ul style="list-style-type: none"> - Allongement des parcours - Augmentation du trafic sur le giratoire des Pays Bas

3.3.6 Zone 5 :

Fonctionnement actuel	Avantage / Fonctionnement	Inconvénient / Dysfonctionnement
	<ul style="list-style-type: none"> - Tourne à gauche - Fonctionne correctement 	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse élevée - Aspect très routier
<p>Proposition : Création d'un mini giratoire franchissable de 12 m de rayon</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un mini giratoire - Regroupement de l'accès d'espace Emerald 	<ul style="list-style-type: none"> - Modification des circulations internes de Espace Emerald

3.3.7 Cheminement mixte piéton / vélo :

Le Département préconise dans son guide départemental des aménagements cyclables, une largeur de piste bidirectionnelle de 2.5m

Dans le cas d'une piste mixte il faut estimer la fréquentation des piétons pour déterminer la sur-largeur. Dans le cas d'étude on peut estimer que les piétons seront peu nombreux.

Une sur-largeur de 0.50m convient.

Un aménagement de 3m est donc proposé

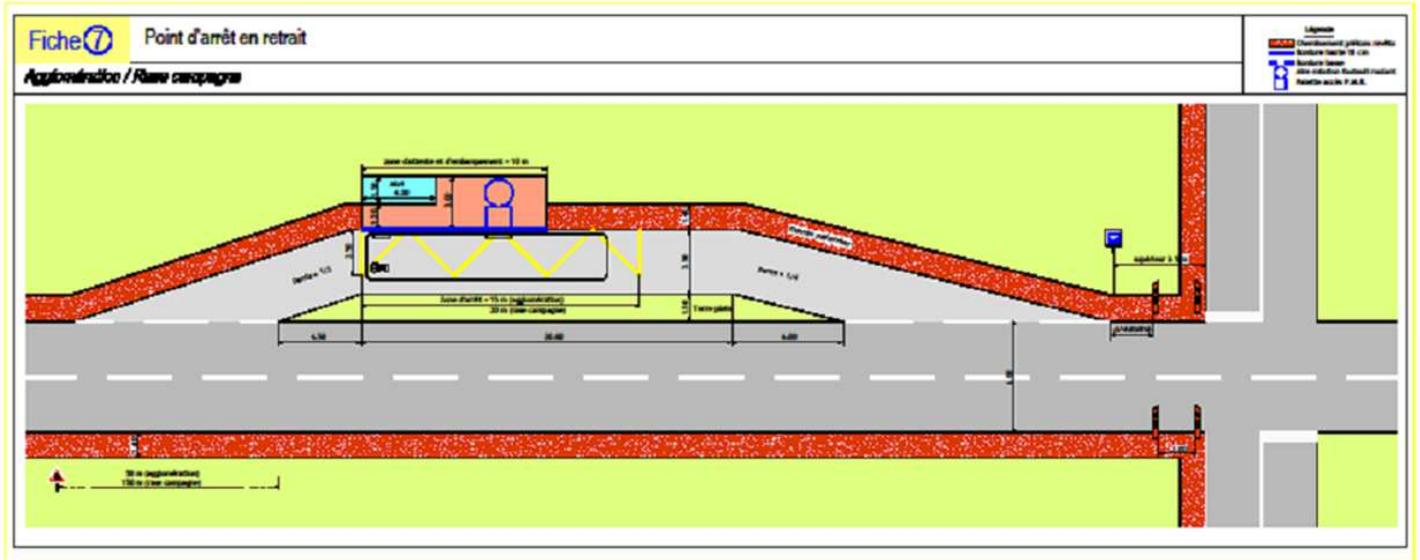


3.3.8 Arrêt de car :

Les aménagements pour les transports en commun devront être des arrêts en encoche ou en retrait comme sur le plan d'arrêts type recommandé par le Département.

Une traversée piétonne sécurisée en 2 temps y sera associée.

Il est intéressant de les réaliser à proximité de l'aire de covoiturage pour donner à l'ensemble une cohérence multimodale.



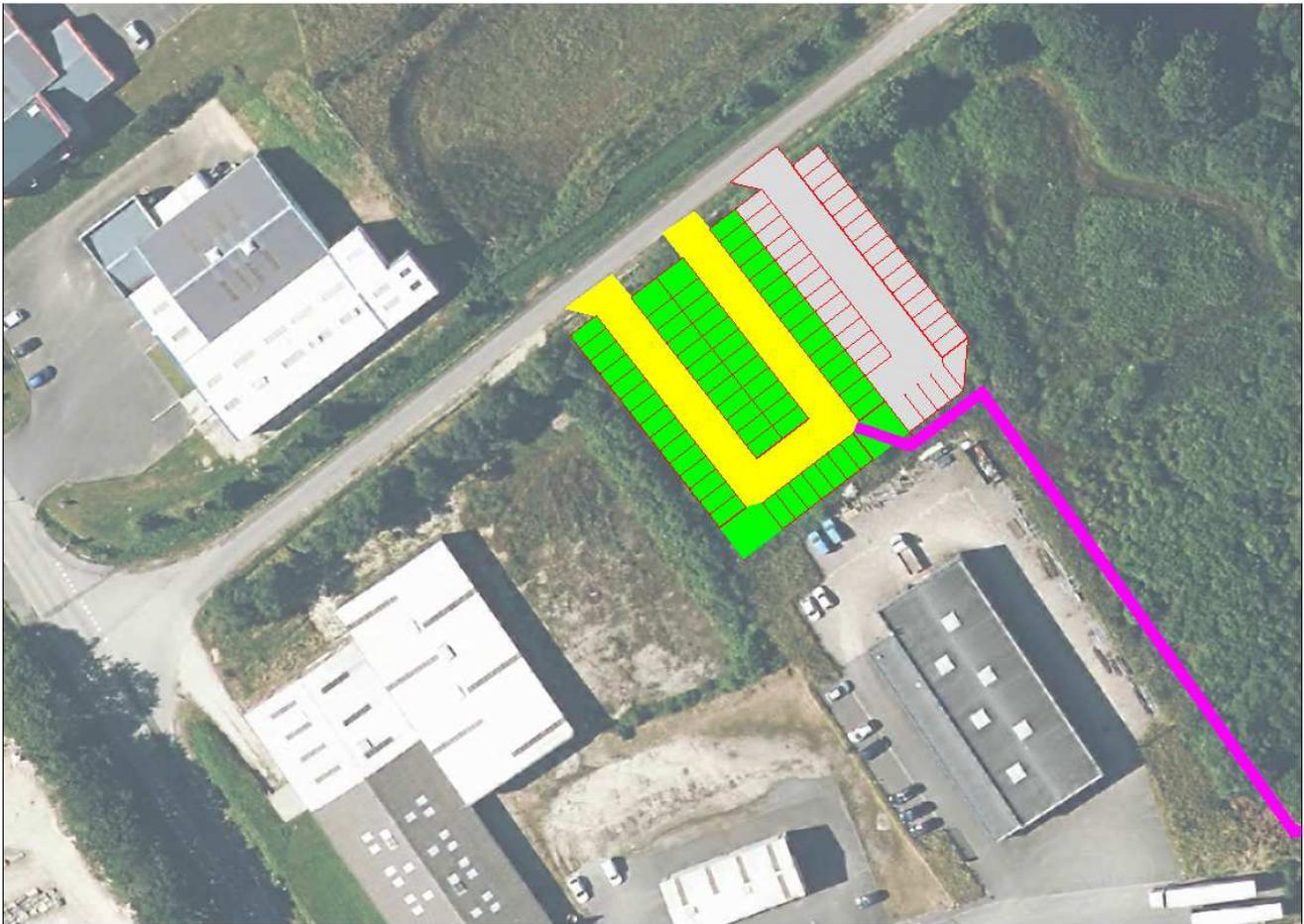
3.3.9 Aménagement de l'aire de covoiturage :

Aire actuelle :

- 47 places / utilisation à 70% de sa capacité (selon les comptages réalisés par le département).
- Difficile de déterminer les usages de covoiturage et les usages liés à la zone.
- Statut particulier : aire départementale sur domaine communal.

Proposition :

- Besoins proches de l'existant (estimés à 50/60 places)
 - α soit une parcelle de 1500 à 2500 m² selon sa forme.
- Aménagement conseillé est une voirie en enrobé et des parkings perméable type terre/pierre ou pavés engazonnés.
 - α réserve foncière peut être préservée pour une éventuelle extension



3.3.10 Gestion de l'eau :

- Emprise du domaine public généreuse

 - α RD avec plateforme de plus de 20 m

 - α Largeur de voirie revêtue de 10 à 12 m en moyenne soit 1.5 ha imperméabilisé sur la zone d'étude

- Le profil de la RD relativement plat

 - α Limite les écoulements trop rapides

 - α Permet une absorption importante de l'eau

 - α Limite les rejets dans les cours d'eau

- Le profil en long de la RD et l'emprise importante, peuvent permettre d'améliorer cette absorption **par le** remplacement des fossés par des noues.

 - α Les noues peuvent être plantées et faire partie intégrante de l'aménagement paysager.

 - α Traitement assez actuel des espaces verts. Peut participer à l'aspect qualitatif des lieux.

 - α Nécessité d'un entretien adapté.

- **Une étude complète et détaillée sera nécessaire**



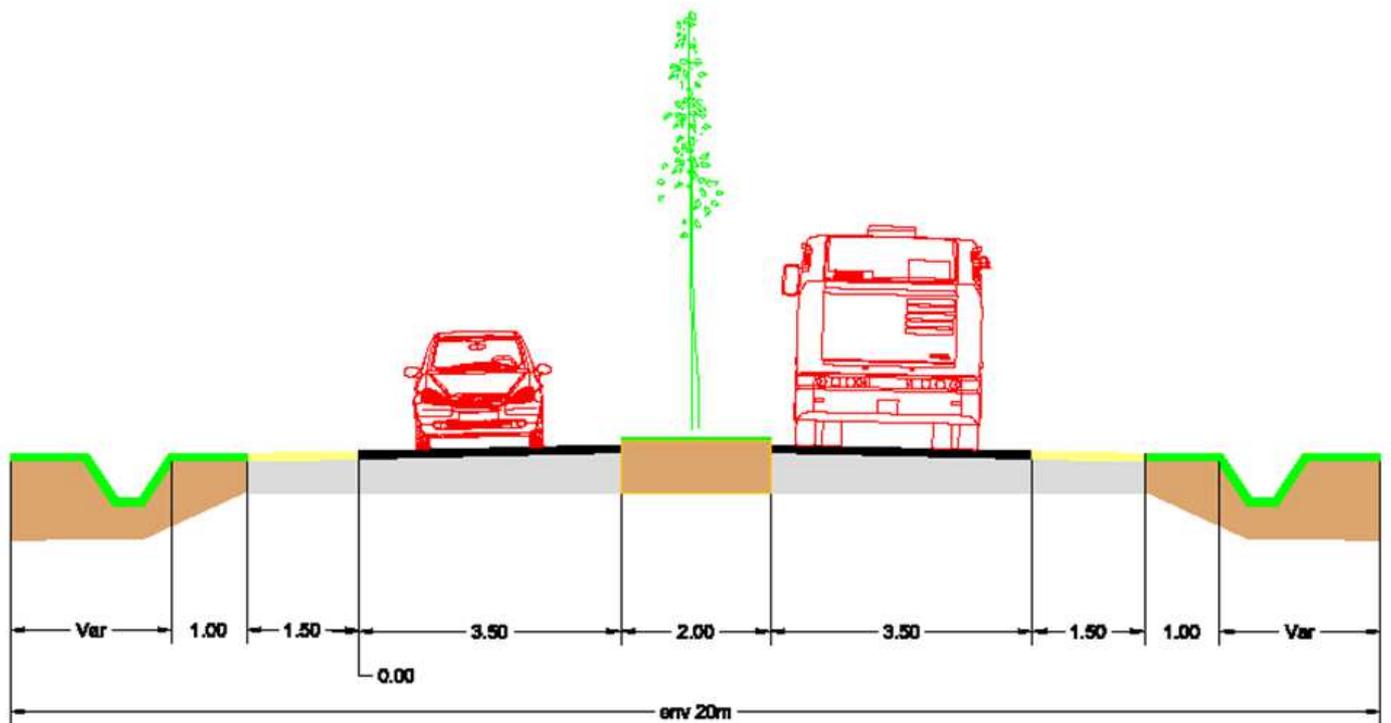
Accotement de la RD actuel



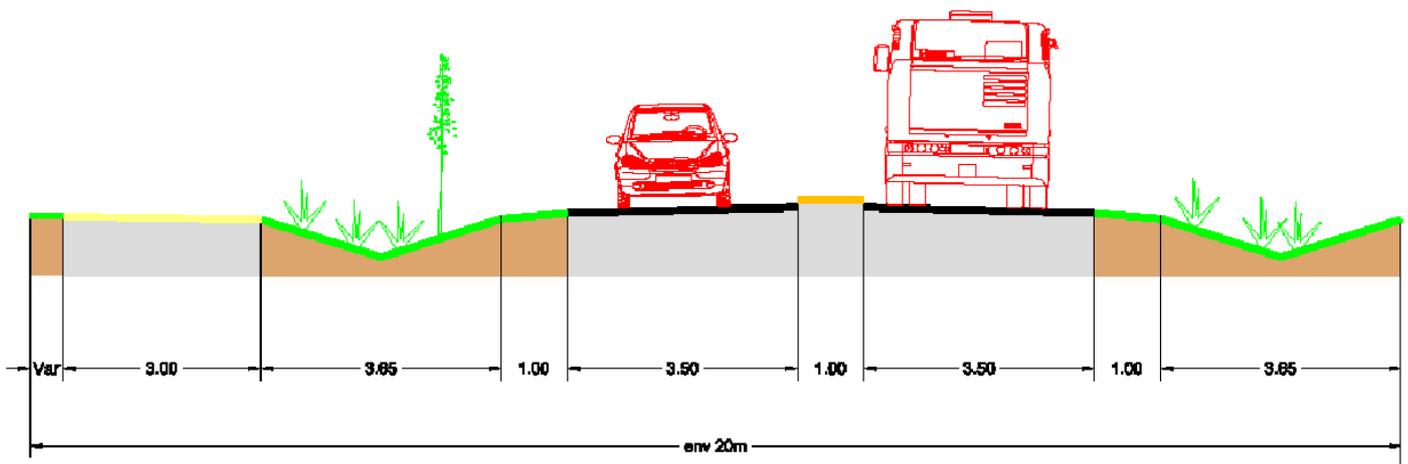
Traitement de bord
de RD en noue
séparative d'une piste

3.3.11 Profils en travers type des aménagements proposés :

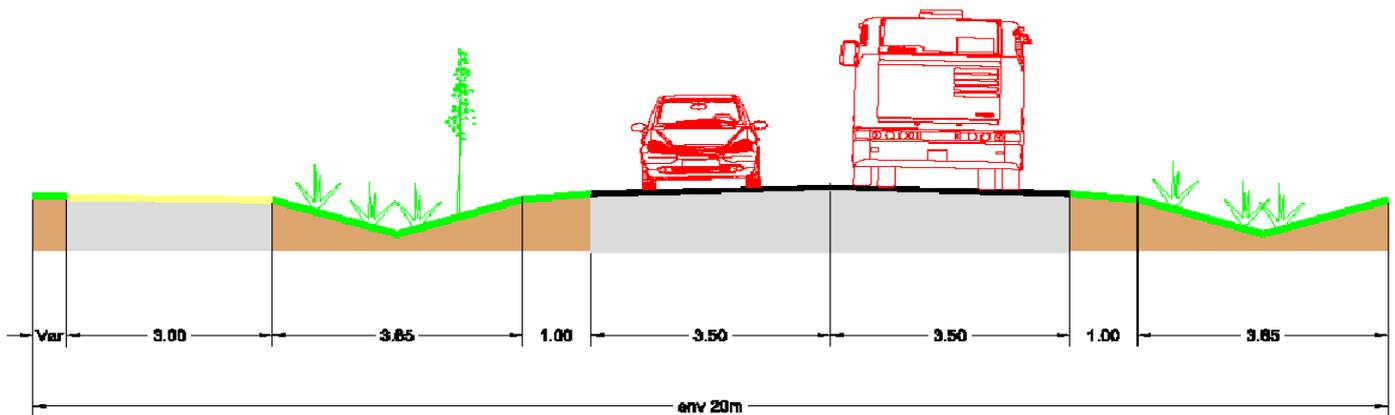
- *Aménagement avec bandes cyclables*



- *Aménagement avec des noues et terre-plein central borduré*



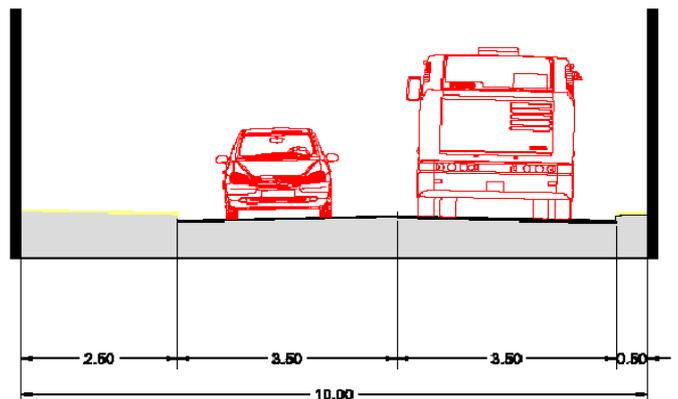
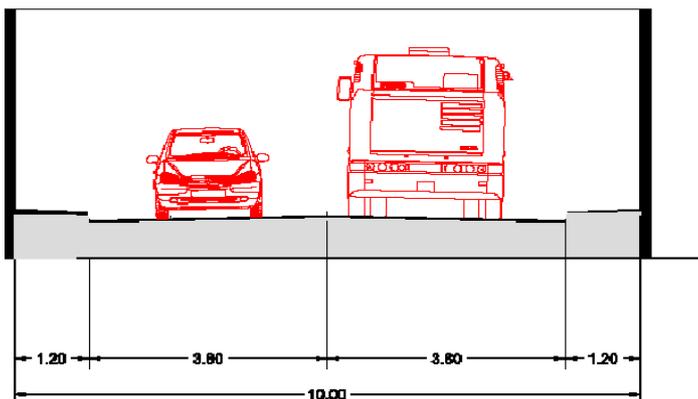
- *Aménagement avec des noues sans terre-plein central*



- Point particulier : traversée sous la RN

Aujourd'hui

Proposé



3.3.12 L'accessibilité :

3.3.13 Les aménagements paysagers, le mobilier urbain et la signalétique :

Les aménagements paysagers devront répondre à un triple objectif :

- L'entretien devra être aisé ;
- Les aménagements devront être durables ;
- Les aménagements ne devront pas entrer en conflit avec les règles de visibilité établies.

Il est laissé libre choix au titulaire du marché de proposer le mobilier urbain ainsi que la signalétique à mettre en place. Toutefois, ces derniers devront recevoir l'approbation du maître d'ouvrage ;

3.3.14 Fonctionnement du site pendant la période de travaux :

L'accès et l'approvisionnement des entreprises devront pouvoir continuer à se faire pendant les périodes de travaux. Ces derniers ne devront pas nuire au bon fonctionnement des divers établissements situés sur les zones industrielles.

PARTIE 2 : DETAIL DES PHASES

I – COÛT GLOBAL D'OPERATION INITIAL

Le projet a fait l'objet d'une estimation au stade de la faisabilité dans le cadre d'une mission confiée à FIA (Finistère Ingénierie Aménagement) suivant le tableau ci-dessous.

Estimation globale	
Aménagement section courante (1200m)	300 000,00 €
Aménagement giratoire de l'échangeur Ouest	410 000,00 €
Aménagement giratoire de l'échangeur Est et entrée ZI des pays bas 1 et 2	440 000,00 €
Aménagement tourne à gauche VC et "ent Marie"	50 000,00 €
Aménagement bas et haut de ZI des pays bas 3	50 000,00 €
Aménagement giratoire	120 000,00 €
Aménagement de la piste Cyclable (1200m)	108 000,00 €
Aménagement de 2 Arrêts de car	50 000,00 €
Aménagement RIS	25 000,00 €
Aménagement Aire de Covoiturage (60 places)	200 000,00 €
Eclairage Public	100 000,00 €
Montant des travaux H.T.	1 853 000,00 €
Maitrise d'œuvre, Géomètre, SPS...	120 000,00 €
Divers et imprévus	27 000,00 €
Total H.T.	2 000 000,00 €
T.V.A.	400 000,00 €
Montant TTC	2 400 000,00 €

II– COÛT GLOBAL D'OPERATION ACTUALISE OCTOBRE 2016

Afin de mener à bien ce projet il convient de compléter cette estimation :

- Le rallongement de la bretelle d'insertion vers Brest est intégré au programme pour un coût estimé à 80 000 € HT.
- L'assistance à maîtrise d'ouvrage a été décidée par le Bureau Communautaire du 10 octobre 2016. Cette prestation est estimée à 1,5 % du coût total des travaux soit environ 50 000 € HT.
- Le poste divers et aléas doit intégrer l'actualisation des estimations et les révisions futures, le montant ajusté est à inscrire à hauteur de 50 000 € HT.
- L'acquisition de parcelles sera rendue nécessaire pour la création du rond-point giratoire Est, notamment auprès de la biscuiterie Le Glazik et du Crédit Agricole. Le coût est évalué à 30 000 € TTC y compris actes notariés.

Il en résulte un nouveau coût d'opération suivant le tableau ci-dessous :

DESIGNATION DES OUVRAGES	COUT
Aménagement section courante (1200 m)	300 000
Aménagement giratoire de l'échangeur Ouest	410 000
Aménagement bretelle insertion Brest	80 000
Aménagement giratoire de l'échangeur Est et entrée ZI des pays bas 1 et 2	440 000
Aménagement tourne à gauche VC et entreprise Marie	50 000
Aménagement bas et haut ZI des pays bas 3	50 000
Aménagement giratoire zones commerciales	120 000
Aménagement de la piste cyclable (1200 m)	108 000
Aménagement de 2 arrêts de cars	50 000
Aménagement RIS	25 000
Aménagement aire de covoiturage	200 000
Eclairage public	100 000
Montant des travaux HT	1 933 000
maîtrise d'oeuvre, géomètre, CSPPS	120 000
Assistance à maître d'ouvrage (AMO)	50 000
Divers et aléas	50 000
Total travaux et missions HT	2 153 000
TVA	430 600
Total travaux et missions TTC	2 583 600
Acquisition de terrains	30 000
Total opération TTC	2 613 600

III – COÛT GLOBAL 1ERE PHASE

Les montants ci-dessous sont établis soit en totalité soit au prorata suivant les catégories d'ouvrages et les missions.

DESIGNATION DES OUVRAGES	COUT
Aménagement giratoire de l'échangeur Est et entrée ZI des pays bas 1 et 2	360 000
Prolongement de la bretelle venant de Quimper	80 000
Prolongement de la bretelle en direction de Brest	80 000
Aménagement section courante	75 000
Aménagement de la piste liaisons douces y compris passage sous VE(400 m)	36 000
Aménagement de 2 arrêts de cars (ou déplacement)	30 000
Eclairage public	35 000
Montant des travaux HT	696 000
maîtrise d'oeuvre, géomètre, CSPS	80 000
Assistance à maître d'ouvrage (AMO)	30 000
Divers et aléas	15 000
Total travaux et missions HT	821 000
TVA	164 200
Total travaux et missions TTC	985 200
Acquisition de terrains	30 000
Total opération TTC	1 015 200

IV– COUT PHASES N°2 ET N°3

Phase 2 = Secteur est de l'aménagement

Travaux : 627 000 € HT

Missions : 45 000 € HT

Total phase 2 : 672 000 € HT

Phase 3 = Echangeur Ouest / Aire de covoiturage

Travaux : 610 000 € HT

Missions : 50 000 € HT

Total phase 3 : 660 000 € HT