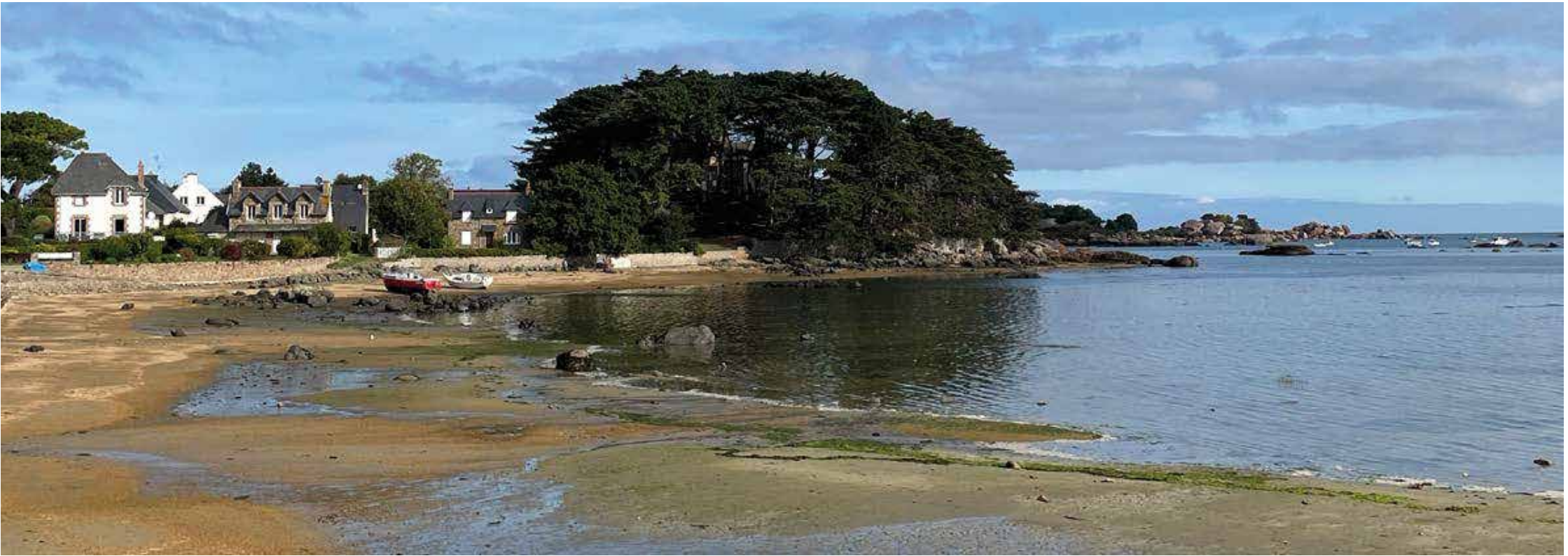
Trégastel
TREGASTEEL

SCHÉMA GLOBAL

Requalification des espaces publics, orientations d'aménagement et attractivité

LEFEVRE Abigaëlle

Mars 2024 _ Plan Guide



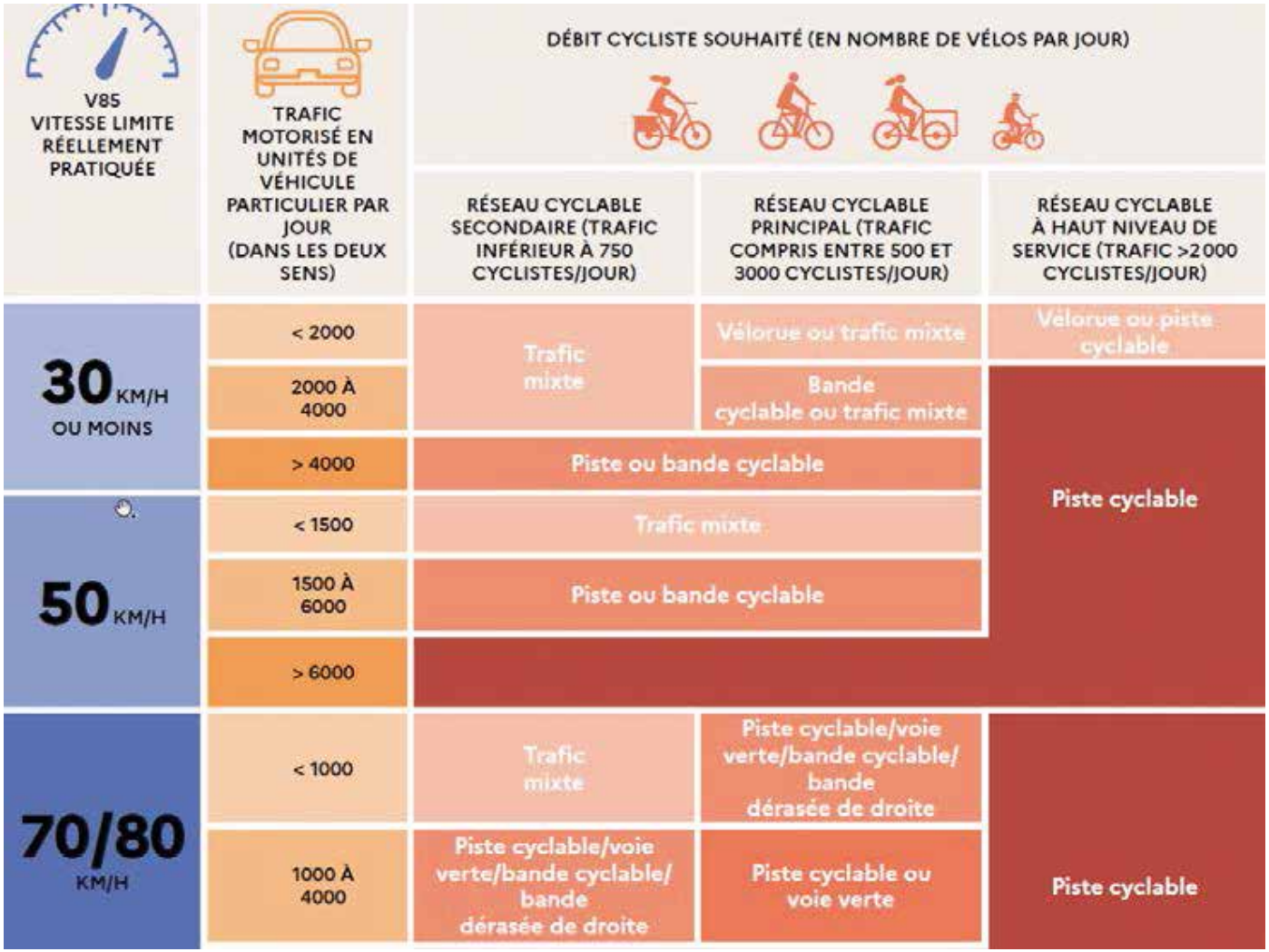
FICHES-ACTIONS

Les fiches-actions présentent l'ensemble des propositions élaborées et retenues à l'issu de la phase scénario et des idées proposées lors des différents ateliers de concertation. Classées, par thématique (mobilité, requalification urbaine), elles détaillent des projets visant à structurer les espaces publics tout en questionnant la gestion du foncier, les circulations, la stratégie végétale, ...

Chaque fiche-action propose une description de la situation actuelle du projet et une stratégie de mise en œuvre (partenaires à associer, financement prévisionnel, missions complémentaire). Ces fiches sont interdépendantes mais, leur application peut se faire de manière différenciée. Ce ne sont pas des objets finis mais, bien des outils pour accompagner la commune dans ses prises de décisions pour les prochaines années (10, 15ans).

MOBILITÉS

AIDE À LA PRISE DE DÉCISION POUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2 000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

DOCUMENTS GUIDE :

Document Guide : CEREMA

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION

GLOSSAIRE :

Une voie verte est une **route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés,** des piétons et des cavaliers. **Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.**

La **largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum**. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Lien vers code de la route : R110-2

La vélorue est une section ou un ensemble de sections de voie appartenant au réseau cyclable structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte.

Les niveaux de confort et de service accrus recherchés pour les cyclistes dans la vélorue impliquent un nombre relativement faible d'interactions entre cyclistes et usagers motorisés. Il est souhaitable d'abaisser le trafic motorisé à **un maximum de 1000 uvpm par jour et par sens de circulation.**

Une zone de rencontre désigne une section ou un 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.**

Les rues d'une zone de rencontre ont toutes vocation à être en double-sens cyclable, sauf décision contraire motivée de l'autorité investie du pouvoir de police.

Une aire piétonne désigne une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, **constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente.**
Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les rues d'une aire piétonne ont toutes vocation à être en double-sens cyclable, sauf décision contraire motivée de l'autorité investie du pouvoir de police.

Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée), mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons

Une zone 30 désigne une section ou un 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.**

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation B30 et B51, et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Les rues dont la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h ou moins ont toutes vocation à être en double-sens cyclable, sauf décision contraire motivée de l'autorité investie du pouvoir de police.

nixité, les clés pour choisir : CEREMA

Source : https://doc.transport.data.gouv.fr/producteurs/amenagements-cyclables

Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés (Article R. 110-2 du code de la route).

Les piétons ne peuvent pas y circuler, sauf en l'absence d'espaces dédiés aux piétons. Les pistes cyclables peuvent être unidirectionnelles, à un seul sens de circulation, ou bidirectionnelles, à deux sens de circulation.

Les pistes cyclables peuvent être à double sens ou à sens unique et, dans ce cas, on en trouve de chaque côté de la route. La circulation se fait à droite, comme pour les voitures sur la chaussée.

Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes..

Cyclistes et automobilistes doivent faire attention aux intersections.

Lien vers code de la route : Article R110-2

En ville, lorsque vous pédalez **dans une zone où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h,**(applicable donc aux zones de rencontres) vous pouvez emprunter les voies dans les deux sens.

C'est aussi valable pour les « conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés » et les « cyclomobiles légers », en vertu de l'article R. 412-28-1 du Code de la route. **Il précise que cette règle prévaut « sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».**

Le double sens cyclable a été officiellement introduit en juillet 2008 dans le droit français : le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 prévoyait la mise en place des DSC pour les cyclistes dans les zones 30 et les zones de rencontre. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est parfois impressionnant dans les rues étroites.

Ces rues à sens unique pour lesquelles les cyclistes bénéficient d'une dérogation doivent être spécifiées par un panneau « sauf vélos ». **Il doit alors obligatoirement figurer en dessous du panneau sens interdit** qui indique aux voitures qu'ils ne peuvent emprunter la rue que dans un sens.

Il convient donc de toujours vérifier si la règle générale s'applique bien dans la rue que vous empruntez. Les collectivités avaient 2 ans pour se mettre en conformité en aménageant les rues concernées, ou en prenant un arrêté pour exclure certaines rues. « Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010.

L**es motifs d'un tel arrêté fondés sur l'étroitesse de la chaussée (de 2,5m à 3,1m)** et conjuguée à la présence d'une ligne de bus, d'un virage dangereux, d'une forte déclivité ou d'un manque de visibilité sont acceptés. **Si la mairie juge utile, pour des raisons de sécurité, de déroger à la règle, elle doit l'inscrire dans un arrêté municipal.** Dans ce cas de figure, le panneau « sauf vélo » ne sera pas visible en dessous du panneau sens interdit.

La chaussée à voie centrale banalisée, ou « C.V.C.B. », ou Chaucidou est un a**ménagement particulier d'une chaussée lorsqu'il est impossible, pour des questions de largeur disponible, d'y tracer des bandes cyclables.** On crée alors une voie centrale de circulation générale, banalisée car elle accueille la circulation dans les deux sens. **La largeur restante est octroyée à des accotements revêtus où peuvent circuler piétons et cyclistes et permettent aux véhicules motorisés de se croiser en empiétant sur ces espaces.**

La CVCB ne doit être réalisée que sur des voies à faible trafic (ou trafic pendulaire) : < 5000 vl / j et sur des voies à vitesses limitées entre 30 et 50 km/h.*(Cerema_Direction territoriale Ouest)*

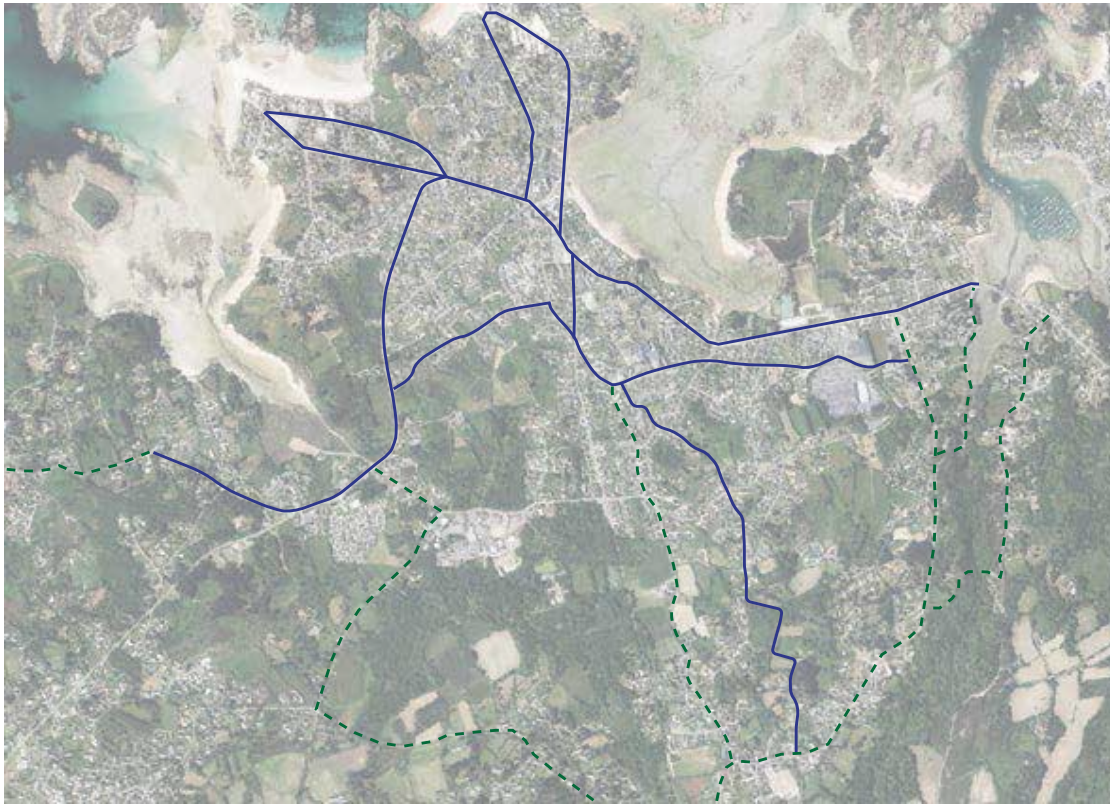
Il n'y a pas, à l'heure actuelle, de panneau officiel indiquant l'entrée d'une chaussée à voie centrale banalisée, cependant on constate l'émergence de certains signaux à l'initiative des gestionnaires locaux.

FICHE ACTION N°1 MOBILITÉ UNE APPROCHE QUOTIDIENNE ET TOURISTIQUE

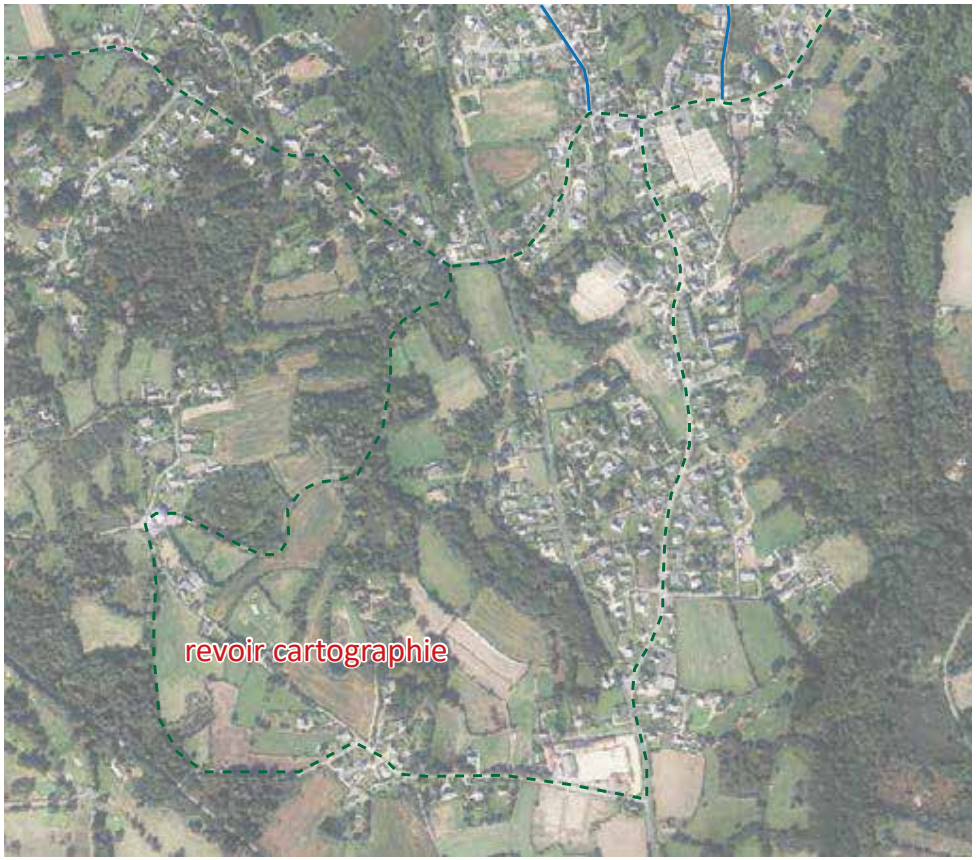
Les itinéraires cyclables ciblés pour la commune de Trégastel sont repris et développés à travers ce document. L'ensemble a été scindé en différents tronçons, pour lesquels des préconisations et des scénarios d'aménagement ont été réalisés.

Deux niveaux se structurent sur le réseau (cf. cartographies ci-dessous et ci-contre) :
- **Les itinéraires structurants,** répondants notamment aux **déplacements du quotidien dits «déplacements utilitaires»**, qui intègrent à la fois les déplacements domicile-travail, scolaires, d'achats, de loisirs... Ils sont également structurants pour les déplacements touristiques, en reliant les points majeurs, les plages et l'office du tourisme.

- Les déplacements touristiques, de découverte qui répondent à la fois à des objectifs de valorisation du territoire et de développement d'un tourisme plus respectueux de l'environnement. Le tourisme durable tendant à être de plus en plus plébiscité, les enjeux de son développement se posent comme prioritaires pour des communes comme Trégastel qui subissent en période estivale de fortes pressions liées à la circulation des véhicules motorisés et leur stationnement. Ces itinéraires sont davantage tournés vers une découverte pédestre et nécessiteront très peu ou pas d'aménagement. L'implantation seule de jalonnement est suffisante.



Cartographies des itinéraires développés



Itinéraire structurant

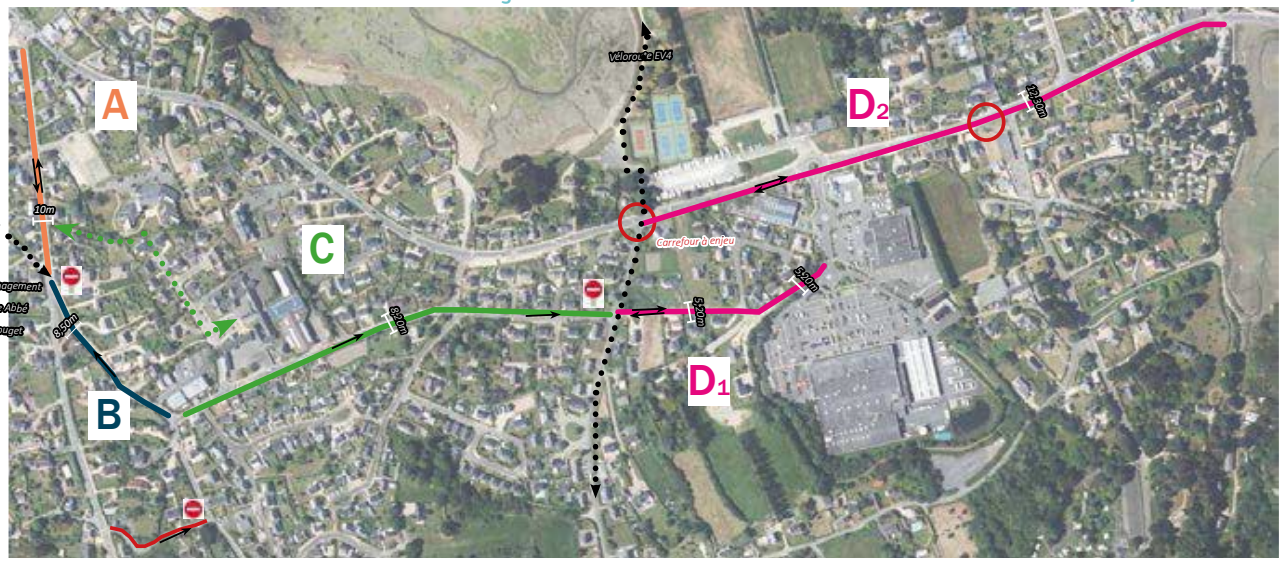
Itinéraire complémentaire

2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre : Court terme

FICHE ACTION N°1 TRONÇON 1 : LIAISON PERROS-GUIREC / TRÉGASTEL



Localisation du tracé

CONTEXTE :
A : TMJA en 2021 de 9 721 véhicules sur la D11. Un niveau de trafic nécessitant un aménagement en site propre. 4 % de poids-lourds en moyenne circulant sur le tronçon de départementale.
B : Route de desserte locale connectant la RD11 à la rue des Ecoles, où se trouve l'école publique Picherel
C : Axe de desserte de l'école publique Picherel et rue permettant de se connecter à la zone commerciale à l'est.
D1 : Impasse véhicule (attention panneau), zone résidentiel
D2 : TMJA en 2021, sur le tronçon D2 est égal à 5160 véhicules dont 133 poids lourds. Avec ce niveau de fréquentation, il est recommandé la création de pistes cyclables en site propre.

OBJECTIFS :
Sécuriser les déplacements des mobilités actives et notamment des cyclistes sur la D788, axe fortement fréquenté lors de la période estivale.

Favoriser et valoriser le déplacement d'un public sensible : les enfants sur la rue des écoles avec un apaisement de la circulation des véhicules.

TMAJ = Trafic moyen journalier annuel (datarmor.cotesdarmor.fr/applications/carte-du-trafic-routier-en-2021)

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

Composition de l'aménagement :

- A : Reprise du chaucidou existant.
- B : Mise en sens unique pour les véhicules motorisés, création d'une vélorue ou d'une voie cyclable bidirectionnelle.
- C :Valorisation des modes doux sur la voirie, Zone 30 avec valorisation du stationnement et au nord une largeur de trottoir de 1,80m minimum pour desservir l'école.
- D1 : Modification du panneau impasse, pour impasse avec issue vélo/piéton
- D2 : Création d'une voie cyclable bidirectionnelle sur le Sud de la voie

Conduite du projet

- Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel
- Partenaires à associer : Possibilité d'associer l'école et les parents d'élèves, le Département pour le tronçon A.
- Missions complémentaires : Relever topographique, étude géotechnique

Approche financière :

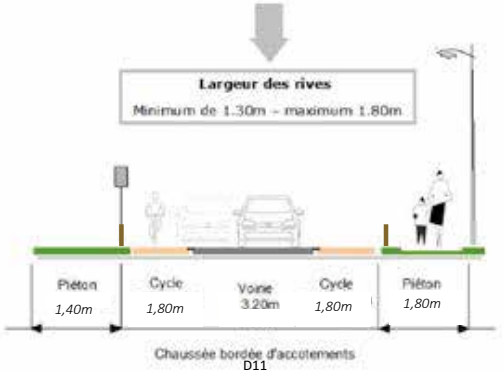
Poste	Chiffrage
Piste cyclable bidirectionnelle _ Stabilisé	85€ / mL
Piste cyclable bidirectionnelle _ Enrobé (bordure collée / enrobé de synthèse / structure légère)	200€ / mL
Reprise voirie (revêtement Goasq /bordure granit/reprise structure)	125€ / m2
Reprise trottoir (asphalte + bordures béton)	80€ / mL
Création stationnement végétalisé (reprise structure voirie, plantation)	150€ / m2
Création d'un plateau (10m)	12 500€

Réglementation :

- Pour tous aménagements sur la départementale une distance minimum de 5,50m de largeur de voirie doit être conservée (voire projet route de Trébeurdun)
- Une voie verte ne peut être envisagée le long de la D11. En effet le guide ARP préconise, compte tenu du trafic journalier de la D11, une bande de sécurité entre la voie verte et la chaussé de 1,5m, l'emprise minimal sur le tronçon A n'est pas suffisamment important pour assurer un tel dispositif.
- La bande cyclable est une voie sur la chaussée principale qui est réservée exclusivement aux cycles. Elle est délimitée par une ligne de peinture, discontinue ou continue si nécessaire. La largeur préconisée est de 1,5 m, avec un maximum de 2 m. En respectant, une largeur de trottoir de 1,40m sans obstacle et une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée, l'emprise du tronçon A n'est pas suffisant pour un tel dispositif.

Photographie situation actuelle
Tronçon A

A



NB : Les coupes sont projetées dans le sens de prise des photographies

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

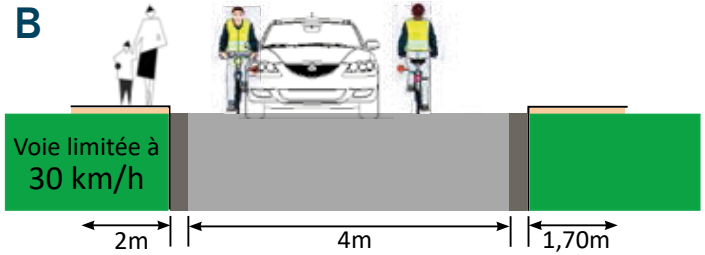
Priorité de mise en œuvre : Court terme

FICHE ACTION N°1 Tronçon 1 : Liaison Perros-Guirec / Trégastel

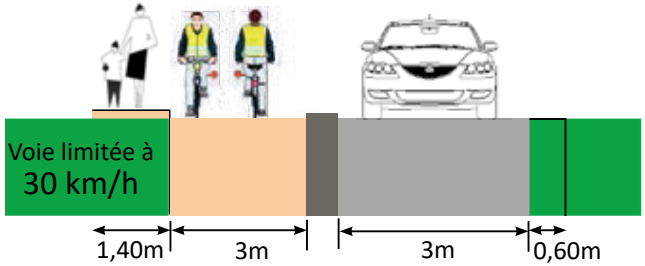
Tronçon B

Tronçon C

B

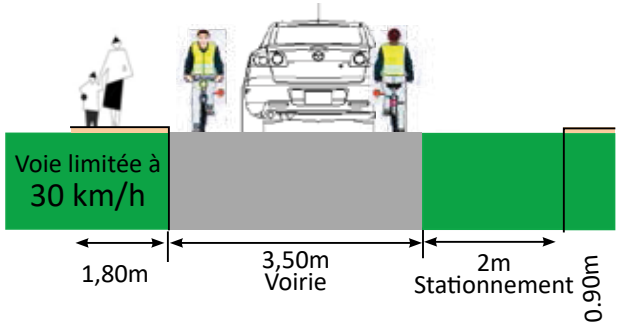


Scénario 1 : Vélorue



Scénario 2 : Piste cyclable bidirectionnelle

C



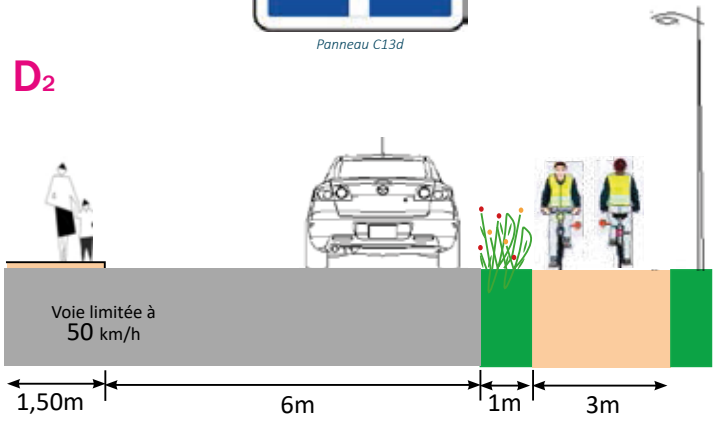
Scénario : Zone 30

D1

Scénario 1 : Modification signalétique

Panneau C13d

D2



Scénario 2 : Piste cyclable bidirectionnelle

2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre | Court terme

FICHE ACTION N°2 TRONÇON 2 : LIAISON TRÉGASTEL, CŒUR ATTRACTIF / TRÉGASTEL-BOURG

Localisation du tracé

CONTEXTE :
Scénario A : La route du Bourg, axe au trafic relativement restreint mais nécessitant des aménagements pour limiter la vitesse pouvant être excessive sur certains tronçons.

OBJECTIFS :
Créer une connexion vers et depuis le centre-bourg historique

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

Composition de l'aménagement :

- A : Tronçon localisé dans la densité urbaine, aujourd'hui zone 30 signalée avec un panneau. Les espaces de circulation pour les piétons sont quasi-inexistants. La création d'une zone de rencontre semble plus adaptée pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers et limiter au maximum la vitesse des véhicules motorisés. Un aménagement global de l'entrée de bourg pourrait permettre de réaliser ce tronçon.
- B : Voirie à 50km/h menée en Chaucidou, conservation de ce traitement. Il serait judicieux de veiller au bon effacement des anciens tracés.
- C : De retour dans la densité urbaine, création d'une voie motorisée à sens unique et d'un aménagement cyclable : vélorue ou double sens cyclable.

Réglementation :

- Respect des préconisations à proximité d'un monument historique (Eglise Ste-Laurent classée)

Conduite du projet

- Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel
- Partenaires à associer : -
- Missions complémentaires : Relevé topographique, campagne de comptage véhicules et vélos

Approche financière (scénario A) :

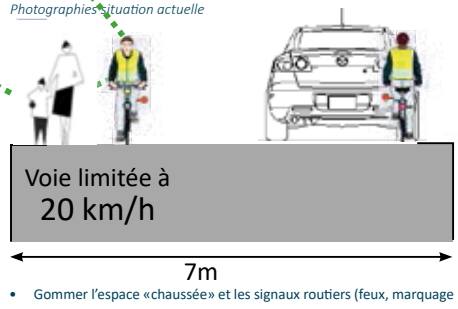
Poste	Estimation
Reprise voirie (revêtement Goasq /bordure granit/reprise structure)	125€ / m2
Marquage au sol	Entre 20€ et 90€ / m2
Reprise trottoir (asphalte + bordures béton)	80€ / mL
Création zone de rencontre (pavés granit)	350€ / m2

A

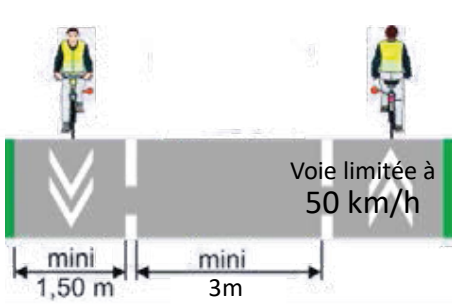
B

C

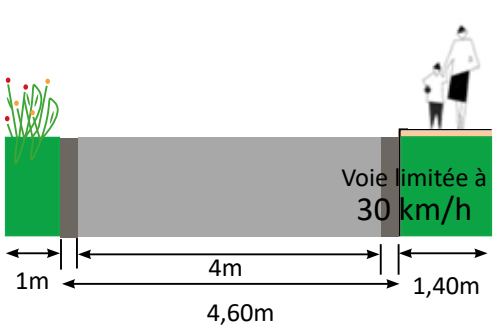
Photographies situation actuelle



- Gommer l'espace «chaussée» et les signaux routiers (feux, marquage au sol de la séparation de chaussée, ...) , suppression des passages piétons
- Construire un aménagement, une «plateforme» de circulation qui fait comprendre à chaque usager que la circulation de tous est permise sur l'ensemble de l'espace.
- Supprimer la circulation locale de transit et gérer le stationnement.
- Accompagner l'approche globale de modération de la vitesse avec des objectifs d'apaisement de la circulation.



Scénario : Chaucidou voirie double sens (aménagement existant)



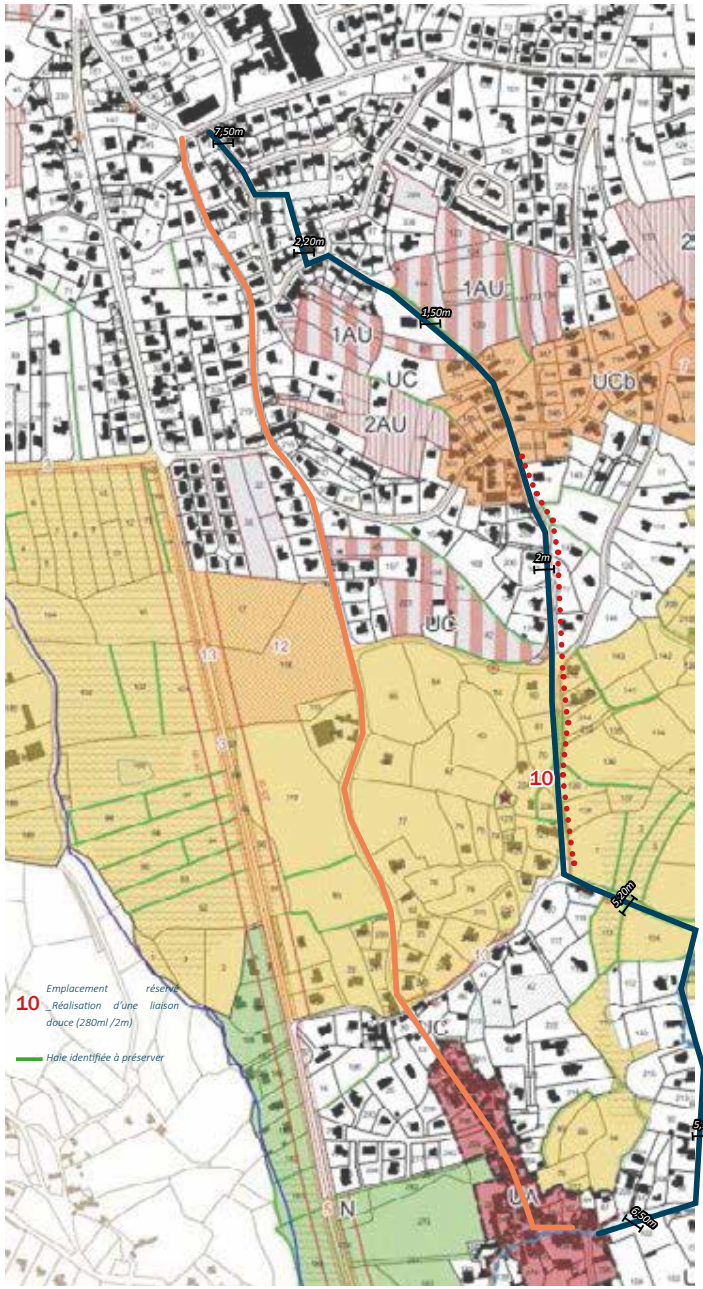
Scénario : Vélorue

2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre : Moyen / Long terme

FICHE ACTION N°2 Tronçon 2 : Liaison Trégastel, cœur attractif / Trégastel-bourg (Scénario B)



DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

Composition de l'aménagement :

• B : Ce scénario semble être, un axe destiné à la déambulation touristique. Les largeurs disponibles, compte tenu de la préservation d'un grand nombre, de linéaire de haies, ne permettent pas des aménagements tels que des pistes cyclables bidirectionnelles ou voie verte d'une largeur minimum de 3m. Cependant les séquences paysagères proposées et le caractère bucolique des lieux invitent à une valorisation de cet itinéraire avec une signalétique adaptée et la reprise de certains tronçons.

Approche financière (scénario B) :

Poste	Estimation
Signalétique verticale de jalonnement	300€ / unité (avec mise en oeuvre)
Signalétique verticale routière	350€ / unité (avec mise en oeuvre)

Réglementation :

• Respect de la préservation des linéaires de haies (PLU)
• Respect des préconisations à proximité d'un monument historique (Eglise Ste-Laurent classée)

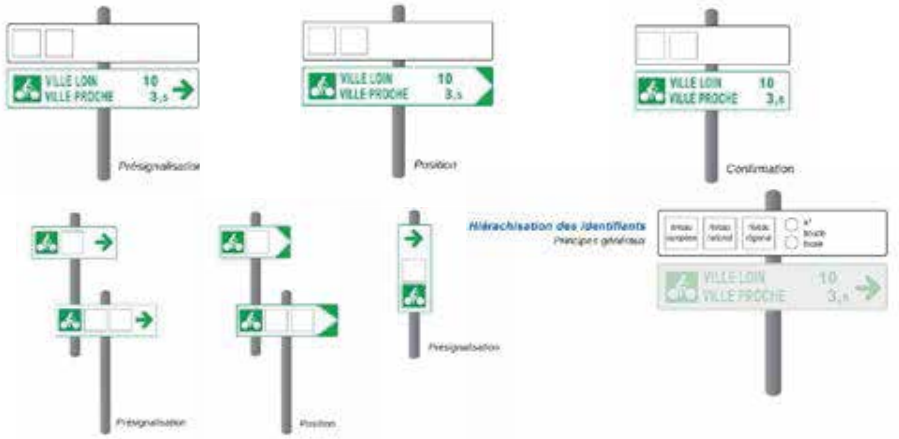
LOGOTYPES IDENTIFIANT DES BOUCLES LOCALES

Les logotypes des boucles locales ne sont pas définis. Ils sont à la discrétion du comité de pilotage de l'itinéraire concerné. Ils doivent cependant satisfaire aux exigences générales fixées par l'IISR (Cf. supra). Le logotype peut être de forme ronde pour se distinguer des logotypes précités.

Photographies situation actuelle

VTT FFC ®
www.ffc.fr

Jaune :
Indique qu'il s'agit d'un circuit local. C'est la plus commune des balises.



Fiche CEREMA : Signalétique vélo

2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre : Moyen terme

FICHE ACTION N°3 SECTEUR COEUR DE TRÉGASTEL / GRÈVE BLANCHE

Localisation du tracé

CONTEXTE :
Création d'itinéraires cyclables dans un contexte urbain dense et dont une première partie des tronçons (A et B), sont localisés sur une route départementale, la D788.

La création des itinéraires cyclables doit prendre en compte les contraintes liées à la présence de la départementale et le plan de circulation des véhicules.

OBJECTIFS :
Réorganiser les espaces pour favoriser une plus grande cohabitation entre les modes actifs, canaliser le stationnement longitudinal.

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

Composition de l'aménagement :

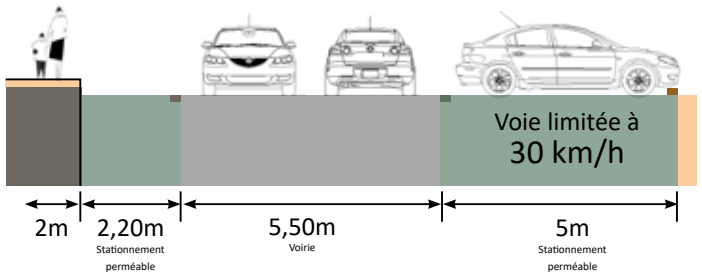
- A : Création d'une zone 30 (esquisse projet) ou proposition de création d'une zone de rencontre 20.
- B : Compte tenu du TMJA de 3 279 véhicules dont 108 poids lourds, les scénarios envisageables sont : du choucidou avec plateau pour limiter la vitesse ou le passage en zone 30 pour la création d'une zone de trafic mixte. Cette zone nouvelle zone 30 pourra être accompagnée d'une écluse pour faire respecter la vitesse.

Réglementation :

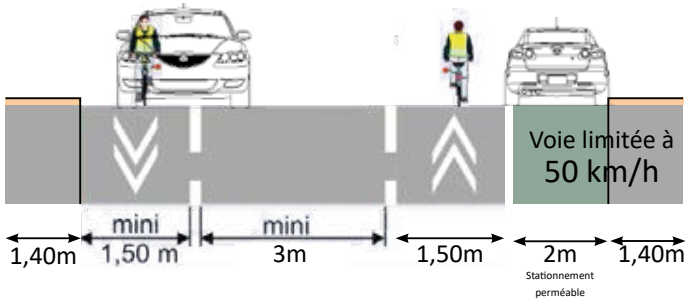
- Prendre en compte le guide d'aménagements sur routes départementales réalisé par le Département des Côtes d'Armor.

Conduite du projet

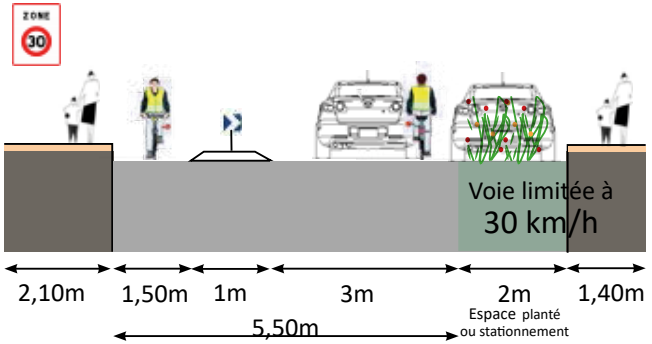
- Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel / Communauté de communes
- Partenaires à associer : Communauté de communes, Département
- Missions complémentaires : étude de faisabilité spécifique à la D788, campagnes de comptages, relevés topographiques, étude géotechnique



Scénario : Zone 30, désimperméabiliser l'espace public



Scénario 1 : Chaucidou voirie double sens



Scénario 2 : Trafic mixte avec dispositif de ralentissement

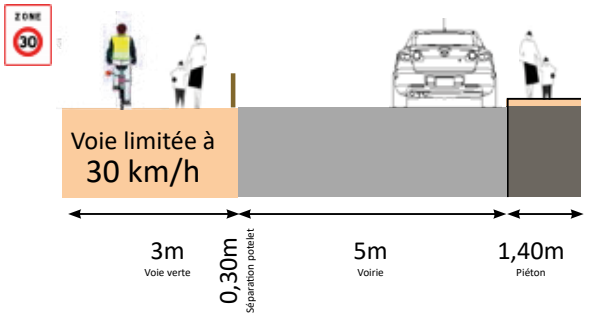
2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

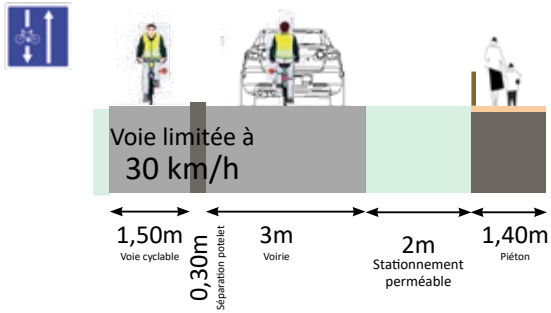
Priorité de mise en œuvre : Moyen terme

FICHE ACTION N°3 Secteur cœur de Trégastel / Grève Blanche

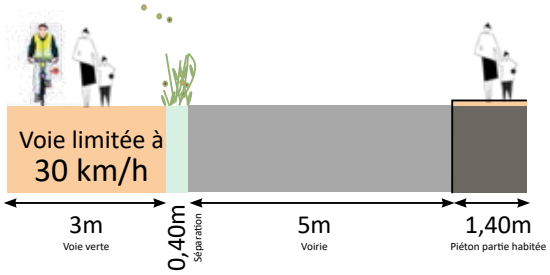
C1 Scénario : Création voie verte



C2 Scénario : Maintient d'un sens cyclable en site propre. Création d'un espace piéton, infranchissable pour les véhicules.

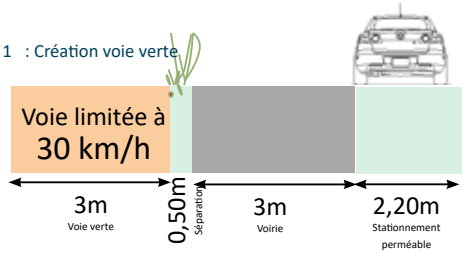


D1 Scénario : Sécurasation des mobilités actives. Création voie verte.

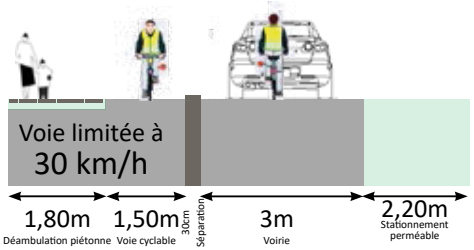


D2

D2 Scénario 1 : Création voie verte



Scénario 2 : Double sens cyclable



Approche financière :

Poste	Estimation
Création voie verte contexte urbain	125 € / m2
Pose potelet bois (borne anti-stationnement, 75cm)	130€ / unité
Reprise trottoir (asphalte + bordures béton)	80€ / mL
Création stationnement végétalisé (reprise structure voirie, désimperméabilisation)	110€ / m2
Reprise des aires de stationnement	150€ / m2

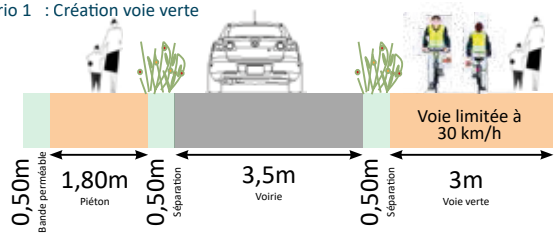
2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

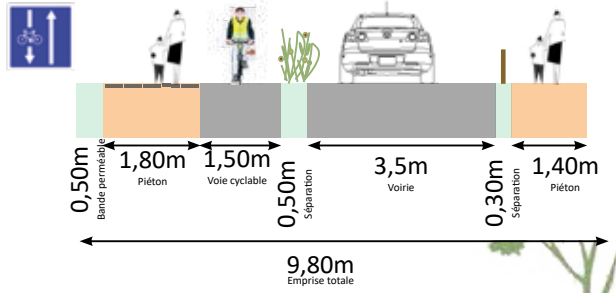
Priorité de mise en œuvre : Moyen terme

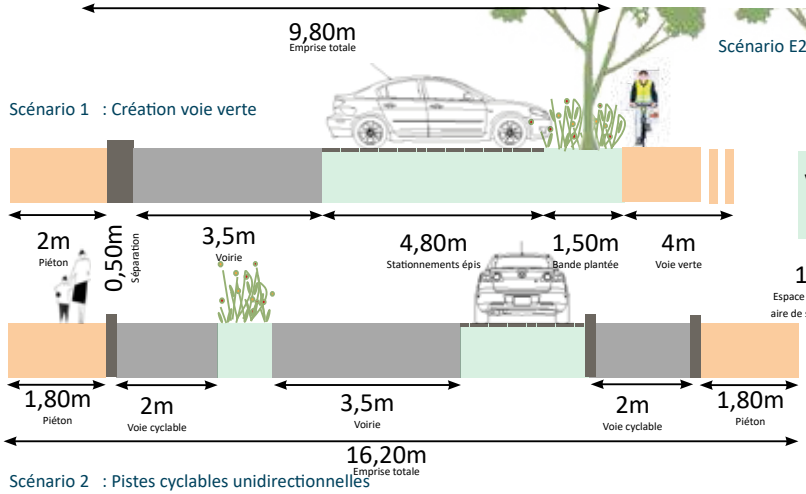
FICHE ACTION N°3 Secteur cœur de Trégastel / Grève Blanche

Scénario 1 : Création voie verte

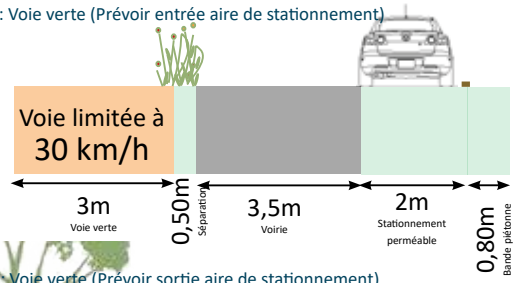


Scénario 2 : Double sens cyclable

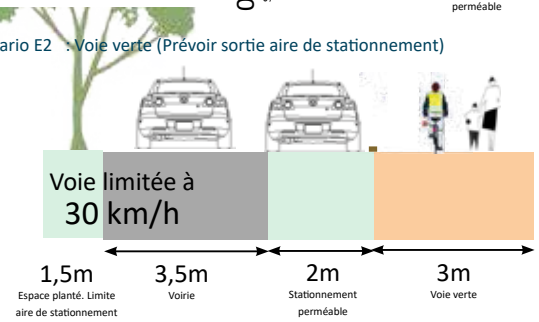




Scénario E1 : Voie verte (Prévoir entrée aire de stationnement)



Scénario E2 : Voie verte (Prévoir sortie aire de stationnement)



Localisation des espaces de stationnement : Quelle réorganisation possible ? Quelle gestion estivale ?

Stationnement :

- A partir des surfaces de stationnement, voici une note de calculs permettant d'évaluer le nombre de places possibles sur chaque site.

Une place de stationnement = 2,5 x 5 = 12,5m²

Stationnement + voirie sens unique = 12,5 + (2,5 x 3,5) = 21,25m²

Stationnement + voirie double sens = 12,5 + (2,5 x 6) = 27,5m²

P1 = min 36places / max 47places
P2 = min 72places / max 94places
P3 = min 123 places / max 160places

Ce décompte du nombre de stationnement est à relativiser. En effet dans ce calcul, ne sont pas pris en compte les espaces alloués à la végétalisation des aires de stationnement qui permettent de gérer la perméabilité du sol.

Un cadre de vie à proximité immédiate de la côté de granit rose, suggère en effet, la création d'espace de stationnement dans une ambiance végétale et naturelle.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre | Court terme

FICHE ACTION N°4 : ENTRÉE SUD-OUEST / TRÉBEURDEN _ COEUR ATTRACTIF

Localisation du tracé

CONTEXTE :
Ker Lannou : rue résidentielle en impasse
Rue Crec'h Morvan : rue résidentielle en impasse
Rue Abbé Bouget : rue actuellement partiellement en sens unique, sur le tronçon en approche de la place Ste-Anne.

OBJECTIFS :
Continuité de la connexion vers la plage du Grannec.
Connexion à la route de Lannion, permet de rejoindre également la route du Bourg et la rue des Ecoles.

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

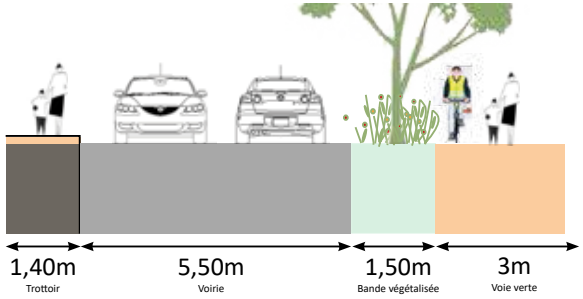
Composition de l'aménagement :

- A : Remplacer le panneau actuel C13a au début de la rue par un panneau C13d indiquant la possibilité pour les piétons et cycles de poursuivre leur itinéraire. Valorisation des modes actifs : création d'une voie verte et reprise des trottoirs, respect des préconisations 1,40m.
- B : Mise en place de potelets bois à chacune des extrémités du chemin (passage interdit véhicule), décapage de la terre végétale et mise en place d'un sable stabilisé. Passage du chemin en voie verte.
- C : Création d'une zone de rencontre de la rue et remplacement du panneau actuel C13a au début de la rue côté intersection avec la rue Abbé Bouget par un panneau C13d.

Réglementation :

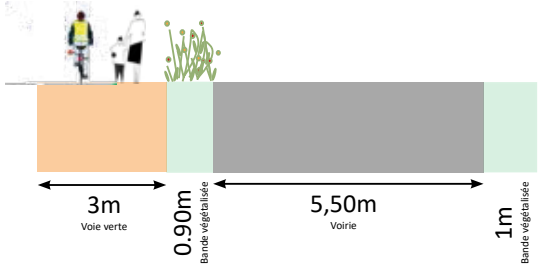
- Limite de zone de présomption de prescriptions archéologiques

A1



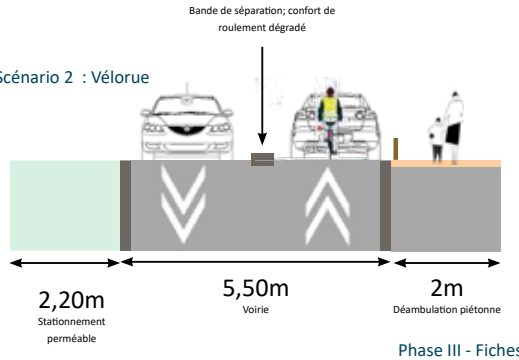
A2

Scénario 1 : Voie verte



A2

Scénario 2 : Vélorue



2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre : Court terme

FICHE ACTION N°4 : Entrée Sud-Ouest / Trébeurden _ Coeur attractif

Conduite du projet

- Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel
- Partenaires à associer : -
- Missions complémentaires : Aucune étude ou mission particulière à prévoir

Approche financière :

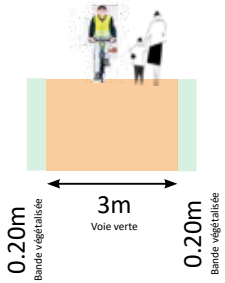
Poste	Estimation
Signalisation verticale routière	350€ / unité
Jalonnement verticale	300€ / unité
Création Voie verte + séparation végétale	150 € / m2
Plantation arbre	1250 € / unité
Création vélorue	125 € / m2
Création stationnement végétalisé (reprise structure voirie, désimperméabilisation)	110€ / m2

B

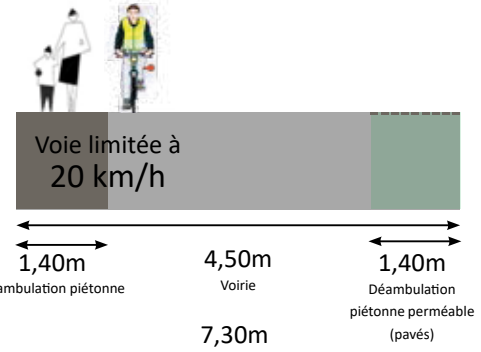
C

Scénario 1 : Voie verte

PROJET :
Création d'une voie verte, avec pour un tronçons, une reprise de la structure pour véhicule. Passage autorisé des riverains. Puis création d'une voie verte accessible à tous (PMR inclus, ce qui n'est aujourd'hui difficile avec un chemin enherbé).



Scénario : zone de rencontre



- Gommer l'espace «chaussée» et les signaux routiers (feux, marquage au sol de la séparation de chaussée, ...) , suppression des passages piétons
- Construire un aménagement, une «plateforme» de circulation qui fait comprendre à chaque usager que la circulation de tous est permise sur l'ensemble de l'espace. Ou travailler la matérialité des sols pour guider les usagers dans l'espace.
- Supprimer la circulation locale de transit et gérer le stationnement.
- Accompagner l'approche globale de modération de la vitesse avec des objectifs d'apaisement de la circulation.

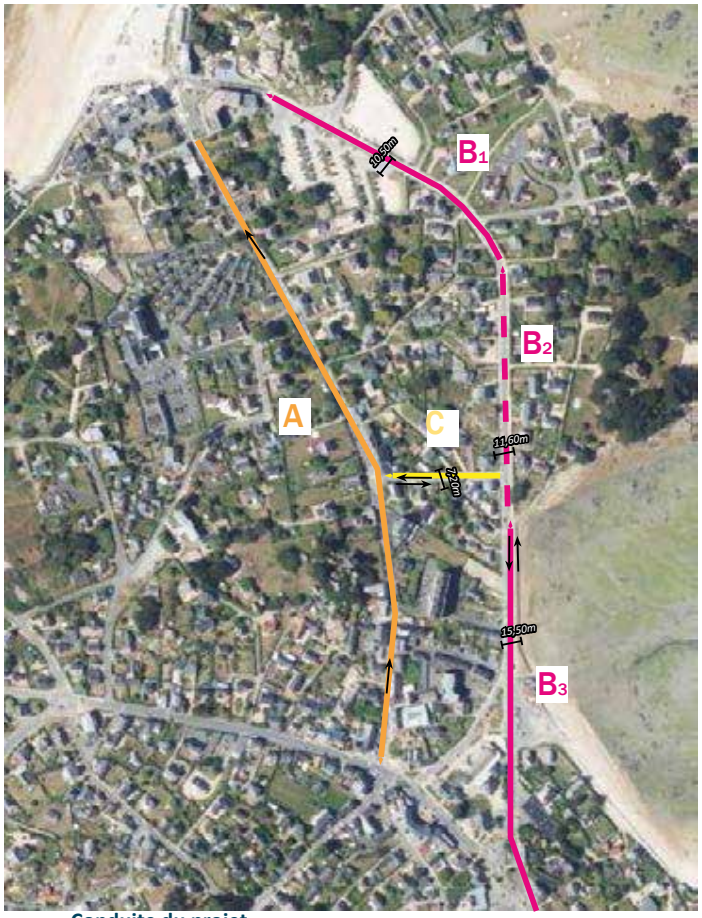
Scénario 2 : Jalonnement

2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre : Moyen terme

FICHE ACTION N°5 BOULEVARD DU COZ PORS



CONTEXTE :
Trafic mixte, entre desserte résidentiel et desserte des plages et des parkings de l'aquarium et des parkings de l'île Renote. Un stationnement longitudinal bien marqué et organisé pour la rue du Général de Gaulle, mais un constat qui n'est pas identique pour le Boulevard du Coz-Pors où une simple bande non revêtue est mobilisée pour le stationnement des véhicules motorisés, sans délimitation de places.

OBJECTIFS :
Réorganiser les différents espaces, notamment de stationnement pour le boulevard, et favoriser la cohabitation entre les différents modes au sein de ces espaces densément fréquentés en période estivale.

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

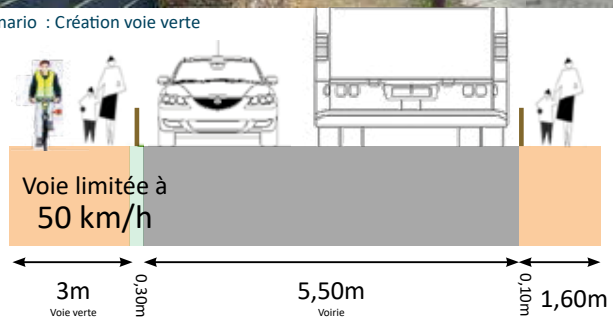
Composition de l'aménagement :

- A : Aménagement existant, zone de rencontre, sens unique véhicule avec contre sens cyclable.
- B : Valorisation des modes actifs : création d'une piste cyclable et/ou voie verte pour assurer la continuité d(un itinéraire pour les modes doux sécurisés

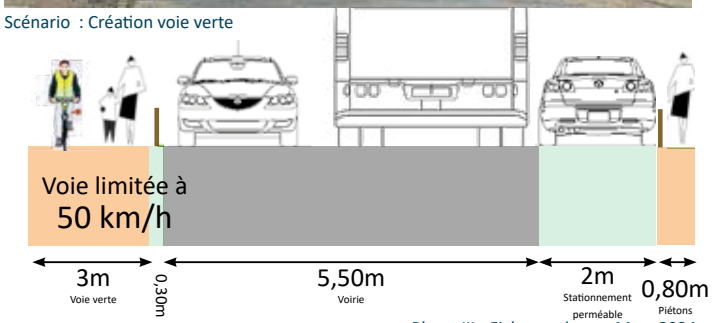
Réglementation :

- Rappels : L'interdiction du double sens cyclable, prévue par arrêté, doit être motivée. Une décision du Tribunal Administratif de Rouen a précisé qu'un arrêté interdisant le **DSC ne peut être pris que lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige** (TA de Rouen, 10 janvier 2013, Association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly).
- Une autre décision (CAA Marseille, 24 octobre 2014, Association Vélo en Têt de Perpignan contre la commune de Perpignan, n°12MA04902) **précise que les arrêtés d'interdiction de DSC ne peuvent pas être pris pour des motifs portant sur l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface ou de lignes de bus.**
- Néanmoins, les motifs d'un tel arrêté fondés sur l'étroitesse de la chaussée (de 2,5m à 3,1m) et conjuguée à la présence d'une ligne de bus, d'un virage dangereux, d'une forte déclivité ou d'un manque de visibilité sont acceptés.

Scénario : Création voie verte



Scénario : Création voie verte



Conduite du projet

- Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel
- Partenaires à associer : LTC
- Missions complémentaires : étude géotechnique

Approche financière :

Poste	Chiffrage
Création d'une piste cyclable bidirectionnelle	125 € / m2
Création voie verte	125 € / m2
Pose potelet bois (borne anti-stationnement, 75cm)	130€ / unité
Création espace de déambulation stabilisé	90€ / m2

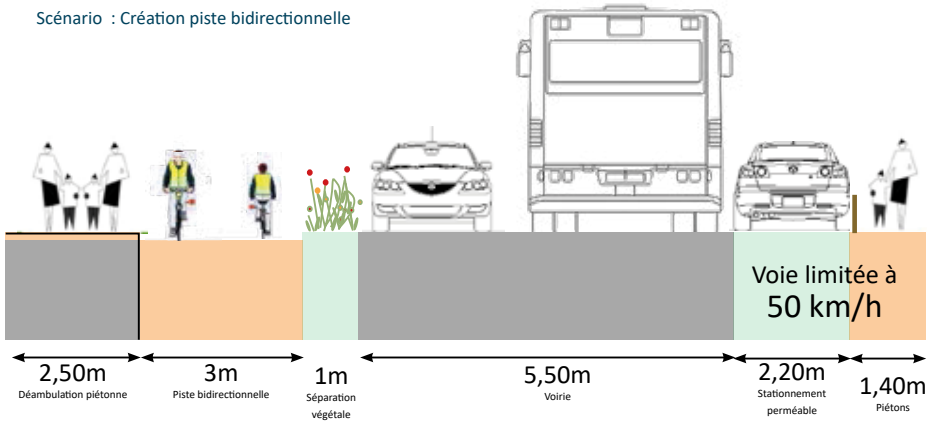
2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

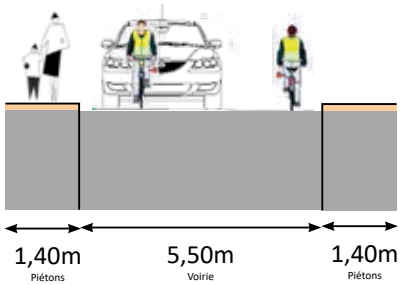
Priorité de mise en œuvre : Court terme

FICHE ACTION N°5 Boulevard du Coz Pors

Scénario : Création piste bidirectionnelle



Scénario : Reprise chaussée avec création de trottoirs respectant les 1,40m minimum



2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre : Court terme

FICHE ACTION N°6 : CRÉER UN MAILLAGE DE VOIES CYCLABLES ET VOIES PIÉTONNES

Où ?
Espace concerné : Tout le territoire communal

Situation actuelle :
La commune de Trégastel est plébiscité par de nombreux usagers et notamment : les piétons et les cycles. Cepedant les aménagements cyclables sont peu adaptés et les trottoirs sont trop étroits pour assurer la déambulation des piétons et PMR en tout sécurité. Ainsi, pour diminuer l'utilisation quotidienne de la voiture pour de petits trajets, il est nécessaire d'offrir aux Trégastellois des solutions annexes : de larges trottoirs et des pistes cyclables.

Projet
- **Mise aux normes des espaces piétons dès lors que cela est possible**
- **Proposer des itinéraires pour les modes doux et une alternative à l'utilisation de la voiture dans les petits trajets quotidiens**
- **Répondre à la loi d'orientation des mobilités**
- **Participer à la prise en compte de l'urgence environnementale et climatique**
- **Répondre à l'objectif du PADD de création de liaisons douces, notamment au cœur du bourg**

Conduite du projet
- **Maître d'Ouvrage/ porteur du projet :** Mairie de Trégastel
- **Partenaires à associer :** Dép. 22, entreprises, association de cyclistes, association de personnes à mobilité réduite
- **Missions complémentaires :** Relevés topographiques, Diagnostic amiante et HAP.

Approche financière
Enveloppe financière : ND
Financements possibles :
- Région Bretagne / Mobilités Actives et Projet Centralité / DETR et DSIL / AAP vélo
- Fonds européens / Feder

Calendrier prévisionnel
Les axes structurants de la commune doivent être dans un premier temps, les vecteurs des déplacements doux. Puis des itinéraires secondaires pourront voir le jour notamment dans le centre bourg (séquence 2 et 1) puis dans un périmètre plus élargi. En parallèle de ces travaux, un itinéraire en direction des hameaux pourrait être défini avec de la signalétique (peu coûteuse) d'abord puis avec des aménagements.
Revoir la signalétique est un élément peu coûteux et rapide à mettre en œuvre pour valoriser les déplacements piétons depuis le coeur attractif ou depuis des zones attractives de la commune pour inciter les piétons à effectuer ces déplacements sans leur voiture.

Réglementation
CBCV (ou Chaucidou) Aménagement pouvant convenir selon les configurations rencontrées, à des trafics inférieurs ou égaux à 4 500 véhicules/jour (dans les deux sens).
Dimensions :
- Largeur de la rive de 1,50 m minimum hors marquage. En présence de stationnements et/ou si la voie est circulée par une ou plusieurs lignes régulières de bus, les bandes de rives seront idéalement élargies à 1,80m.
- Lorsque la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h et que la circulation des PL reste occasionnelle, la Largeur minimale de la voie centrale peut être abaissée à 2,50m, soit une emprise totale de la chaussée de 5,50m minimum.

En agglomération, la mise en place d'une CVCB s'accompagnera idéalement d'une réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h.

Réglementation

Type	Caractéristique	Coût
Voie verte (3m de large minimum préconisé)	Hors de la circulation générale et réservée aux véhicules non motorisés. Elle offre un espace de détente en dehors du trafic	Entre 50 et 300 € du mètre linéaire (selon emprise existante ou à créer)
La piste cyclable (2 à 3 m de large préconisé)	Qu'elle soit unidirectionnelle ou bidirectionnelle, elle est séparée physiquement de la chaussée. Elle sécurise le cycliste sur des axes lourds.	Entre 60 et 250 € du mètre linéaire (coût variable selon bidirectionnelle ou unidirectionnelle et si un accotement est à créer)
La bande cyclable (1,5 m préconisé)	Il s'agit d'un espace de la chaussée réservée aux cyclistes, matérialisé par une simple bande, elle est plutôt adaptée en milieu urbain	30€ du mètre linéaire sur la chaussée 150 € du mètre linéaire sur nouvel accotement

© Ville Ploubazlanec - Octobre 2023

Box vélo : env. 5000€/ box (2places)

Borne de recharge 4vélos : 6400€ HT (hors pose et customisation aux couleurs de la commune)

Des casiers proposés proches de la voie vertes ou proches des commerces pour permettre aux cyclotouristes notamment et usagers quotidien de déposer leur équipement et librement de faire leur achat ou la découverte du bourg.

2

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre | Court terme

FICHE ACTION N° 7: VALORISER LA PRATIQUE DU VÉLO

Où ?

Espace concerné : Tout le territoire communal

Situation actuelle :

Aujourd'hui la pratique du vélo est parfois vue comme une contrainte notamment pour l'achat d'un vélo électrique permettant de parcourir de plus grandes distances et de limiter l'effort.

Projet

- **Valoriser la pratique du vélo grâce à un soutien financier des entreprises et de l'Etat.**

Conduite du projet

- **Maître d'Ouvrage/ porteur du projet :** Mairie de Trégastel
- **Partenaires à associer :** Entreprises, Etat

Approche financière

Enveloppe financière : ND
Financements possibles :
- Région Bretagne / Mobilités Actives et Projet Centralité / DETR et DSIL / AAP vélo
- Fonds européens / Feder

Projet

Pour valoriser l'utilisation des modes doux et notamment du vélo plusieurs rappels peuvent être faits aux acteurs du territoire :
- **Pour les entreprises :** exonérations de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu pour la recharge électrique mise à disposition par les employeurs à leurs salariés.
- **Pour les particuliers :** Un forfait mobilité durable, jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo : les employeurs pourront contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales. Afin de développer la pratique cyclable sur le territoire, la CCCE a choisi d'aider les habitants de l'ensemble de ses communes pour qu'ils s'équipent de VAE. Pour cela, une aide à l'achat de 100€ est mise en place.

Enfin, l'offre d'itinéraires cyclables et piétons doit également être accompagnée de services. En effet, les cyclistes auront besoin de mobilier adéquat pour stationner ou pour ranger leurs vélos en tout sécurité ainsi que leurs matériels (consignes). Des stations de gonflages et de réparation doivent être prévues et pourquoi pas un point de ravitaillement en eau potable.

Pour les piétons et compte tenu de la moyenne d'âge élevée sur la commune de Trégastel, les habitants lors des ateliers de concertation ont plébiscité une augmentation du mobilier urbain notamment dans le centre attractif proche des commerces pour pouvoir faire des haltes et se retrouver.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À DÉVELOPPER AU SEIN DE LA COMMUNE DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre | Court terme

FICHE ACTION N°8 : TRAVAILLER LA «CODIFICATION» DES ESPACES PUBLICS ET VOIRIES

Où ?

Espace concerné : Ensemble du territoire communale

Situation actuelle :

Actuellement, les espaces de circulation sur le territoire communal sont majoritairement dominés par les itinéraires de circulation dédiés aux véhicules motorisés. Il est donc parfois difficile pour l'ensemble des usagers d'avoir une compréhension des espaces de circulation de chacun et quel comportement adopté. Le partage de l'espace public est une problématique complexe qui doit répondre à de nombreux enjeux : Usage de l'espace / Conflits d'usage / Évolution des pratiques de mobilités / Gestion des réseaux de voirie.

Projet

Codifier les espaces : Accompagner les parcours des usagers dans les différentes pratiques :

- **Piétons :**

Un végétal identitaire (1 type de plantation) peut être présent le long des cheminements piétons et dessiner une trame piétonne. Ce «vocabulaire végétal» spécifique aux piétons permet de le guider ou de lui indiquer un élément à observer : un arbre identitaire (arbre qui joue avec les saisons, avec un port atypique, une floraison particulière…) positionné sur le parcours peut agrémenter un lieu de pause et créer un emplacement singulier sur l'espace public.
Le végétal peut aussi servir à faire référence à des éléments disparus. Réintroduire des vergers ou la présence ancienne de vignes par exemple.

Une matérialité peut également être mise en place pour que les itinéraires piétons dans le bourg ou dans les hameaux soient reconnaissables. Cette matérialité peut être accompagnée d'un code couleur.

- **Espaces cyclables :**

A l'image, des itinéraires piétons, les itinéraires cyclables doivent être identifiables dans l'espace public avec sa propre matérialité et le marquage associé et entretenu.

- **Voiries structurantes :**

Les voies de circulations structurantes rassemblant un nombre important d'usagers : véhicules et modes doux qui doivent alors être des espaces lisibles. L'arbre isolé peut être requis pour mettre en valeur le linaire, il a besoin d'espace vide autour de lui pour être remarquable. La végétalisation du pied d'arbre ne fera pas concurrence à ce dessin et permettra de valoriser la biodiversité en milieu urbain.

Les itinéraires pour les véhicules à moteur doivent avoir un marquage au sol réglementaire et rappeler la vitesse à respecter , notamment en entrée de ville.

Conduite du projet

- **Maître d'Ouvrage/ porteur du projet :** Mairie de Trégastel
- **Partenaires à associer :** DREAL, Département
- **Missions complémentaires :**

Codification

1

2

Propositions de matérialités

1 : Piste cyclable en enrobé grenaillé (couleur gris clair, éviter le noir qui adsorbe la chaleur) et pictogramme pour la lecture de l'espace

2 : Piste cyclable enrobée beige grenaillé.

3

4

3 : Pavé avec joints engazonnés. Peut être utilisé sur le trottoir dans le centre ou l'hyper centre bourg et pour dessiner l'espace public.

4 : Matérialité voie verte, stabilité beige. Pour une image plus «rurale»les bordures ne sont pas obligatoire

Propositions d'ambiances

Exemples de voies structurantes conçues avec une codification de l'espace public.

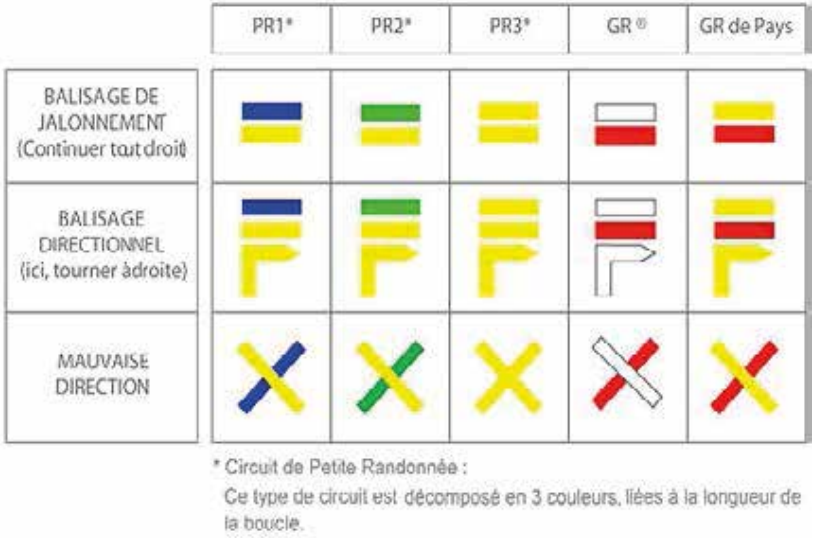
FICHE ACTION N°9 : PRÉCONISATIONS GÉNÉRALES POUR L'AMÉNAGEMENT DES ITINÉRAIRES TOURISTIQUES

Les itinéraires ciblés comme touristiques ne nécessiteront pas d'aménagement spécifique. Il est préconisé de maintenir l'aspect naturel de ces itinéraires, sans nécessité de les revêtir. La pratique du vélo pourra être possible sur certains itinéraires pour les cyclistes dotés de vélos tous chemins ou VTT. Un partage de l'espace devra alors être fait, basé sur la civilité et le bon sens des usagers.

Le succès et l'attrait de ces itinéraires repose sur un balisage et un jalonnement efficace. Il convient de mener la réflexion en parallèle avec la Communauté de communes et l'Office du tourisme (voire le Département en cas d'intégration d'une des boucles à un itinéraire départemental) afin de garantir la cohérence du balisage et des panneaux au-delà du périmètre de Trégastel.

Le balisage des itinéraires permettra via l'Office du tourisme, la Communauté de communes et la commune de Trégastel d'informer et valoriser l'offre à travers des documents d'informations (format papier ou dématérialisé sous forme d'application par exemple).

RESPECT DES CODES DE JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES PÉDESTRES



* Circuit de Petite Randonnée :
Ce type de circuit est décomposé en 3 couleurs, liées à la longueur de la boucle.

Grands principes de jalonnement des itinéraires pédestres. Un échange avec le Département est nécessaire pour garantir la cohérence avec la charte établie et leur échelle.

MISE EN PLACE D'UN JALONNEMENT EFFICACE ET ADAPTÉ

Des types de signalisation très variés, à adapter en fonction de l'environnement afin de favoriser l'intégration paysagère tout en garantissant la clarté et la visibilité pour les usagers

Panneau en bois gravé

Panneau classique de balisage de randonnée

Totem jalonnement piéton en bois

Totem jalonnement piéton en métal

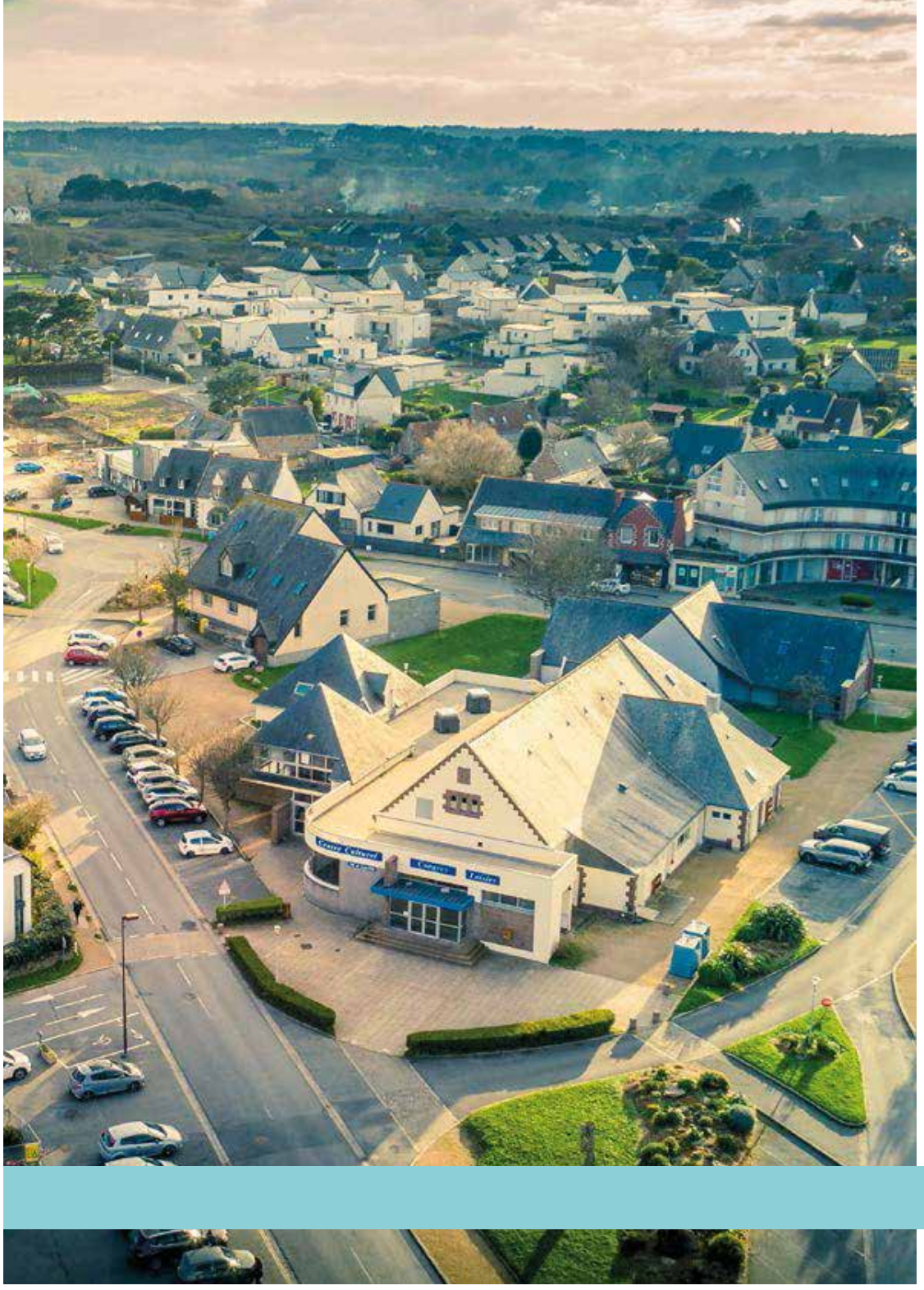


SCHÉMA GLOBAL : REQUALIFICATION

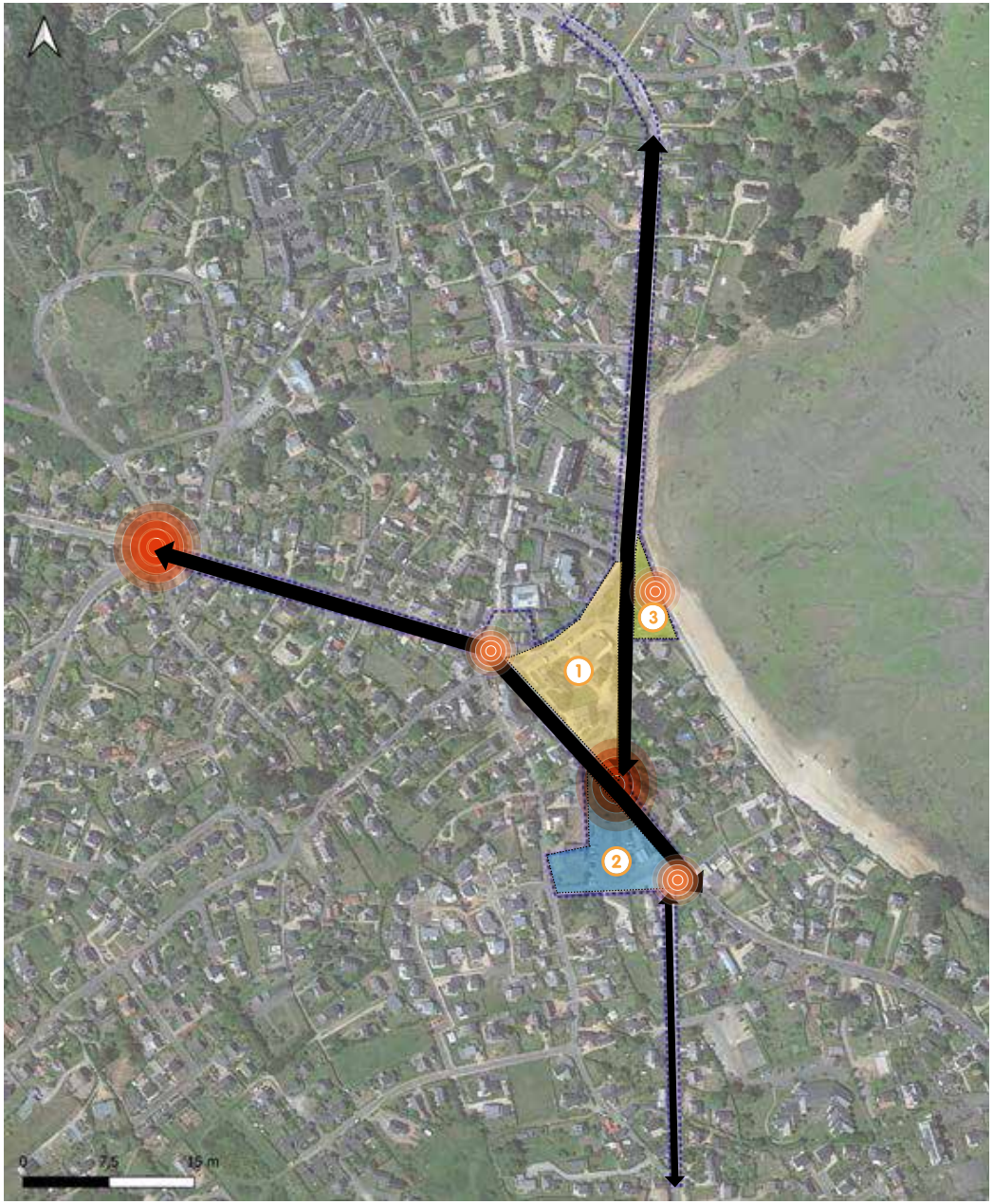
dci Environnement

RAPPEL DES ATTENTES : REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

Axe structurant à l'échelle du coeur attractif

Axe secondaire à l'échelle du coeur attractif

Lieu de convergence ou d'attractivité

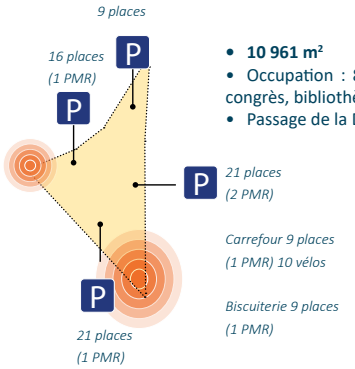


Périmètre de l'étude_DCI Environnement

STE ANNE

1

- **Produire une réflexion sur les équipements publics existants et les besoins futurs.** Cette réflexion prend en compte les usages des locaux actuels, les améliorations possibles et les nouveaux besoins. Les bâtiments à interroger sont notamment, la mairie, la bibliothèque, l'office de tourisme et le centre des congrès ;
- **La possibilité de développer l'activité commerciale et touristique** pour renforcer le cœur attractif de la ville ;
- **L'hypothèse de créer de nouveaux logements,** permettant de répondre à un véritable besoin de mixité ;
- **La création d'un espace public qualitatif** où l'on reste, agréable à vivre et permettant de tisser du lien social mais aussi où l'on se déplace pour connecter les différents espaces (école, commerces, quartiers, ...)



- **10 961 m²**
- Occupation : 85 places de stationnement (6PMR) / 4 équipements (office de tourisme, centre des congrès, bibliothèque, espace jeunes) / Commerces / Supermarché
- Passage de la D788

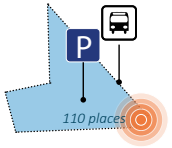
Bd du Coz Pors

- **Axe structurant** pour les Trégastellois mais aussi pour les visiteurs, cet axe relie en effet, le pôle équipement au littoral et à la zone attractive du Coz Pors (Forum, aquarium, restaurant, plage) ;
- **Modification du tout voiture pour une nouvelle destination privilégiant un traitement apaisé des mobilités ;**
- **Créer un lien privilégié avec le paysage et notamment le littoral.**

PLACE DU MARCHÉ

2

- **La possibilité de créer de nouveaux logements,** permettant de répondre à un véritable besoin de mixité ;
- **La création d'un espace public qualitatif** et de stationnement qui participe au cadre de vie du cœur attractif de Trégastel;
- **Création d'une entrée de ville** pour l'hyper-centre de Trégastel, une entrée de ville apaisée qui valorise les circulations douces



- **5 875 m²**
- **Occupation : 2878 m² d'espace de stationnement, environ 110 places de stationnement possible**
- Arrêt de bus Tilt (ligne E/D)
- Intersection de la D788 et la D11

D788, RP rue Charles Le Goffic jusqu'a la RD 11

- Proposer des aménagements pour une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements (vélos, piétons, voitures) ;
- Mettre en valeur le lien avec le patrimoine (Chapelle St-Anne) ;
- Qualifier l'entrée dans le coeur de ville et faciliter la visibilité des commerces.

QUAI ST ANNE

3

- **La création d'un espace public qualitatif** où l'on reste, agréable à vivre et permettant de tisser du lien social mais aussi de valoriser le littoral au coeur d'un tissu urbain dense.

- **2 254 m²**
- **Occupation : 46 places de stationnement**
- Présence d'un espace de restauration (bar de plage estival)

FICHE ACTION N°10 : RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION : SCHÉMA GLOBAL

Dans le cadre de projet de requalification du coeur attractif de Trégastel, il est nécessaire de rappeler le zonage du PLU, qui permet de guider certains choix de conception mais également l'ensemble des réglementations qui régissent ce lieu et notamment la loi Littoral.

LA ZONE UA : COEUR ATTRACTIF ET PLACE DU MARCHÉ

Ce secteur désigne les « centres urbains de forte densité où les bâtiments sont édifiés, en règle générale, en ordre continu et à **l'alignement des voies ou places. Elle est destinée principalement à recevoir des constructions à usage d'habitation ainsi que les activités et services nécessaires à la vie sociale ».**

Sont admises dans cette zone : Les constructions d'habitation, hôtelières, d'artisanat, de commerce, à vocation d'équipements collectifs (notamment les parcs de stationnement), ou de bureaux et de services, ainsi que les annexes nécessaires aux constructions précitées, et les équipements d'intérêt collectif et service publics.

INCIDENCES SUR LE PROJET

Continuité des fronts bâtis
Représenté dans le règlement graphique par les pointillés rouge et noir, plusieurs rues disposent d'une obligation de continuité des fronts batis dans cette zone. **Bien que non ciblée, et pour une question de cohérence urbaine, cette régle pourrait être appliquée sur la place de marché, en cas d'implantation bâtie.**

Linéaire de diversité commerciale et secteur de diversité commerciale
Représentés respectivement par les cercles bleus et les pointillés gris dans le règlement graphique, les principales rues concernées sont : rue du Général de Gaulle, rue Charles le Goffic, rue Abbé Bouget, rue Léon Durocher et la place du marché **Le long de ces voies, le changement de destination des commerces de détail en habitation est interdit en rez-de-chaussée.**

Pour le projet de requalification, une reflexion sur les RDC devra être menée quant à leur destination.

LA ZONE UC ET UCB : BOULEVARD DU COZ PORS, ILOT ST-ANNE

Cette zone correspond aux quartiers de développement urbain de type pavillonnaire, où les constructions sont édifiées, en règle générale, en ordre discontinu et en recul par rapport aux voies et places. **Elle est destinée principalement à recevoir des constructions à usage d'habitation ainsi que les activités et services nécessaires à la vie des quartiers.** Elle comprend un secteur UCb qui correspond aux quartiers pavillonnaires de bord de mer.

Sont admises dans cette zone : Les constructions d'habitation, hôtelières, d'artisanat, de commerce, à vocation d'équipements collectifs (notamment les parcs de stationnement), ou de bureaux et de services, ainsi que les annexes nécessaires aux constructions précitées, et les équipements d'intérêt collectif et service public .

INCIDENCES SUR LE PROJET

Prescriptions de perméabilité des parcelles : Toute unité foncière recevant une construction doit disposer d'au **moins 15% de leur surface en espaces perméables.** Tout terrain recevant une construction doit être planté. L**es espaces libres devront être traités en espaces perméables pour 40% de leur surface.** Les plantations devront être réalisées avec des végétaux d'essences indigènes adaptées à l'environnement..

LA ZONE N : QUAI ST-ANNE

Ce secteur est définie comme une zone naturelle à protéger en raison d'une part, de l'existence de risques ou de nuisances, d'autre part, de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment au point de vue esthétiques ou écologique.

Sont admises dans cette zone : Les constructions et installations liées à la vocation et au fonctionnement des équipements d'intérêt public (pistes cyclables, chemins piétons, aire de stationnement, voies d'accès...) ;

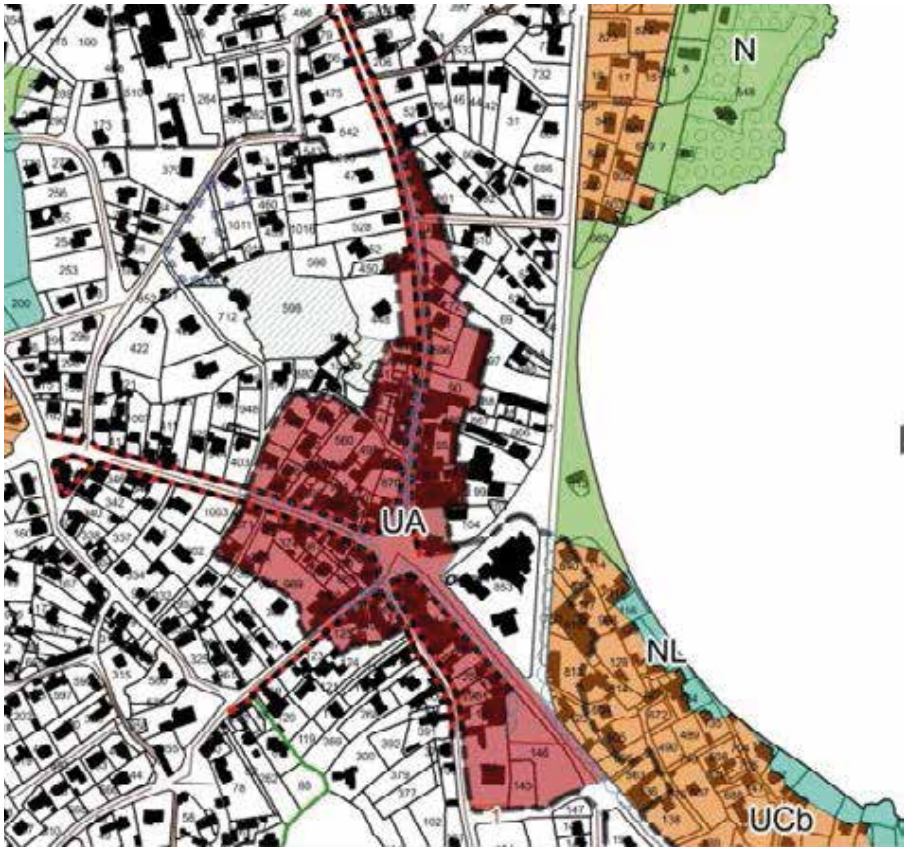
L'occupation actuelle du Quai St-Anne avec son aire de stationnement, bien que autorisée, ne semble pas répondre à la valorisation du site et notamment à son paysage.

ESPACE REMARQUABLE DU LITTORAL

Les documents d'urbanisme locaux préservent les espaces remarquables au sens de la loi Littoral, dans les conditions prévues par le Code de l'urbanisme, qui comprennent les espaces qui présentent un caractère remarquable ou caractéristique du patrimoine naturel et culturel du littoral et nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

INCIDENCES SUR LE PROJET

Les stationnements boulevard du Coz pors ne sont pas considérés comme des espaces remarquables du littoral, mais jouxtent ces espaces remarquables. **Il doivent par ailleurs s'intégrer au paysage sans le fragiliser.**



Extrait du plan de zonage du PLU de Trégastel, en cours d'actualisation avec l'arrivée du PLUih

PRESCRIPTION DE LA LOI LITTORAL

La loi littorale a pour vocation de protéger ces espaces d'une urbanisation diffuse. C'est pourquoi les constructions nouvelles doivent se faire en continuité d'agglomération, dans des secteurs caractérisés par un nombre significatif de constructions.

L'article L.121-16 du code de l'urbanisme précise que l'urbanisation est interdite dans une bande de 100mètre le long du littoral sauf à l'intérieur des parties urbanisées de celle-ci, les extensions de l'urbanisation sont également interdites à moins de 100m du rivage.

Une grande partie des espaces urbanisés à vocation d'habitation à Trégastel sont situées dans Les parcelles composant les espaces de stationnement le long du boulevard du Coz pors ne font pas partie de la bande des 100m du littoral.

FICHE ACTION N°11 : CARTE DES ENJEUX DU SCHÉMA GLOBAL

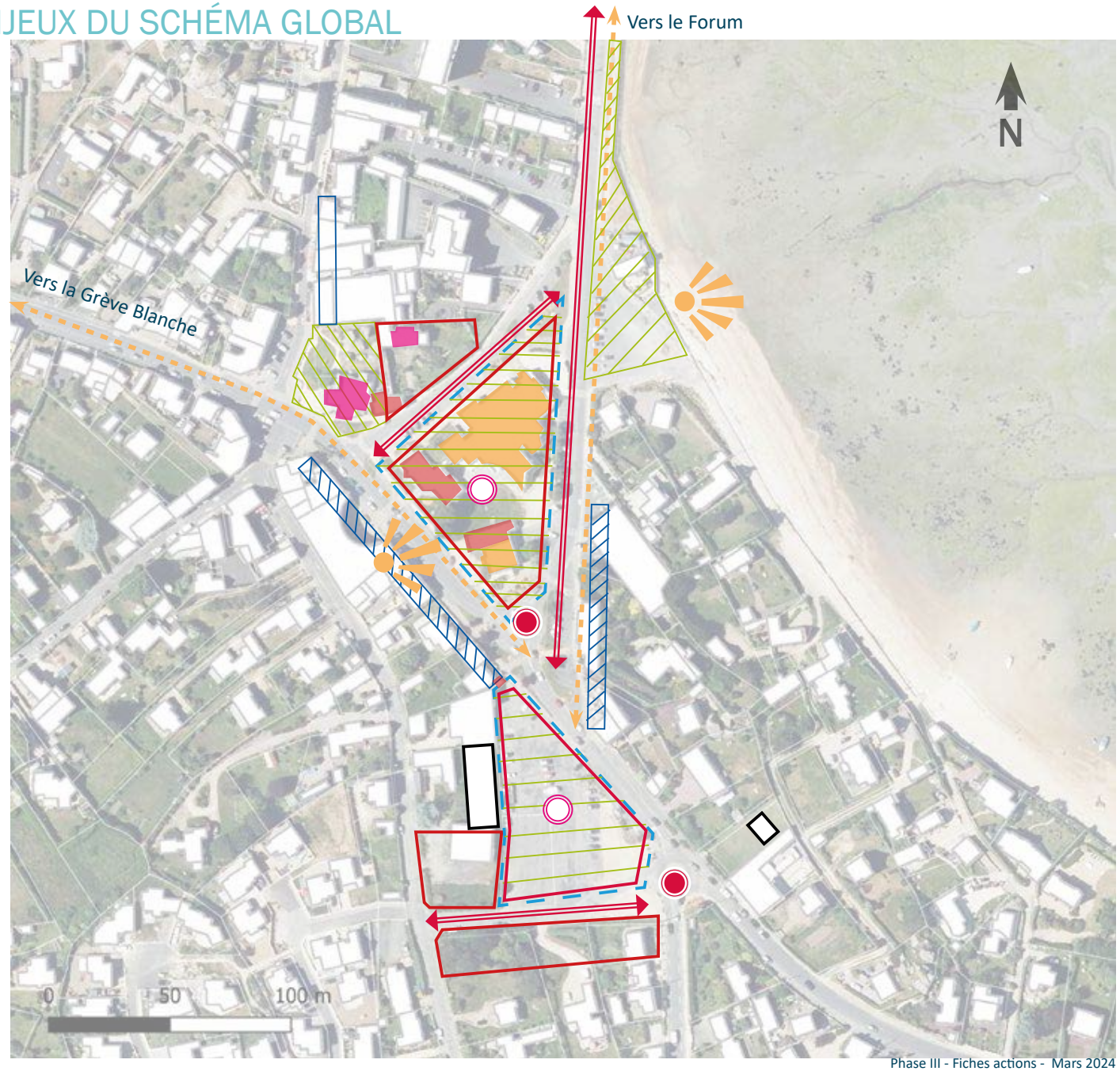
Réglementation : Dans le cadre de la création du PLUiH de Lannion-Trégor Communauté, il semble pertinent de créer sur le site du projet «coeur de ville attractif de Trégastel», une opération d'aménagement et de programmation (OAP).

Cette OAP vise à définir les intentions et orientations qualitatives qui portent sur un secteur donné du territoire (îlot St-Anne, place du Marché, Quai St-Anne). Ce type d'outil permet de définir en particulier les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des ambitions et la stratégie de la collectivité en terme d'aménagement sur les années à venir.

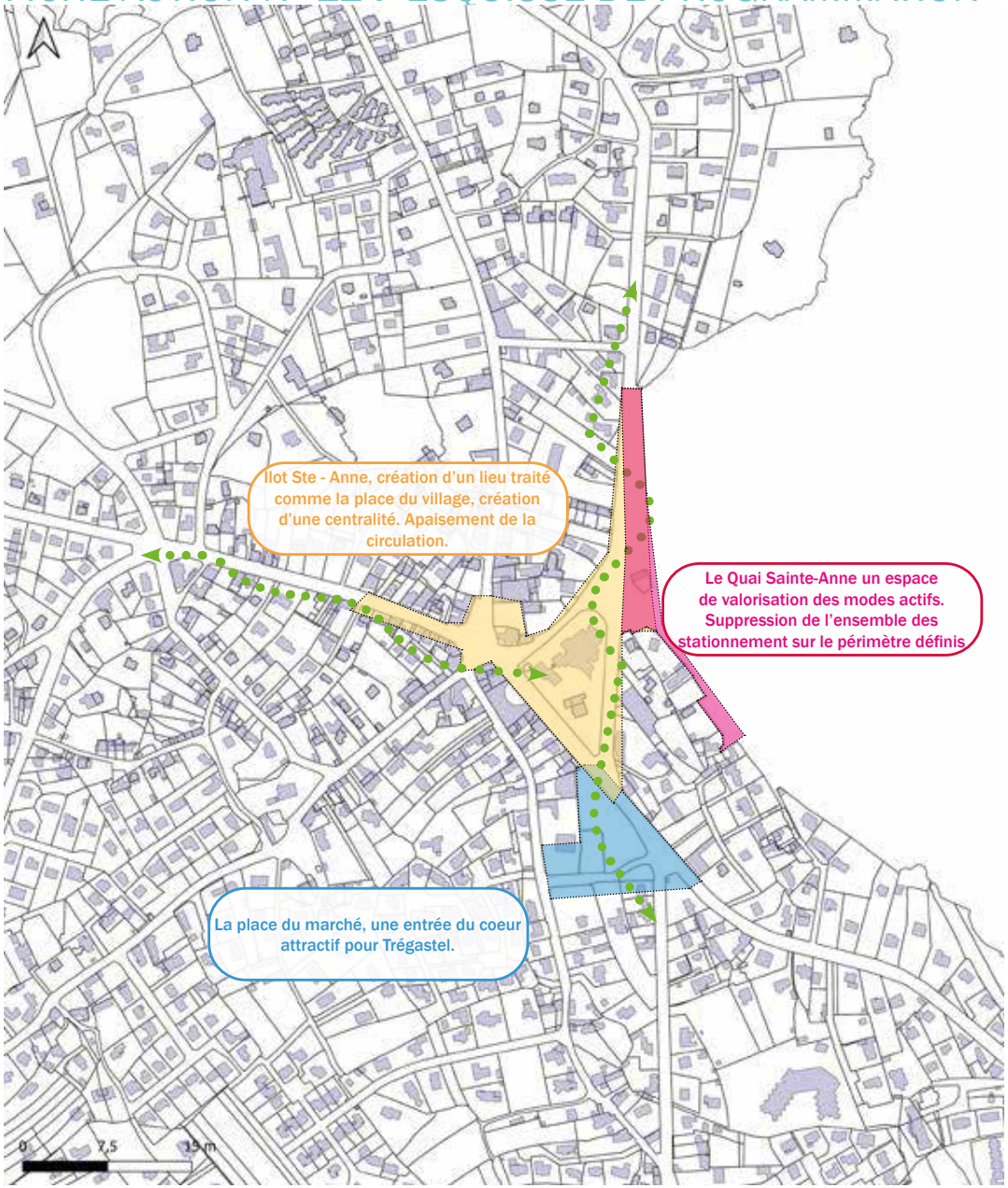
Invariants

- Densification parcellaire ;
- Valorisation du paysage (Baie St-Anne) ;
- Création d'un maillage sécurisé pour les mobilités douces;
- Désimperméabiliser le secteur ;

- Bâti à démolir
- Bâti à rénover (si possibilité)
- Bâti à valoriser (Chapelle St-Anne) ou préserver
- Bâti en cours de création
- Zone à densifier / bâtir (logements)
- Front commercial à valoriser
- Espace public à créer ou valoriser
- Zone à désimperméabiliser
- Cheminement cyclable à créer
- Voirie à redimensionner
- Rond point existant à interroger
- Paysage à valoriser
- Implantation équipements et services (office de tourisme, médiathèque, centre de congrès, pôle jeunesse, halle couverte, crèche, M.A.M, pôle santé, ...)



FICHE ACTION N°12 : ESQUISSE DE PROGRAMMATION



Enjeux cartographie_DCI Environnement

Légende

Lignes de construction validées par la concertation :

- Le littoral, un lieu pour les circulations douces, espace pour valoriser les déambulations piétonnes et cyclables.
- L'îlot St-Anne doit être traitée comme la «place du village», un lieu de convivialité et de rassemblement autour d'équipements. L'îlot Ste-Anne doit valoriser le regard vers la mer.
- La place du Marché, un lieu végétalisé qui marque l'entrée du coeur attractif de la ville de Trégastel.

Choix architecturaux à valider

- Choix de la couleur des façades
- Détail / style des façades
- Pentes de toit
- Matériaux / Couleur toiture
- Choix matérialité pour les rambardes de balcons

LOI ZAN (Zéro Artificilisation Net)

Dans le cadre de cette loi, l'équipe de la municipalité, en dialogue avec Lannion-Trégor communauté a ciblé les espaces permettant une densification du tissu urbain sans impact pour l'artificialisation des sols. Ainsi, le cœur de ville est une zone ciblée aujourd'hui comme artificielle et urbanisée. La création de logements ou de bâtiments n'impactent pas l'occupation du sol.

REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE ATTRACTIF DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre | Long terme

L'esquisse de programmation présentée ci-dessous, propose un plan de scénario final pour la construction du cahier des charges de consultation à la maîtrise d'œuvre. Ce plan final qui fixe les ambitions de la commune pour sa programmation urbaine a été élaboré avec l'analyse des questionnaires et l'atelier des parties prenantes du 27 septembre. Ce plan fixe un cadre pour les prochaines étapes de construction du projet à venir.

LÉGENDE

- Bâti à créer
- Massif végétalisé à renforcer
- Mail végétalisé
- Arbres existants à conserver
- Désimperméabiliser les places de stationnement
- Zone piétonne à créer ou valoriser
- Cheminement piéton à créer ou valoriser (2m)
- Cheminement cyclable bidirectionnel à créer (3m)
- Accès automobile à préserver
- Sens de circulation
- Possible nouvelle localisation pour le manège

REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE ATTRACTIF DE TRÉGASTEL

Priorité de mise en œuvre | Long terme

N

1 ÎLOT STE-ANNE

- Demain 67 places de stationnement
- Centre de congrès min 480m²
- Création espace jeune 80m² et médiathèque de 200m² en RDC. Possibilité de logements en R+1
- Création d'un bâtiment de services
- Installation du manège

2 PLACE DU MARCHE

- Demain 135 places de stationnement
- Création halle couverte (Préau) 400m² et création d'un office de Tourisme 200m²

3 QUAI STE - ANNE

- Lieu de déambulation piétonne, de rencontre et d'événementiel
- Suppression des stationnements

Priorité de mise en œuvre	Long terme
Démarrage opérationnel	2028 - 2038

FICHE ACTION N°12 : DENSIFICATION PARCELLAIRE POSSIBLE

CONTEXTE : La commune de Trégastel, localisée sur le littoral breton, est reconnue pour son cadre de vie et sa situation convoitée. Sa population qui augmente légèrement au fil des ans, se voit doublée voire triplée chaque été. Autre phénomène qui semble important de souligner, la population des **plus de 60 est également à 49%** de la population, tandis que les moins de 15ans, ne représentent que 12,5% de la population. *(INSEE 2020)*

OBJECTIFS :

- Densifier le coeur de ville (Z.A.N) et interroger sa proportion à accueillir de nouveaux habitants
- Proposer aux Trégastellois un parcours de vie sur la commune (accueil de nouveaux arrivants, autonomie des seniors, ...)

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT:

Composition de l'aménagement :

- Préemption sur terrains privés
- Découpage parcellaire
- Création de logements adaptés aux besoins de la population T2/T3 voire T4
- Création de logements de type intermédiaire ou maisons de ville mitoyennes
- Ambition sur l'insertion architecturale (double pente des toits, utilisation du granit, de l'ardoise , ...)

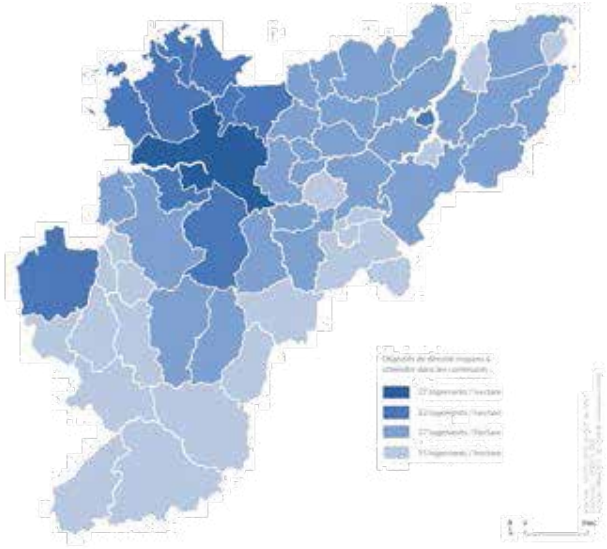
Conduite du projet

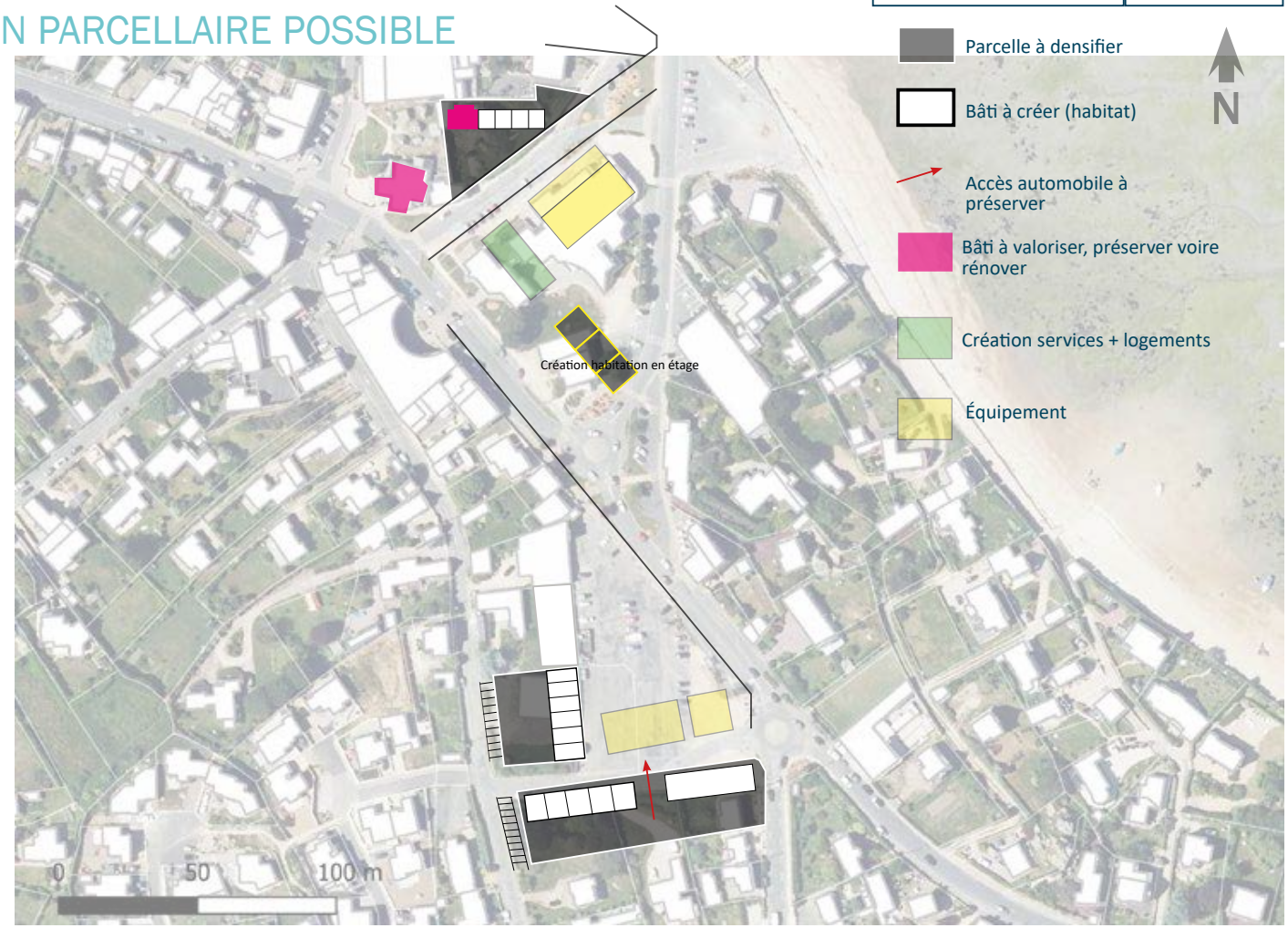
- Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel
- Partenaires à associer : Communauté de commune, EPF, État
- Aides financières :

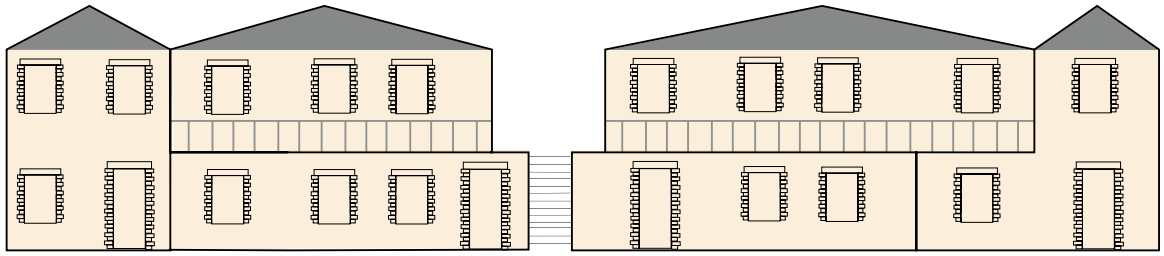
Réglementation :

RAPPEL S.C.O.T : Dans le cadre de la révision du S.C.O.T de 2020, l'objectif de production de logements d'ici 2040 a été définit pour la commune de Trégastel à 460 logements. Ce chiffre pourrait cependant évoluer avec la loi Zéro Artificialisation Nette.

Pour rappel également, le nombre de logement par hectare sur la commune de Trégastel doit être égale à 22.







Coupes de principes _ Exemple d'opération de bâti intermédiaire de la densification

FICHE ACTION N°14 : APPROCHE FINANCIÈRE

L'esquisse de programmation présentée ci-dessus est dans cette fiche action détaillée d'après une approche financière. Cette approche est faite au ratio des espaces publics et par thématique.

Cette approche financière ne tient pas compte de l'aspect architectural des bâtiments, de la rénovation ou démolition.

Rappel des besoins : surfaces nécessaires aux équipements

Médiathèque : 200 m²
Espace jeune : 100 m²
Office du Tourisme : 200 m²
Centre des congrès : 500 m²

APPROCHE FINANCIÈRE ESPACE PUBLIC			
1 ÎLOT STE-ANNE	14 500 m²	240 €/m²	3 500 000 € ht
2 PLACE DU MARCHE	6 550 m²	130 €/m²	850 000 € ht
3 QUAI STE - ANNE	5 850 m²	190 €/m²	1 100 000 € ht

APPROCHE FINANCIÈRE ESPACE PUBLIC			
1 ÎLOT STE-ANNE			
Centre des congrès	480 m²	6500 €/m²	3 120 000 € ht
Espace jeune et médiathèque	280 m²	4000 €/m²	1 120 000 € ht
2 PLACE DU MARCHE			
Halle couverte	400 m²	950 €/m²	380 000 € ht
Office de tourisme	200 m²	5500 €/m²	1 100 000 € ht
3 QUAI STE - ANNE			

REFERENCES HALLES

FICHE ACTION N°15 : TRAVAILLER LES ENTRÉES DE VILLE

Où ?

Espaces concernés : 2 entrées villes ciblées
Sud : Rte de Lannion
Sud-Ouest : Rte de Trébeurden
Est : D788

Projet

- Sécuriser les entrées de ville en réduisant les vitesses des véhicules ;
- Rendre lisibles les entrées de ville :localiser un bâtiment totem / Réfléchir au mobilier urbain
- Améliorer la lecture des lisières urbaines

Conduite du projet

- **Maître d'Ouvrage/ porteur du projet : Mairie de Trégastel**
- **Partenaires à associer : Dép. 22 / DREAL**
- **Missions complémentaires :** Relevés topographiques, Diagnostic amiante et HAP / Étude de stationnement / Comptage des véhicules.

Approche financière

Enveloppe financière : ND
Financement possible : La Banque des Territoires, CDC Habitat, Fond vert

Calendrier prévisionnel

Première image de la ville et marqueur des ambitions portées par la municipalité, les entrées de ville doivent être traitées en priorité. Elles sont porteuses des premiers éléments de lecture de la densité urbaine et doivent faire réagir les usagers sur les comportements à adopter, notamment la réduction de leur vitesse.
La requalification des entrées de villes de Trégastel localisées sur des axes structurants permet également de faire rayonner la place des modes doux dans la commune avec une large place dédiée à ceux-ci.

Réglementation

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, qui repose sur le principe d'un équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces ruraux et naturels, incite à éviter la constitution de zones monofonctionnelles et à veiller à une gestion économe de l'espace en maîtrisant l'expansion urbaine et la circulation automobile (article L 121-1). Pour ce faire, la loi a créé des schémas de cohérence territoriale.

En parallèle

• Requalification entrée de ville, le Havre. Ici la voirie a été réduite au profit d'espaces végétalisés plus importants. Le but est de valoriser la biodiversité et le paysage en milieu urbain.

• Requalification entrée de ville, Saint-Luce-Sur-Loire

FICHE ACTION N°16 : REPENSER LA STRATÉGIE VÉGÉTALE

Où ?

Espace concerné : Ensemble du territoire communal

Situation actuelle :

La végétation dans les villes et «villages» (hameaux) est aujourd'hui soumise à de nouvelles conditions de gestion liées majoritairement aux restrictions d'eau et à l'abandon de produits phytosanitaires. La plantation de fleurs horticoles est encore très appréciée en centre-urbain et permet de faire «vivre» les espaces. Cependant, ce fleurissement doit s'adapter aux changements climatiques et répondre aux principes de la gestion différenciées pour une économie de coût et être ancré dans les principes du développement durable.

Projet

La stratégie végétale prend son sens dans deux temporalités : les choix à la conception du projet et les modalités de gestion à mettre en place.

Les arbres et haies

- Constat : Les arbres existants souvent le long des voiries reçoivent une coupe sévère et les pieds d'arbres sont bitumés ou endommagés avec le choc des voitures. La taille des haies est généralement chronophage. La présence de certaines haies peuvent être remise en question, notamment si leur qualité environnementale est médiocre.
- Conception : Lors de la plantation de nouveaux sujets ou du renouvellement des arbres, il faut privilégier des sujets par rapport à leur développement donc par rapport à l'espace qu'on peut leur donner à leur maturité. La hauteur du houppier est également à prendre en compte avec le passage des véhicules, notamment les bus et les poids lourds.
- Gestion : La taille prend un temps précieux aux équipes d'entretien et ne mets pas toujours en valeur les sujets, elle est cependant à utiliser avec parcimonie. La formation des équipes peut-être envisagée pour valoriser le patrimoine arboré présent et futur.

Les massifs fleuris

- Constat : Les massifs fleuris sont les plus gourmands en eau notamment pendant les périodes estivales, ils sont de plus en plus abandonnés au cours de l'été avec les restrictions d'eau. Certains sont placés en pots ce qui accentue leur déshydratation. Le temps de plantation utilisé pour replanter annuelle ces massifs est chronophage.
- Conception : Décider (avec les habitants et les services techniques) de sites où privilégier la plantation de massif en pleine terre. Ces plantations seront ainsi plus pérennes en tenant compte des rotations saisonnières afin de proposer une végétation changeant naturellement tout au long de l'année. Les espaces à privilégier seront vivaces et arbustives, rustiques pour résister au gel et à la sécheresse. Plusieurs strates peuvent être présentes afin de créer de l'ombre aux végétaux plus petits.
- Gestion : Prévoir la création de paillage au sol pour les mois froids mais aussi en été si les végétaux ne couvrent pas encore entièrement le sol. Des tailles de saisons peuvent être envisagées pour certains arbustes mais le port libre sera à privilégier.

L'arrosage

- Constat : Durant les restrictions d'eau, de plus en plus de plantation meurent. C'est au final une perte économique et une perte de temps pour les équipes qui ont travaillé à la mise en œuvre.
- Conception : Comme évoqué précédemment, il faut privilégier les plantes rustiques et en pleine terre. La question de la récupération des eaux de pluviales pour créer une réserve est aujourd'hui indispensable.
- Gestion : La récupération des eaux pluviales peut-être réalisée grâce aux nombreux équipements et leur grande surface de toiture souvent plate pour récolter une grande quantité d'eau.

Les espaces de gestion participative

Il pourrait être envisagé de créer des espaces de végétation mis à disposition d'habitants (pieds de mur, incitation à planter un arbre chez soi, végétalisation des façades, ...) En effet, les habitants pourraient être intéressés à donner plus de place à la nature en ville et de créer une ambiance commune entre le bourg et les hameaux.
La végétalisation des cours d'école peut aussi être un projet participatif et d'agir pour une pédagogie de la nature en ville et sur le rafraîchissement urbain.

Conduite du projet

- **Maître d'Ouvrage/ porteur du projet :** Mairie de Trégastel
- **Partenaires à associer :** Services techniques, CAUE, associations d'habitants , ADEME
- **Mission complémentaire** : Développer le permis de végétaliser

Approche financière

Achat des végétaux ou graines à fournir aux habitants.
Financement possible : Porté par le Cerema, l'Ademe ainsi que la Caisse des dépôts, il sera doté de 500 millions d'euros sous la forme de prêts.

Calendrier prévisionnel

Petits travaux à engager dès que possible

En parallèle

Quelques exemples possibles

1

2

3

4

1 : Végétalisation pied d'arbre
2 : Végétalisation cours d'école
3 : Prairie fleurie sur voirie
4: Végétalisation pied de mûr

Requalification des espaces publics, orientations d'aménagement et attractivité

Trégastel
TREGASTEL

OFFICE PROFESSIONNEL DE QUALIFICATION DES URBANISTES

OPQIBI L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE CERTIFICAT N° 14 02 2668

Effinature Certification de la Biodiversité

Démocratie participative Dialogue environnemental