RAPPORT D'ÉTUDE SEPTEMBRE **2021**





Yannick MAHE
Géographe Urbaniste

PRIZIAC

Requalification des espaces publics

CAUE
Conseil d'Architecture
d'Urbanisme & de l'Environnement
du Morbihan







Introduction p.03

Contexte général p.04

- Priziac, commune de Roi Morvan Communauté ... p.04
- Un bourg à la jonction de deux départementales . p.05
- Une démographie en voie de stabilisation p.06
- Logements : importance de la vacance p.07
- Une topographie peu marquée p.08

Approche urbaine p.09

- D'un noyau urbain struturé à un étirement p.09
- Mutation du paysage urbain p.10
- Le RNU p.15
- Le futur PLUi p.16
- Monuments historiques p.17
- Urbanisation et distances de déplacement p.18
- Déplacements doux p.19
- Développer un réseau de chemin de qualité p.20

Espaces publics p.23

- Les secteurs de réflexion p.23
- La place de l'Eglise p.24
- La place de l'Eglise/rue du Vieux bourg p.29
- La place de l'Eglise/rue Voën p.31
- La place de l'Eglise/rue Le Bail p.32
- La place de l'Eglise - Références p.34
- La rue de Bel Air p.36
- La rue de Beg er Lann p.40
- La rue St Jalmes (1ère partie) p.43
- La rue de Berné p.55
- Définir un projet global p.56
- Références p.57

Conclusion p.66

Introduction

La commune de Priziac a sollicité le CAUE afin de mener une réflexion sur la requalification des espaces publics au sein du bourg. En effet, le bourg n'a pas fait l'objet de travaux de requalification des espaces publics depuis les années soixante et présente par conséquent un caractère très routier sur l'ensemble de la partie agglomérée.

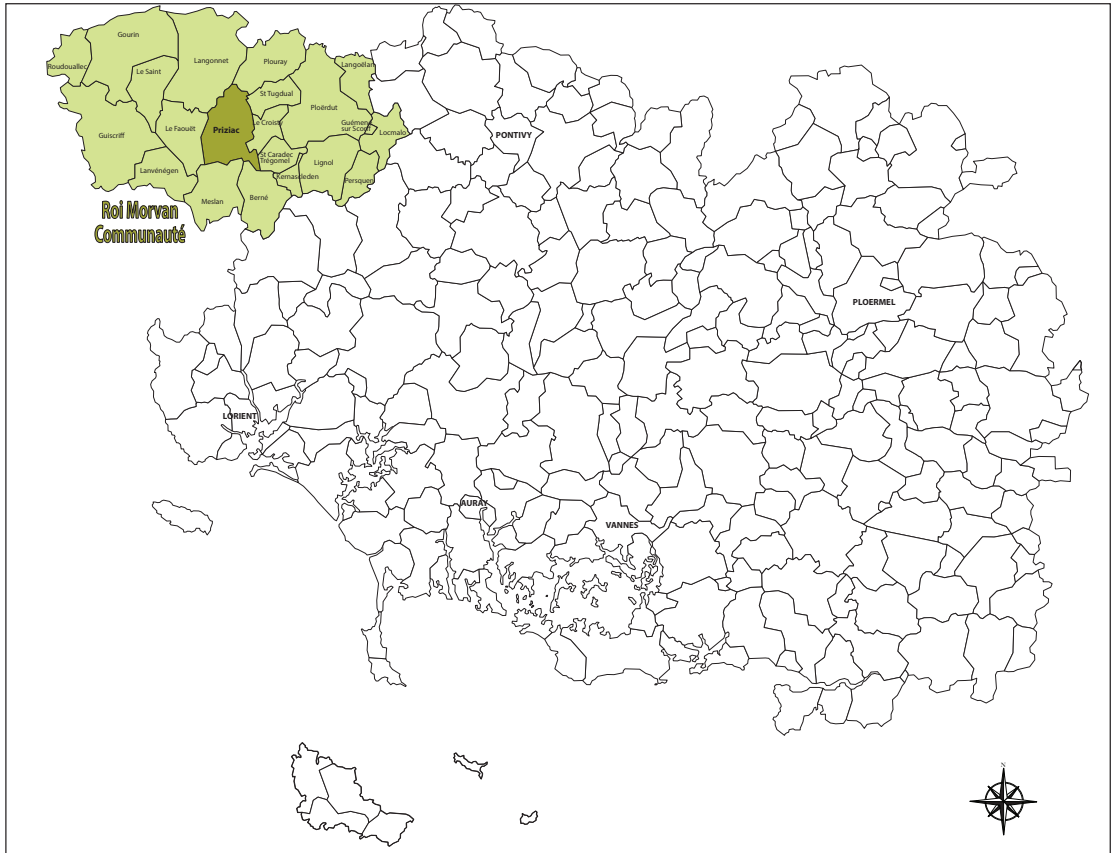
Il n'existe pas de voie de contournement et donc la totalité du trafic transite au sein du bourg. La circulation peut être relativement soutenue à certaines périodes de la journée. La localité de Priziac est ceinturée par le Lac de Bel Air et par des zones humides, ce qui a limité l'urbanisation dans certains secteurs et contribué pour partie à son développement linéaire. Celui-ci s'est organisé principalement le long de la RD 132 sur environ 1.8 km mais aussi le long de la RD 109. Le bourg est par conséquent très étiré et l'habitat relativement diffus.

Les élus ont le sentiment que la vitesse de certains véhicules peut être excessive. Ces derniers souhaiteraient par conséquent engager des actions de requalification et d'embellissement afin de sécuriser les déplacements des usagers et donner au bourg une image plus valorisante.

Après la définition d'un diagnostic général (cadre physique, logiques de développement, approche réglementaire, etc.), une réflexion particulière a été menée sur les principaux espaces publics au sein du bourg. Le CAUE a analysé la qualité et l'état des différents aménagements, la gestion des circulations, les principaux points noirs sur le plan de l'accessibilité.

Suite à ce premier état des lieux, des enjeux d'aménagement sont mis en avant par secteur. De nombreuses références sont utilisés afin d'illustrer l'importance de s'inscrire dans la qualité et le développement durable pour réaliser une opération d'embellissement et de requalification des espaces publics réussie.

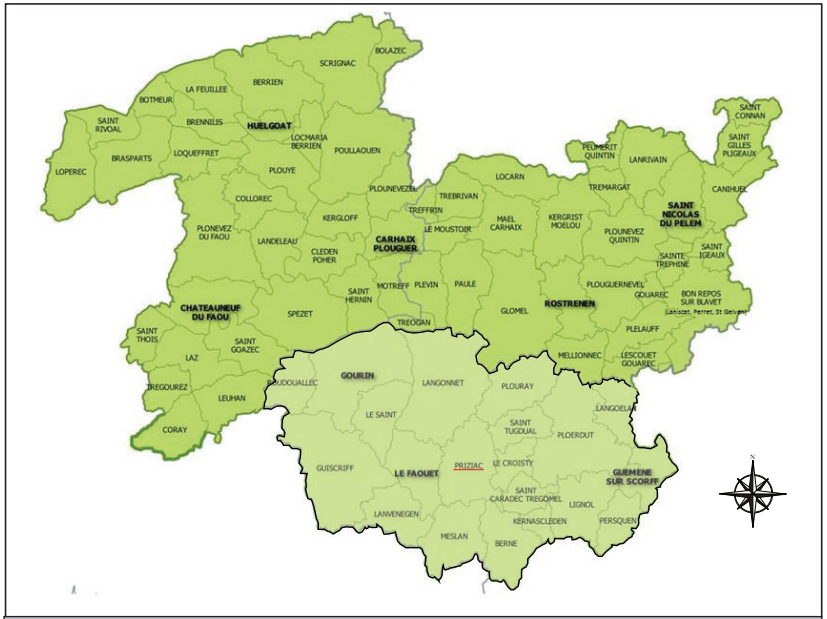
CONTEXTE GENERAL
Roudouallec, commune de Roi Morvan Communauté



PRIZIAC AU SEIN DE ROI MORVAN COMMUNAUTE
Carte réalisée par le CAUE 56

Priziac dépend d'un point de vue intercommunal de la communauté de communes du Roi Morvan depuis 1999. Celle-ci regroupe 21 communes et compte au total 26 500 habitants. Ce territoire occupe la partie nord-ouest du Morbihan et Priziac se situe au centre de ce territoire.

La commune dispose d'un PLU approuvé en février 2012. Un PLUI a été initié courant 2015 à l'échelon de Roi Morvan Communauté, il est en cours d'élaboration. Un SCOT a également été élaboré mais il est appelé à être supplanté par le SCOT du COB, en cours d'élaboration.



Pays du Centre Ouest Bretagne (COB)
Carte réalisée par le CAUE 56

A un échelon supérieur, Roi Morvan Communauté appartient au Pays du COB (Centre Ouest Bretagne). Ce territoire, à cheval sur 3 départements (Morbihan, Côtes d'Armor, Finistère), s'étend sur 78 communes et compte 81 889 habitants.

En 2015, le Pays a répondu à un appel à projet lancé par le Ministère de l'Environnement, de l'Écologie et du Développement Durable : Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV). Celui-ci fait partie des 6 lauréats bretons qui ont été retenus.

En 2017, le Pays du Centre Ouest Bretagne connaît un nouveau changement de statuts. Il devient Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR). Un SCOT a été prescrit en mars 2018, ce document d'urbanisme est en cours d'élaboration.

CONTEXTE GENERAL

Un bourg à la jonction de deux départementales



PRIZIAC : DESSERTE ROUTIERE
Carte réalisée par le CAUE 56

Le bourg de Priziac est à l'écart des grands axe routiers. La voie principale la plus proche est la RD 769, tronçon morbihannais correspondant à l'ancienne route nationale 169 reliant Hennebont à Roscoff. Cet axe tangente le territoire communal au sud-ouest. Au nord, se développe la RD1, autre voie départementale reliant Roudouallec à Péaule. Enfin, encore plus au nord, à environ 25 km de Priziac passe la RN 164 (Châteaulin-Rennes ⇨ 162 km).

Cette voie, stratégique pour le centre-Bretagne, est pour partie à 2x2 voies. Un plan est en cours afin de finaliser la mise à 2X2 voies des derniers tronçons. Une nouvelle tranche de travaux a été lancée en 2019 au niveau de Rostrenen.

Le bourg de Priziac est traversé par deux départementales :

- la RD 132 (Le Faouët/Le Croisty) permettant de rejoindre Guémené et ensuite Pontivy,
- la RD 109 rejoignant notamment le bourg de Berné au sud.

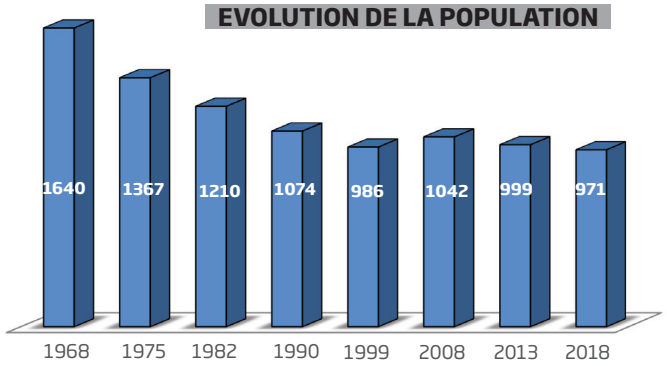
Ces voies secondaires supportent un trafic moyen pour la RD 132 (près de 1000 véhicules/jour à proximité de la RD 769) et plus modeste pour la RD 109, de l'ordre de 300 à 400 véhicules/jour.

Les distances en temps et en kilomètres des pôles urbains environnants sont les suivants :

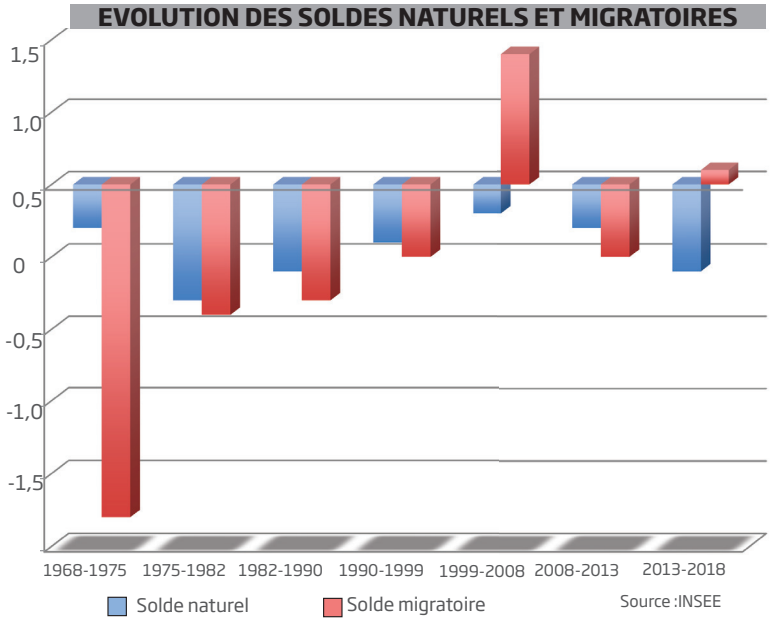
- Quimperlé ⇨ 29 km soit 30 mn en voiture
- Carhaix ⇨ 38 km soit 34 mn en voiture
- Lorient ⇨ 50 km soit 49 mn en voiture
- Vannes ⇨ 90 km soit 1h18 en voiture.

CONTEXTE GENERAL

Une démographie en voie de stabilisation



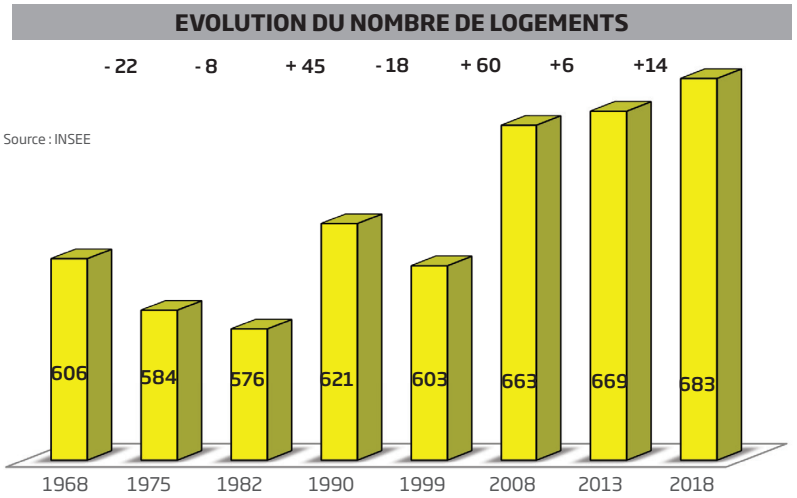
Source :INSEE



Source :INSEE

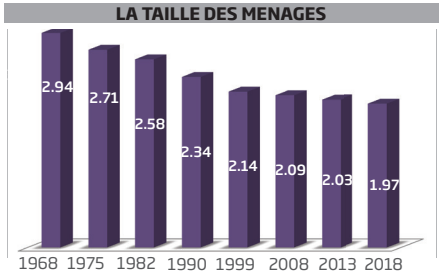
La population de Priziac a été particulièrement concernée par l'exode rural au cours du 20 ème siècle. Ainsi, le nombre d'habitant est passé de 1 640 en 1968 à 986 en 1999 soit un déficit de 654 personnes. La situation va ensuite se stabiliser voire même nettement s'améliorer durant la période intercensitaire 1999-2008 avec un solde migratoire nettement positif. Les périodes suivantes jusqu'en 2018 marquent une légère décrue. Au regard des évènements liés au contexte sanitaire (COVID 19) et à l'attrait suscité par les secteurs ruraux, Priziac pourrait de nouveau voir sa population augmenter.

Un rythme de construction faible et irrégulier



Source : INSEE

En relation avec le contexte démographique, le parc de logements a crû faiblement entre 1968 et 2018 avec 77 logements supplémentaires soit 1.5 logt/an en moyenne. Ce résultat a été nettement impacté par une évolution assez cahotique du parc de logements de logements jusqu'en 1999. Les périodes suivantes se caractérisent par une progression modeste mais régulière.

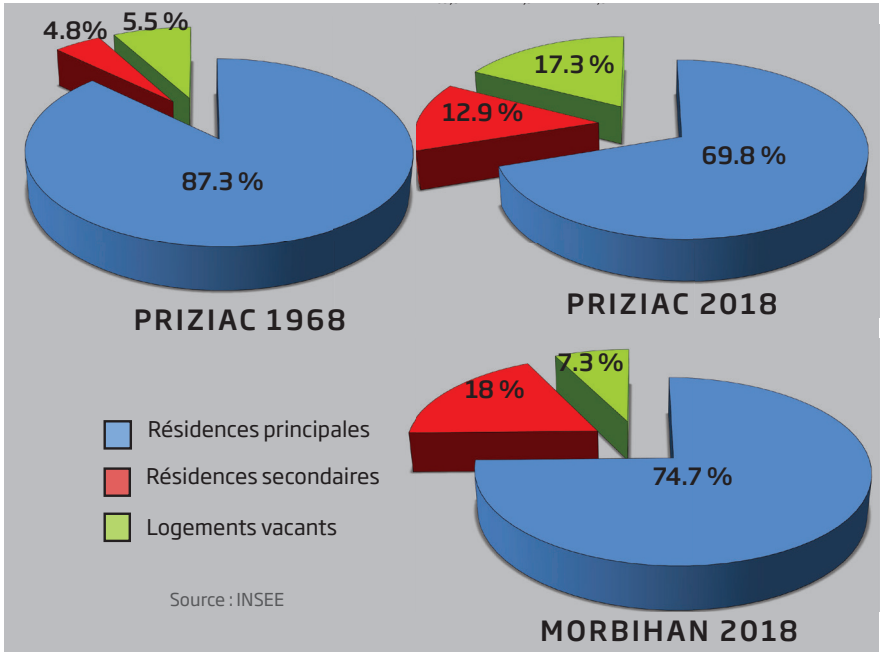


Source : INSEE

La taille moyenne des ménages à Priziac, même si elle est légèrement en deça, suit plus ou moins l'évolution constatée à l'échelle du Morbihan.

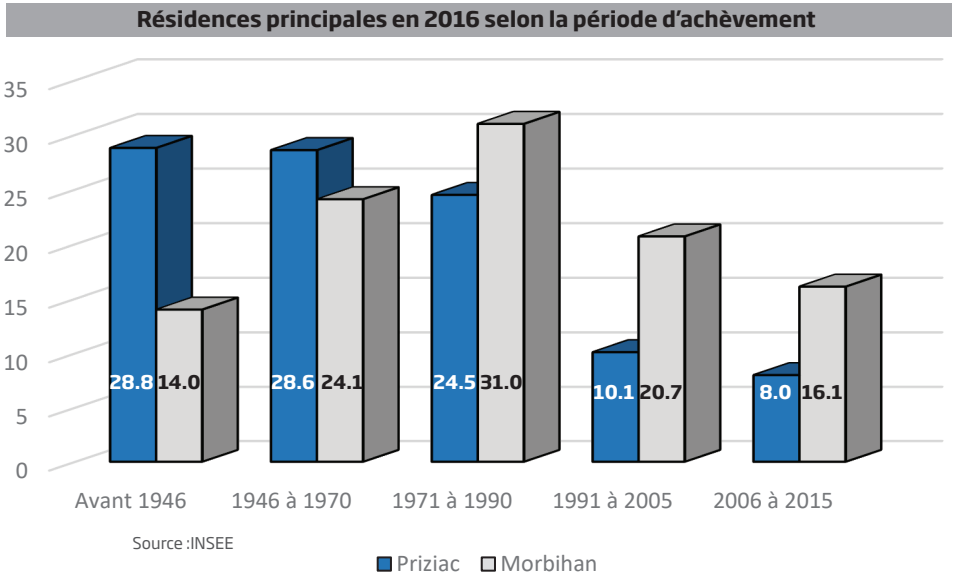
Ce ratio est inférieur à 2 en 2018 alors que la moyenne départementale atteint 2.1.

Logements : importance de la vacance



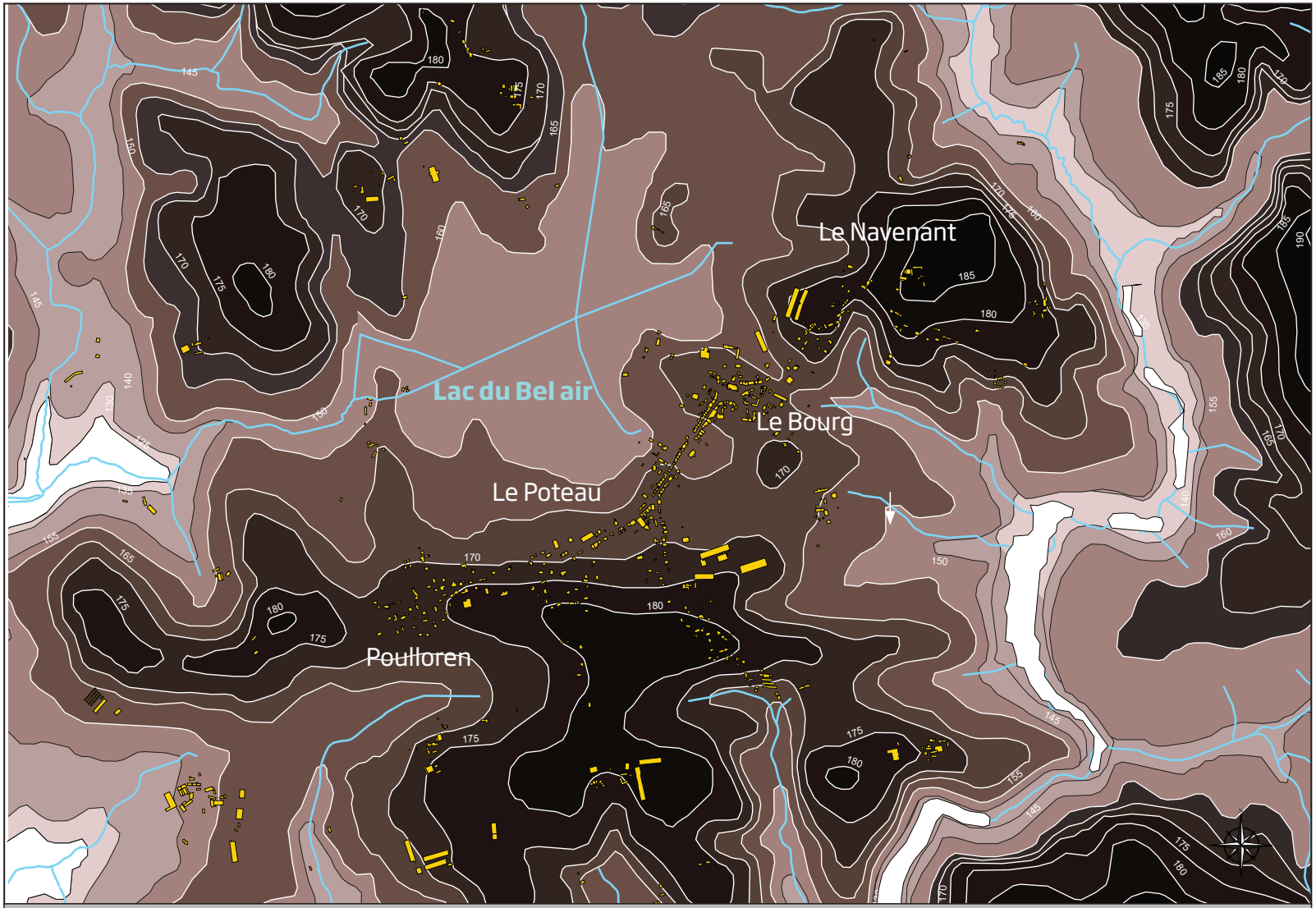
La répartition du parc selon le type de logements a fortement varié à Priziac entre 1968 et 2018. La part des résidences principales a chuté alors que la part des logements vacants et secondaires augmentait fortement.

La **part des logements vacants** (17.3 %) s'est effectivement nettement renforcée par rapport à 1968 (5.5 %), largement supérieure aujourd'hui à la moyenne départementale (7.3 %). Cette situation interroge car elle est révélatrice d'un marché immobilier peu porteur. Une étude serait nécessaire afin d'appréhender correctement la situation. Celle-ci a cependant pu évoluer récemment plus favorablement, en lien avec les effets du contexte sanitaire (COVID 19) engendrant une demande d'installation plus forte sur les territoires ruraux fragiles comme le Pays du Roi Morvan.



Le parc de résidences principales s'avère relativement ancien à Priziac. 57.4 % des logements ont été construits avant 1970 contre un peu plus d'un tiers pour le Morbihan. Entre les années 70 et 2000, la proportion s'inverse largement au profit du département qui présente un parc beaucoup plus récent, plus de la moitié des logements contre un peu moins de 35 % pour Priziac. Entre 2006 et 2015, la disparité reste forte : 8 % pour Priziac contre 16.1 % au niveau morbihannais.

Une topographie peu marquée



PRIZIAC : LE RELIEF

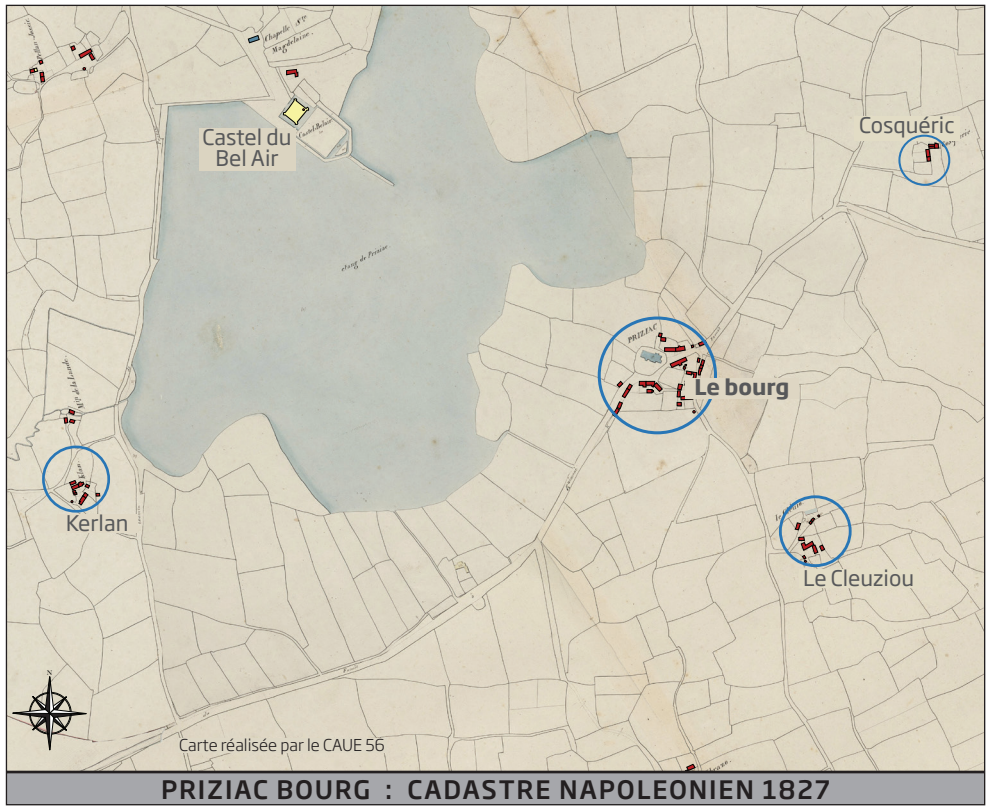
Carte réalisée par le CAUE 56

La topographie est plus ou moins soutenue sur le secteur du bourg de Priziac. Le bourg ancien s'est développé sur un replat dont l'altitude est de 165 m en lien avec le grand plan d'eau constitué par le Lac du Bel Air. La partie agglomérée s'est ensuite développée de façon linéaire le long des voies existantes sans nécessairement prendre en compte le relief.

L'altitude s'élève doucement depuis le bourg ancien vers les extrémités du village sur les lieux-dits Le Navenant au nord-est et Poulloren au sud-ouest. La trace de l'eau est relativement forte notamment sur les parties les plus basses avec évidemment le lac mais aussi de nombreuses zones humides souvent au contact des parties urbanisées.

APPROCHE URBAINE

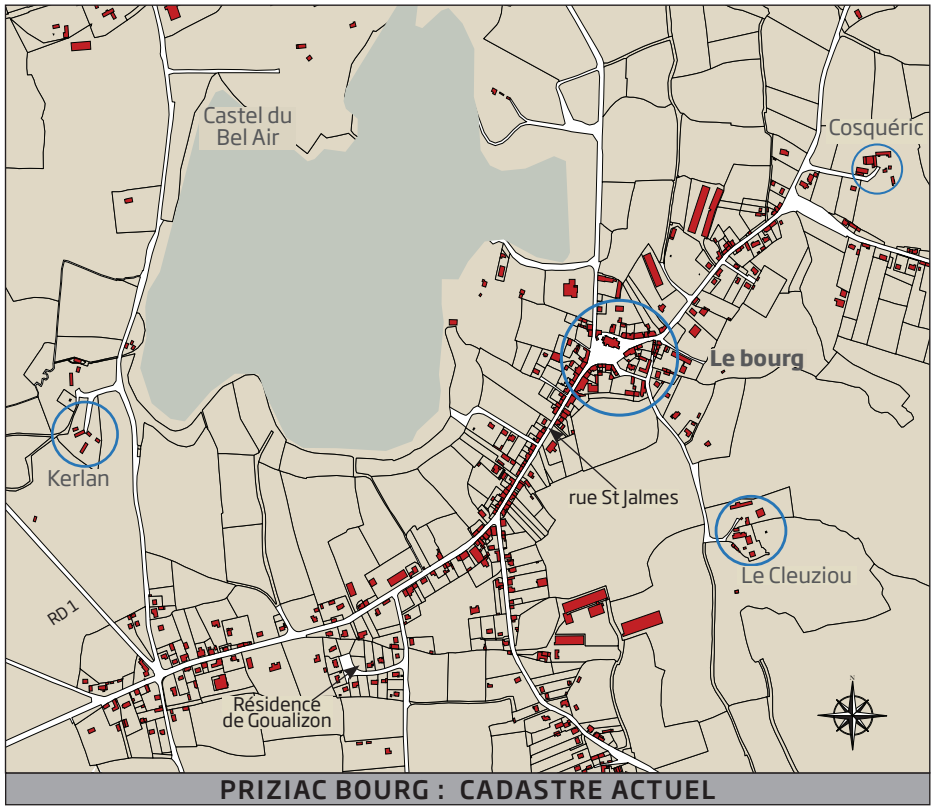
D'un noyau urbain structuré à un étirement urbain



PRIZIAC BOURG : CADASTRE NAPOLEONIEN 1827

En 1827, le bourg de Priziac s'apparente à un gros hameau avec l'habitat organisé au contact de l'église. Les constructions, en nombre limité, sont le plus souvent implantées au contact de l'espace public et quelques unes sont mitoyennes. L'église, entourée du cimetière, est légèrement excentrée au nord de la partie agglomérée. Le lac, proche du bourg, s'impose par sa masse.

Quelques lieux-dits modestes, plus ou moins éloignés du bourg, gravitent autour de celui-ci : Kerlan, Le Cleuziou, Cosquéric.



PRIZIAC BOURG : CADASTRE ACTUEL

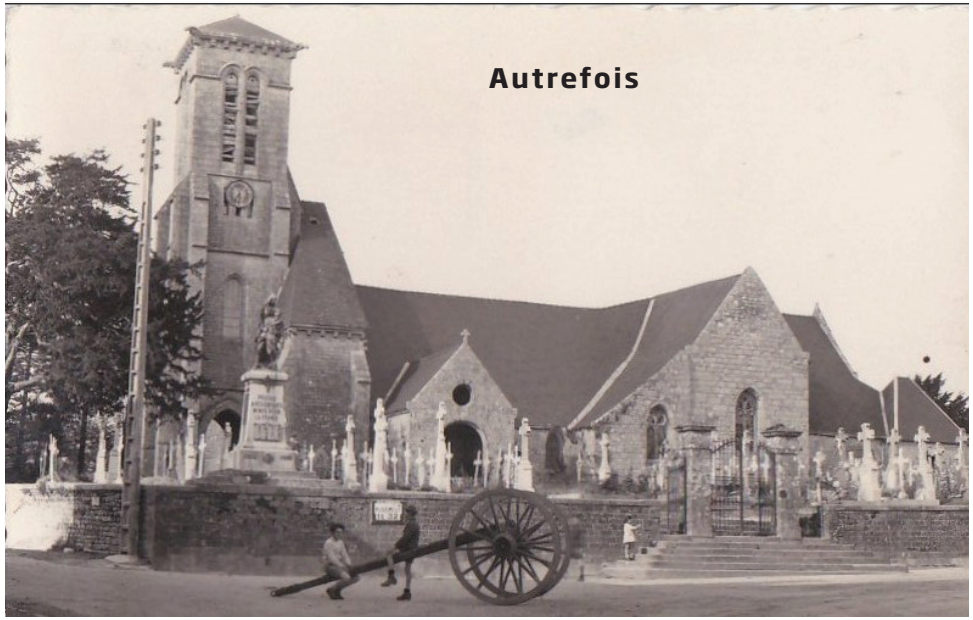
Aujourd'hui, le premier constat porte sur un fort développement de la tâche urbaine avec un étirement privilégié dans le sens nord-est/sud-ouest, sur quasiment 2 km. Cette urbanisation s'est faite pour l'essentiel de façon linéaire notamment le long de la RD 132 et partiellement sur la RD 109 en direction de Berné.

Une trame traditionnelle (maisons de bourgs mitoyennes implantées en limite d'espace public), développée courant 19 ème et début 20 ème, est venue conforter le noyau initial sur la rue Albert Saint Jalmes. L'urbanisation récente s'est développée essentiellement de façon diffuse et au coup par coup, seul un lotissement (Résidence de Goualizon) est répertorié.

APPROCHE URBAINE

Mutation du paysage urbain





La comparaison des vues anciennes et actuelles fournit des informations fort intéressantes quant à l'évolution du bourg.

Dans l'ensemble, la trame bâtie perdure mais parfois des mutations importantes sont constatées au niveau des constructions intiales (démolition, extension, surélévation, reconstruction, modification des façades) et de leurs abords (clôtures, dépendances, etc.). Certaines interventions ont pu s'avérer intempestives contribuant à altérer plus ou moins fortement la qualité architecturale initiale (modénature des façades, volumes, etc.).

Les espaces publics ont également été transformés avec une dimension routière de plus en plus affirmée.

Parfois, les changements sont tellement importants qu'il peut être difficile de se repérer le contexte étant très différent.



Les abords de l'église ont été profondément modifiés au fil du temps. Au-delà de la mise en scène et de la modification des éléments de décor (groupe d'habitants au début du 20 ème, enfants juchés sur la flèche d'une remorque ancienne, manège forain contemporain..), le fait majeur réside dans le transfert du cimetière sur un autre site.

Mutation du paysage urbain









La place de l'église a prondément muté suite au transfert du cimetière : masse végétale moins présente, resserrement du placître avec décalage et modification de l'accès principal, abaissement du mur d'enceinte, création d'une vaste emprise bitumée aux abords de l'église au profit du stationnement....

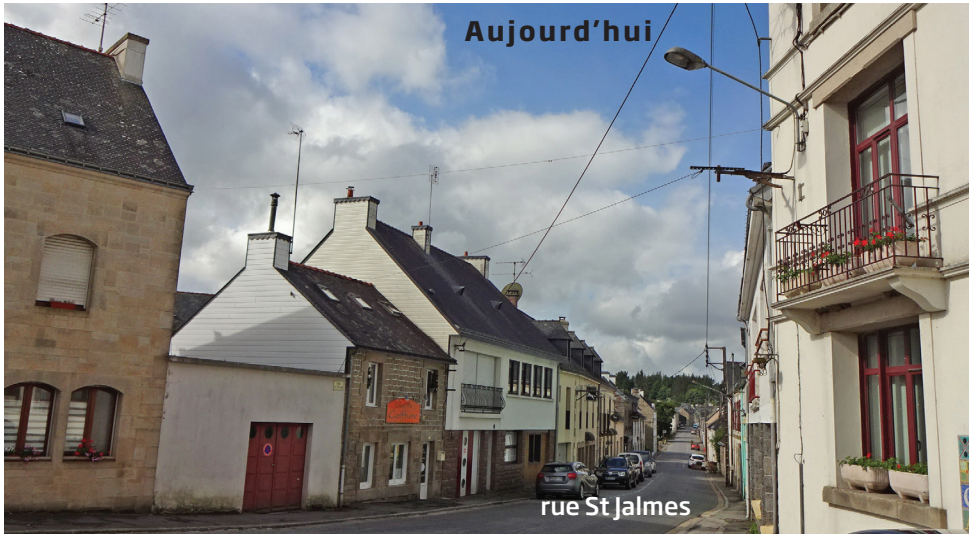
Mutation du paysage urbain





Le bâtiment de la mairie flanquée d'une extension en élévation présente aujourd'hui un aspect très différent, sentiment renforcé par la transformation du bâti adjacent (remise, chaumière, etc.). La perception des espaces publics est également modifiée. D'une place empierrée occupée par les piétons, nous sommes passés à un vaste espace bitumée au registre très routier. La notion de place s'efface totalement au profit de la route.

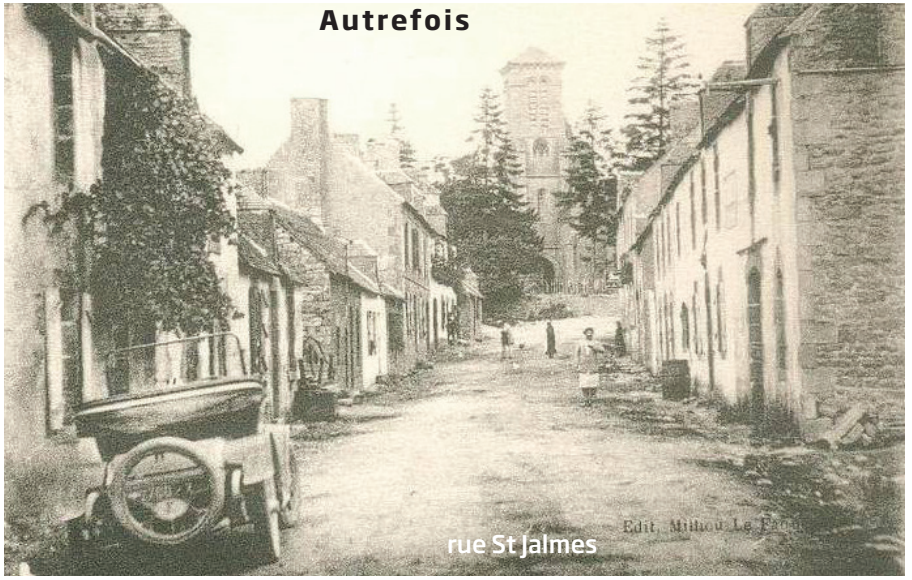




Dans les grandes lignes, la rue St Jalmes a conservé ses principales caractéristiques (tracé, enveloppe bâtie, etc.) mais dans le détail plusieurs éléments se sont plus ou moins transformés (façades et hauteurs de certaines maisons de bourg, dents creuses investies par du bâti, renforcement des réseaux aériens, antennes tv, véhicules en stationnement...).

Mutation du paysage urbain







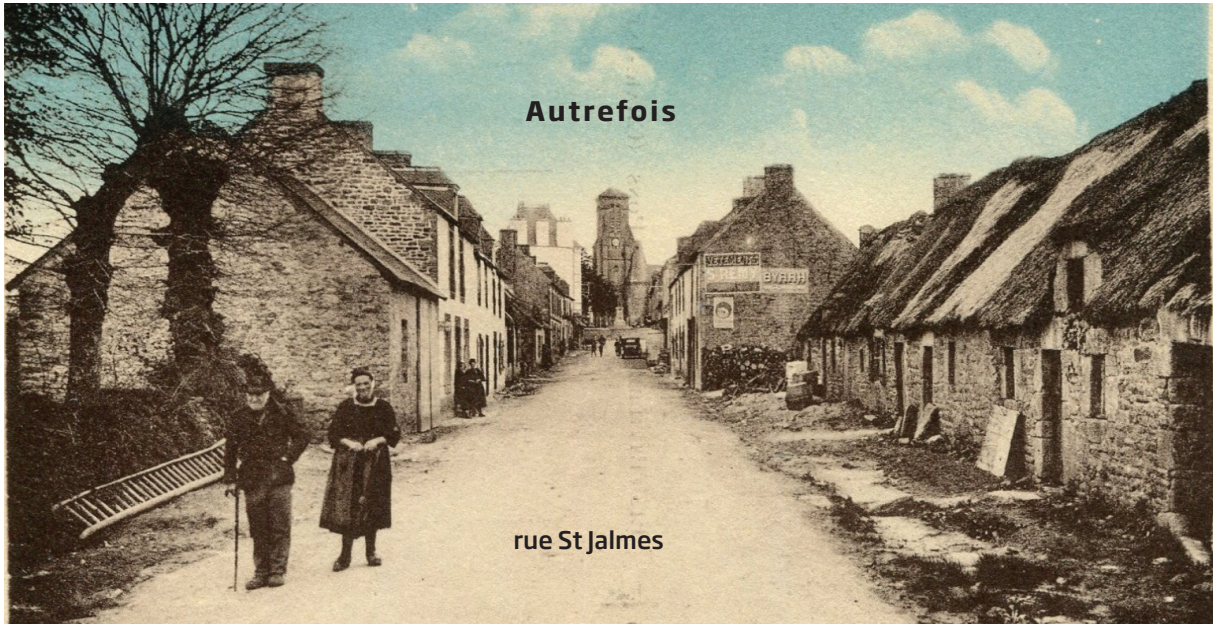
Cette perspective de la rue St Jalmes vers l'église montre également une réelle permanence du paysage urbain, notamment au niveau du bâti où les transformations restent mineures. les plus grandes mutations concernent le traitement de la rue et sa pratique par les habitants.

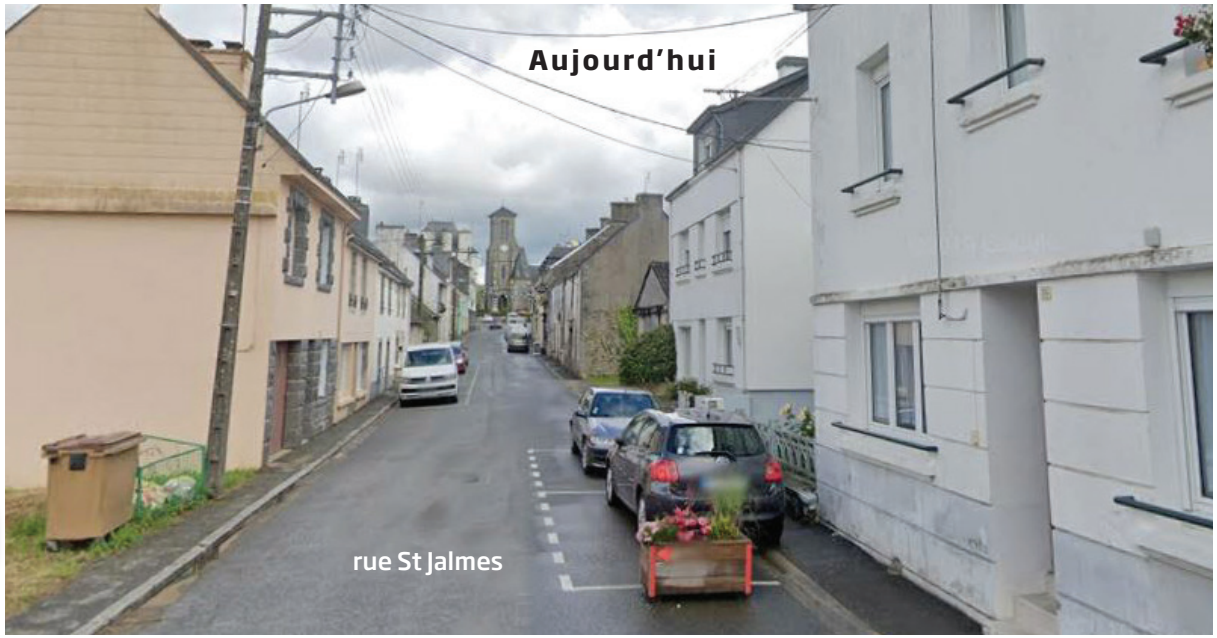
Sur la première photographie, les personnages nombreux posent en toute tranquillité, l'absence de tout véhicule motorisé leur permet d'occuper la totalité de l'espace. Le traitement de sol reste sommaire avec une chaussée simplement empierrée. Des caniveaux sont aménagées au droit des façades afin d'évacuer les eaux pluviales.

Sur la seconde photographie se tient un seul véhicule en stationnement, les personnages à l'arrière plan occupent toujours la totalité de la rue. Au fond de la rue, se détachent les cônifères plantés aux abords de l'église.

Aujourd'hui, le contexte est totalement différent. La rue, noyée sous le bitume, présente un caractère très minéral et routier. Les réseaux aériens sont omniprésents et surtout les voitures, en stationnement de part et d'autre de la voie, ont remplacé les habitants.

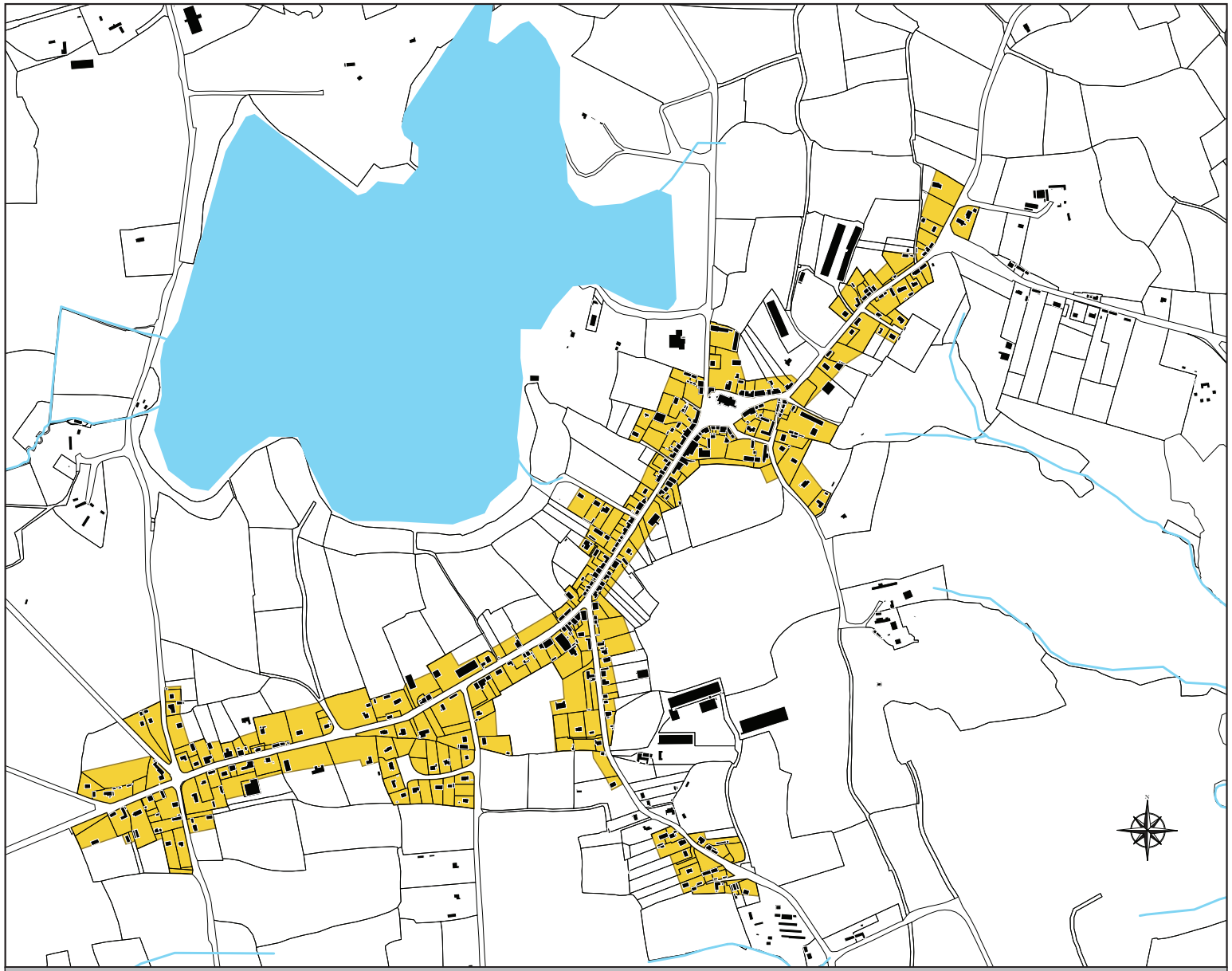
Mutation du paysage urbain





Cette autre vue sur la rue St Jalmes permet de découvrir, contrairement aux clichés précédents, une mutation considérable du contexte paysager. Sur la photo ancienne, la présence du talus bocager d'un côté et d'un ensemble de chaumières basses de l'autre, témoigne d'un passé rural révolu. L'urbanisation récente a fait table rase de cette organisation antérieure, des constructions imposantes ont supplanté ce patrimoine ancien, modifiant considérablement l'ambiance. Nous sommes passés d'un contexte champêtre à un contexte très urbain.

Le RNU



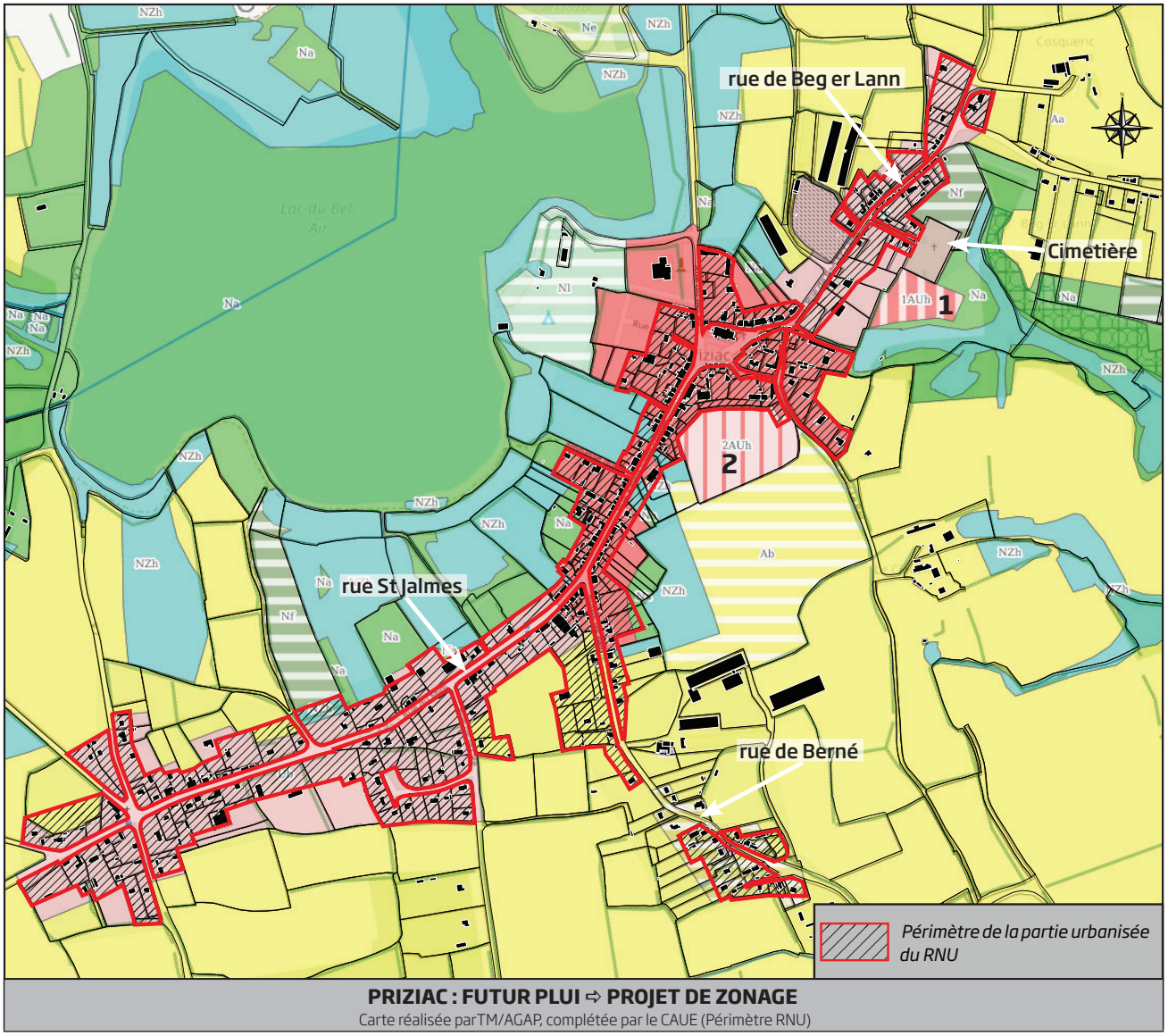
PRIZIAC RNU : PARTIE ACTUELLEMENT URBANISEE

Carte réalisée par le CAUE 56

A défaut de document réglementaire en matière d'urbanisme, c'est le RNU (Règlement National, d'Urbanisme) qui s'applique à Priziac jusqu'à ce que le PLUi de Roi Morvan Communauté soit appliqué. Les constructions ne peuvent par conséquent être autorisées que dans les parties urbanisées de la commune. En dehors de cette enveloppe, les terrains sont considérés comme inconstructibles.

Le périmètre de la zone actuellement urbanisée se cale grosso modo sur l'enveloppe urbaine en place, correspondant aujourd'hui à un linéaire urbain très étiré.

Le futur PLUi



PRIZIAC : FUTUR PLUI ⇨ PROJET DE ZONAGE
Carte réalisée parTM/AGAP, complétée par le CAUE (Périmètre RNU)

Le projet de zonage défini dans le PLUi de Roi Morvan Communauté en cours d'élaboration reprend plus ou moins le périmètre d'urbanisation défini dans le RNU. Certaines modifications plus ou moins importantes sont cependant à noter :

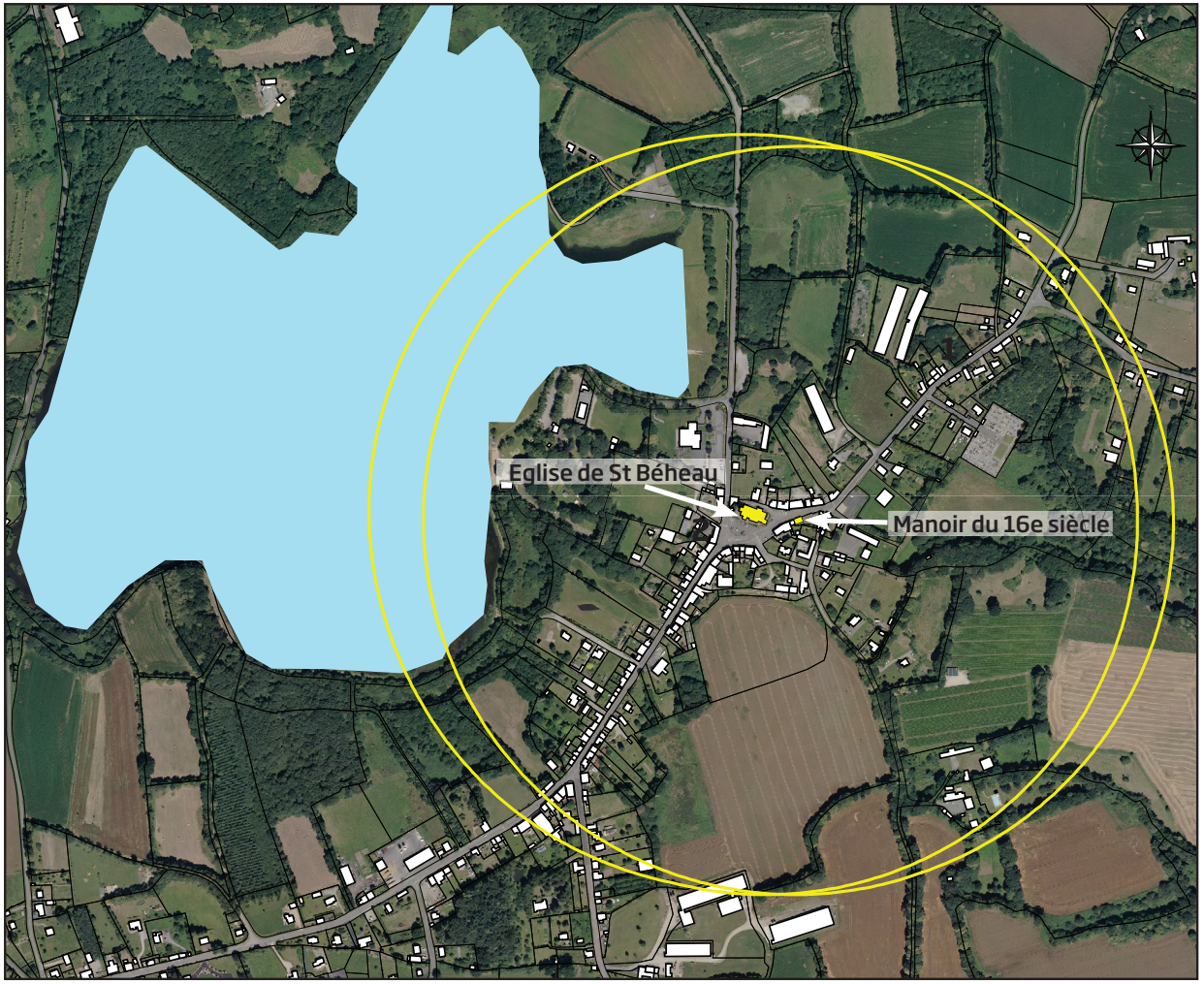
- ajustement de l'enveloppe urbaine initiale du RNU remettant en cause la constructibilité de certaines parcelles et a contrario rendant constructible certains éléments fonciers jusqu'ici non concernés,
- définition de 2 zones AU :
  1. une à court terme (1 AUh) de près de 9000 m² à proximité du cimetière et du centre technique municipal,
  2. une à plus long terme (2 AUh : env. 7000 m²) au sud de la place de l'église.

Ce zonage conforte la constructibilité le long de la RD 132 (rues St Jalmes et Beg er Lann) et en particulier vers le centre-bourg avec la définition des deux zones AU. A contrario, la constructibilité a été fortement remise en cause sur la rue de Berné.

A noter, l'ampleur des zones humides situées entre la rue St Jalmes et le Lac du Bel Air, contexte nécessairement limitant par rapport à l'urbanisation.

L'équipe de conception chargée de requalifier les espaces publics sur le bourg de Priziac devra tenir compte de ce potentiel de développement urbain pour la définition du projet d'aménagement

Monuments historiques





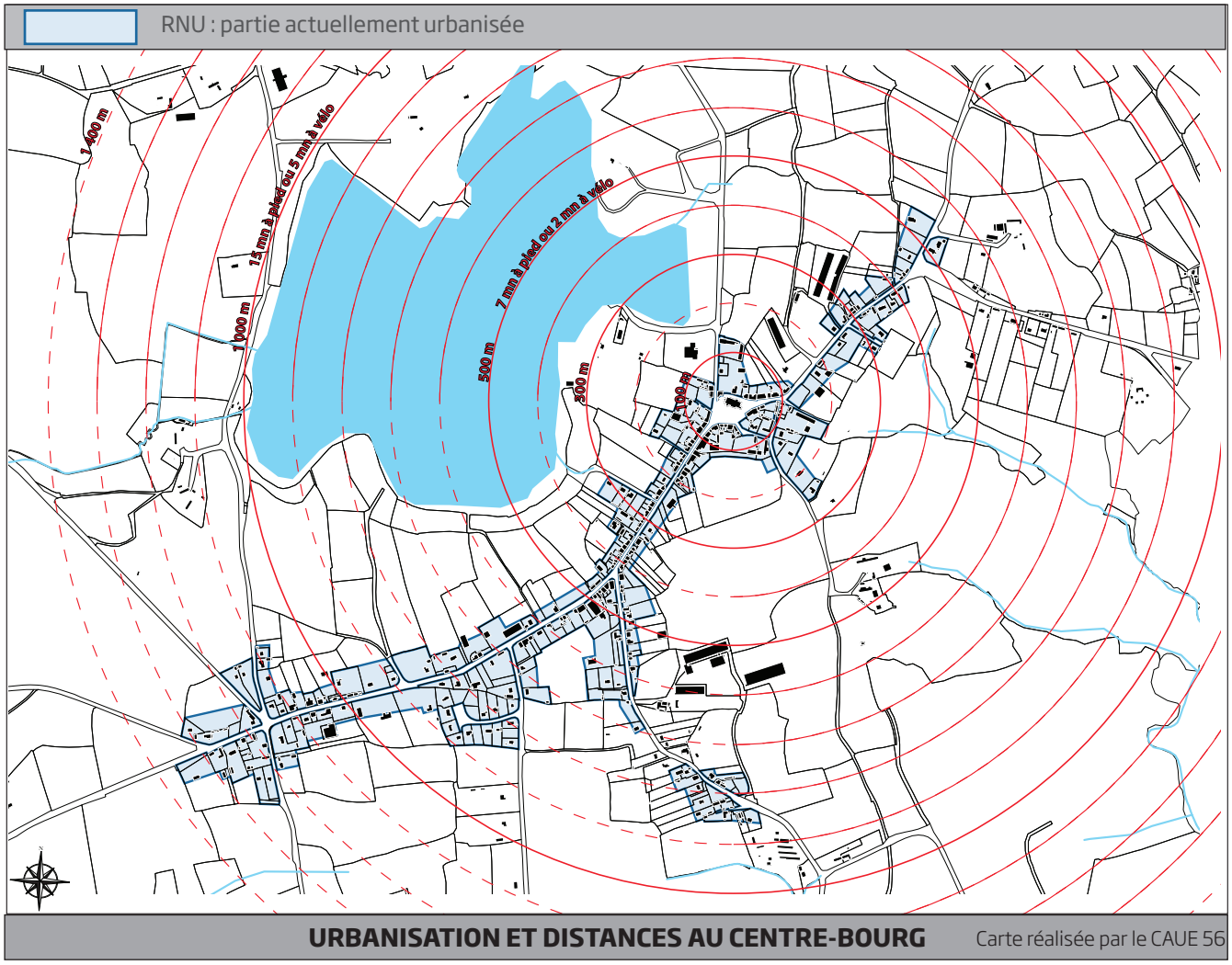
Deux éléments de patrimoine, occupant une position centrale au sein du bourg, sont inscrits. Il s'agit de l'Eglise St Béheau et de la Maison Montlouis, ancien auditoire de justice (cf photo ancienne). Cet édifice, actuellement en très mauvais état, fait l'objet de travaux de restauration importants (263 000 €) avec le soutien de la Fondation du Patrimoine de Bretagne qui a lancé un appel aux dons. La commune de Priziac projette de faire de la Maison Montlouis un centre d'interprétation sur la justice féodale.

L'équipe de concepteurs qui sera chargée de requalifier les espaces publics du bourg de Priziac devra évidemment intégrer cette dimension patrimoniale dans son projet d'aménagement.

Urbanisation et distances de déplacement

Dès le 19 ème, l'urbanisation linéaire s'est mise en place et cet étirement n'a fait que se confirmer avec l'avènement du pavillonnaire à partir des années 60-70. L'éloignement de nombreuses constructions par rapport au centre-bourg, jusqu'à 1.4 kilomètres, pose de réels problèmes :

- dilution de l'espace urbain et perte d'identité,
- allongement des distances favorisant l'utilisation de la voiture (coûts pour les ménages, pollution, problèmes de sécurité),
- coûts pour la collectivité :
  - -> extension et entretien coûteux des réseaux (assainissement, électricité, voirie...),
  - -> prise en charge plus lourde de certains services (transports scolaires, collecte des déchets...),
  - -> risque accru de dévitalisation du centre-bourg avec le déclin de l'appareil commercial et de services.



URBANISATION ET DISTANCES AU CENTRE-BOURG Carte réalisée par le CAUE 56

Pour mémoire, la distance de 300 m constitue un premier seuil de tolérance pour les déplacements à pied. Par exemple, le déplacement des enfants et la distance domicile / école constituent une problématique fondamentale sur le plan du développement durable. Il faut limiter le développement périphérique et au contraire privilégier la confortation du bourg. Une réflexion générale pourrait être engagée à propos des déplacements doux à l'échelon du bourg afin de prendre en considération les besoins de la population et proposer un plan de cheminement cohérent. Ce plan pourrait être intégré au PLUi.

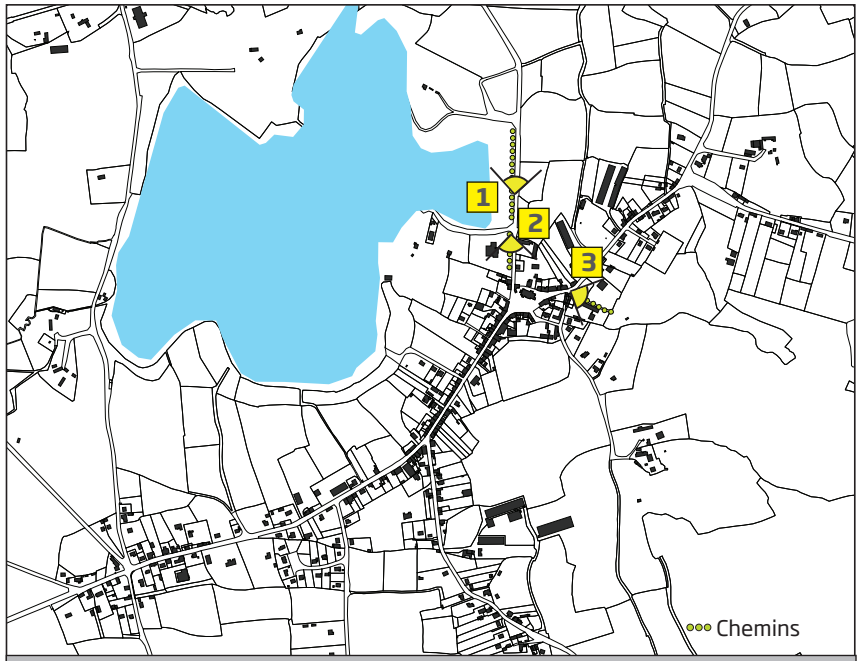
Déplacements doux



Circuit du Lac de Bel-Air - 7 km



Circuit des Chapelles - 13 km



PRIZIAC : CHEMINS AU SEIN DU BOURG

Carte réalisée par le CAUE

Deux circuits de randonnée sont proposés sur Priziac :

- le Lac de Bel Air sur 7 km,
- les Chapelles sur 13 km.

Chacun de ces itinéraires s'appuient pour partie sur le chemin aménagé sur la rive sud du lac.

Au sein du bourg, un sentier est aménagé le long de la rue du Bel Air (D 109), il passe devant la salle polyvalente (photos 1 et 2). Large de 1 m, ce chemin est en stabilisé. Un autre chemin démarre à proximité de l'école et se développe vers le sud en direction de la campagne (photo 3).

Il conviendrait de mener une réflexion à l'échelle du bourg afin de cerner les besoins en déplacements doux et appréhender les potentialités afin de proposer un plan de circulation adapté.







Développer un réseau de chemins de qualité

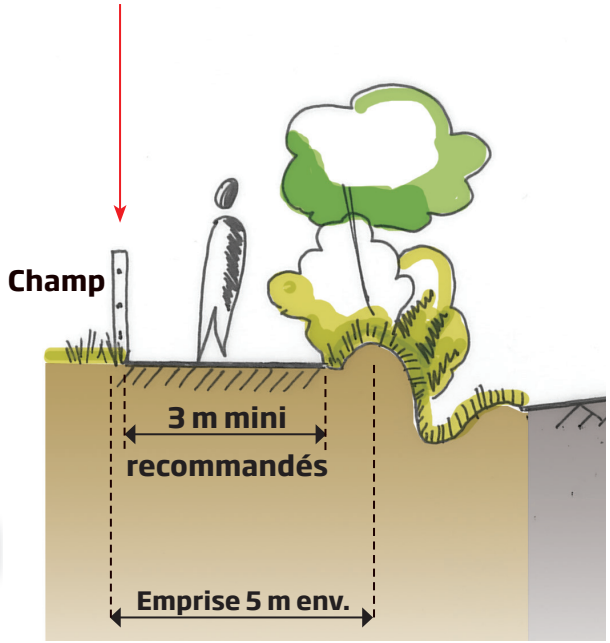


Après avoir mené une opération de remembrement dans les années soixantes, la commune de Theix a initié une opération d'aménagement foncier au début des années 2 000. La mise en oeuvre de cette procédure avait pour principal objectif de relier un certain nombre de villages au bourg par la création de sentiers pédestres.

L'aménagement foncier rural peut être une solution car outre l'amélioration des conditions d'exploitation des propriétés rurales agricoles ou forestières, cette procédure a pour vocation d'assurer la mise en valeur des espaces naturels et de contribuer à l'aménagement du territoire communal.

Une opération d'échanges et de cessions de parcelles peut être l'occasion pour la collectivité de maîtriser le foncier nécessaire à l'aménagement des chemins. La collectivité peut également négocier à l'amiable avec les propriétaires pour l'acquisition du foncier nécessaire ou tout simplement signer avec eux une convention d'ouverture au public de leurs chemins.

Clôture économique de type grillage agricole sur poteaux bois



Le PLU ou PLUi est également un document réglementaire intéressant permettant de :

- répertorier les chemins de randonnée à conserver, à modifier ou à créer (**art L.123-1-6 CU**),
- répertorier les éléments de patrimoine, du paysage et du bocage à conserver (murets de pierres, arbres remarquables, chemins creux, talus...),
- déterminer les éléments paysagers et bocagers à créer (plantation de haies, création de talus...),
- rechercher les liaisons à créer pour structurer le réseau de chemins existants,
- prévoir des emplacements réservés sur terrains privés en vue de la création d'un chemin (**art. L.123-1-8° CU**).

Développer un réseau de chemins de qualité

REFERENCES


Acigné(35)


St Herblain (44)


Vannes (56)


Nantes (56)


St Herblain (44)

- *Définir le tracé dans le cadre d'un schéma défini a minima à l'échelle du bourg.*
- *Conjuguer notion d'efficacité (desserte équipements publics, commerces, etc.) et de détente (itinéraires de promenade).*
- *Tracé à partir d'éléments structurants existants (murs en pierres, talus bocager, etc.) ou créés de toute pièce.*
- *Traitement paysager permettant de développer un jardin public linéaire.*

Développer un réseau de chemins de qualité

L'aménagement de chemins en secteur naturel, en campagne et notamment en zone humide doit répondre à un certain nombre d'exigences :

- objectifs recherchés (circulation récréative ou didactique, boucle de randonnée, etc.),
- types de fréquentation (pédestre, cyclotouristique, équestre) et notion d'accessibilité (accessibles ou non aux personnes à mobilité réduite),
- contraintes (portance des sols, risques d'inondation, existence de milieux fragiles, etc.).

La nature du projet et sa mise en oeuvre résulteront de ces différents éléments.

REFERENCES



Cheminement fauché ou broyé

Intérêts *: faible coût car intervention réduite, impact minime sur le milieu.*

Inconvénients *: équipement de marche adapté nécessaire (chaussures de randonnée, bottes), chemin impraticable en période très humide, dégradation du couvert végétal si forte fréquentation*



Chemin empierré

Intérêts *: bonne portance, accessibilité plus importante mais difficile pour les personnes à mobilité réduite*

Inconvénients *: intervention plus lourde (suppression du couvert végétal, décaissement, apport de matériaux) difficile à mettre en oeuvre dans les secteurs très humides, coût de 12 à 15 €/m2*



Chemin sablé

Intérêts *: bonne portance, confort accru pour la fréquentation, accessible aux personnes à mobilité réduite sous certaines conditions (largeur, pente et éventuellement sécurité latérale et guidage)*

Inconvénients *: idem chemin empierré, dégradation à terme de la couche de sable compacté, coût env.15 €/m2*





Platelage bois

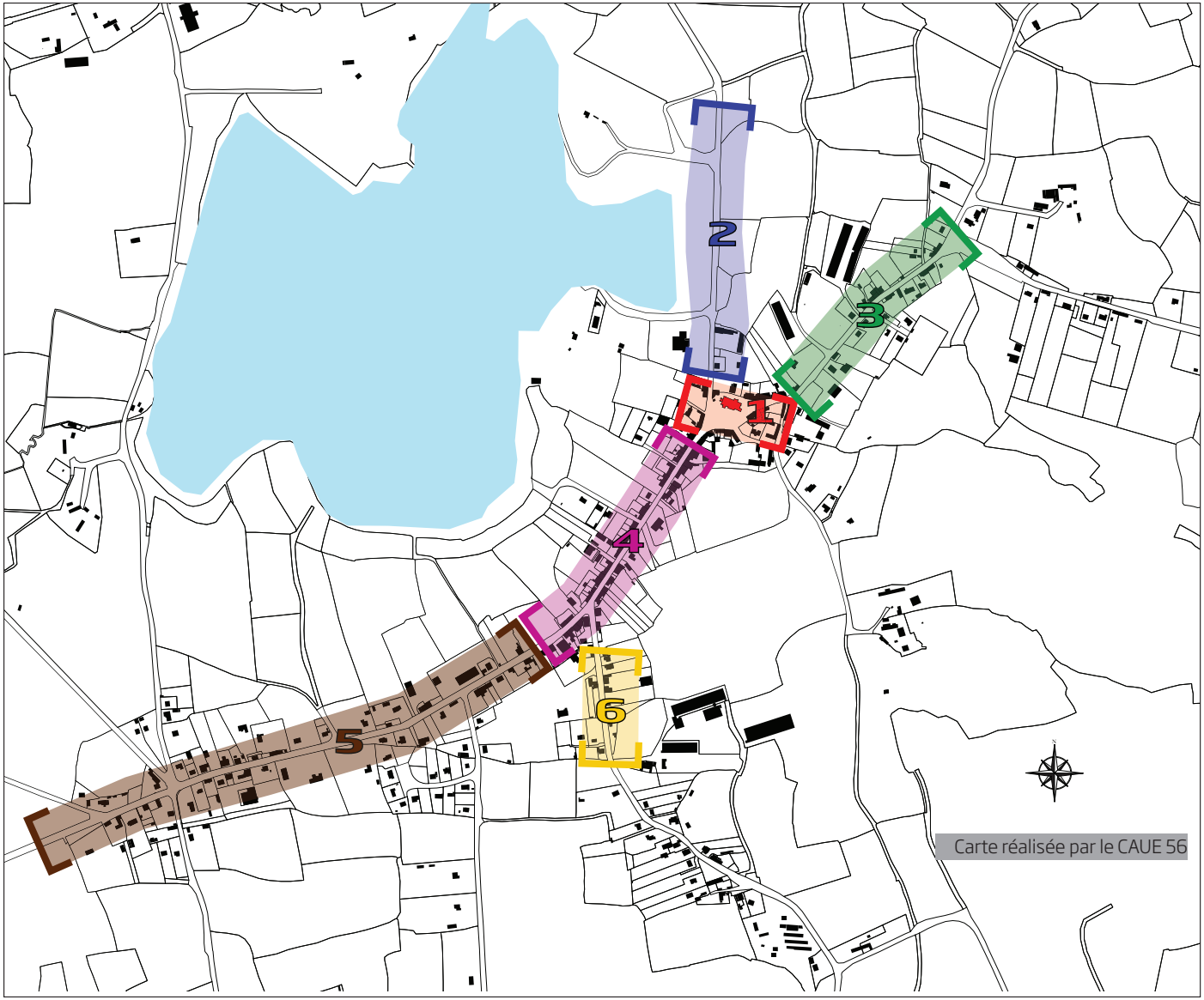
Intérêts *: réel confort d'usage, fréquentation sans impact direct sur le milieu, accessible aux personnes à mobilité réduite sous certaines conditions (largeur, pente, chasse-roue sur les parties latérales, intervalles max. entre lames de plancher : 2 cm), réel intérêt esthétique*

Inconvénients *: mise en oeuvre plus lourde, coût plus élevé env. 150 €/m2, équipement à réserver aux milieux fragiles (forte hydromorphie, secteurs inondables, etc.) et fortement fréquentés.*

Contenu élaboré à partir d'un document réalisé par le CG 29 sur l'aménagement de chemins en zone humide.

Les secteurs de réflexion

Dans le cadre de la réflexion sur le traitement des espaces publics, des secteurs ont été définis pour établir un état des lieux et esquisser des enjeux en terme de requalification :



1 Place de l'Eglise

2 Rue de Bel Air (RD 109)

3 Rue de Beg er Lann

4 Rue A. St Jalmes (1ère partie)

5 Rue A. St Jalmes (2ème partie)

6 Rue de Berné

1 Linéaire : env 300 m /Surface : env 4 850 m²

2 Linéaire : env 470 m /Surface : env 4 500 m²
Parkings salle polyvalente et salle des fêtes non intégrés

3 Linéaire : env 400 m /Surface : env 4 600 m²

4 Linéaire : env 470 m /Surface : env 4 100 m²

5 Linéaire : env 890 m /Surface : env 10 300 m²

6 Linéaire : env 270 m /Surface : env 2 900 m²

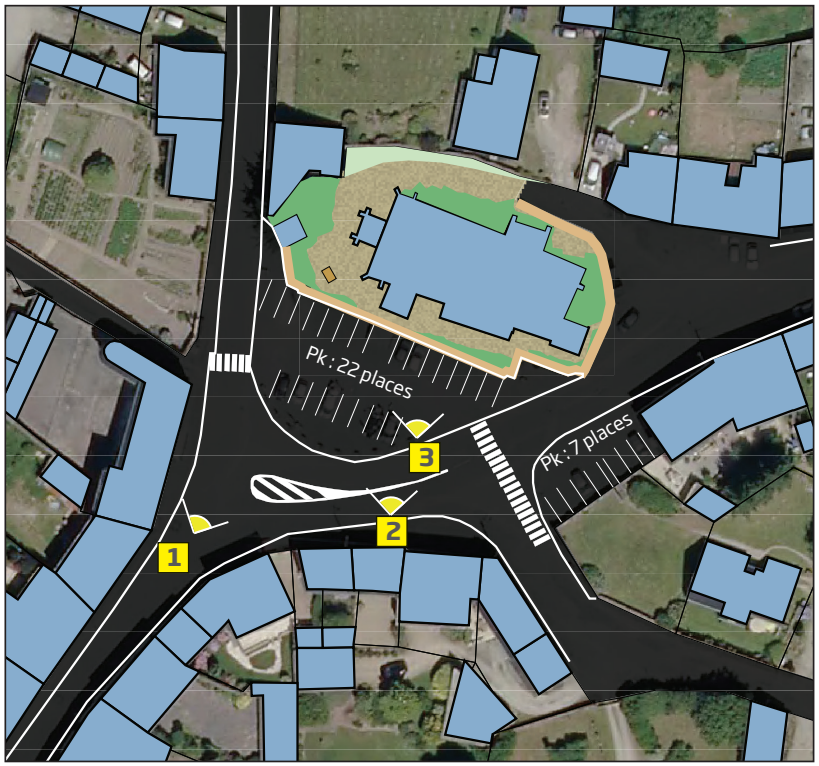
Linéaire total : env 2 800 m

Surface totale : env 31 250 m²

Ces linéaires et surfaces sont nécessairement approximatives et indicatives. Les surfaces correspondent aux espaces publics et sont donc calculées à partir de la limite publique/privée.

ESPACES PUBLICS

La place de l'Eglise







La place de l'Eglise, qui présente une dimension très routière, constitue un espace servant pour l'automobile :

- prédominance du bitume et traçage routier (îlot directionnel),
- au carrefour de plusieurs voies dont 2 départementales (chaussée surdimensionnée),
- stationnement omniprésent (29 places dessinées).

Ce traitement dévalorise l'image du coeur de bourg et ne permet pas la mise en scène de l'église. Cet édifice imposant se trouve aujourd'hui à l'étroit avec un placître sous-dimensionné, réduit à la portion congrue lors du transfert du cimetière. En outre,ses abords, surélevés par rapport à la place, sont difficilement accessibles et peu lisibles.



La place de l'Eglise







Malgré cette ambiance très routière, la place de l'Eglise s'avère très structurée d'un point de vue urbain et elle constitue en outre un pôle d'animation au centre du bourg :

- un front bâti formé de maisons hautes mitoyennes implantées en limite d'espace public,
- présence, sur le poutour, de services comme la mairie avec son bâtiment imposant ou encore la poste et puis un commerce important (le multi-services «Au Panier Gourmand» : boulangerie/pâtisserie/alimentation) et enfin proximité de plusieurs commerces implantés sur la partie haute de le rue St Jalmes.

Au regard de ces caractéristiques urbaines et patrimoniales, cet espace offre un réel potentiel en cas de requalification pour créer un lieu à la fois valorisant et convivial. Pour rappel, les abords de l'église accueillent chaque année en juin une fête foraine proposants différents stands et attractions.



La place de l'Eglise



Monuments aux morts



Un certain nombre d'éléments discordants se superposent venant perturber la lecture des lieux et porter atteinte à la qualité patrimoniale du site (église, monuments aux morts). L'installation récente de la borne de recharge électrique et les éléments annexes (coffre électrique, panneaux) en est le parfait exemple. Il ne s'agit aucunement de remettre en cause son utilité mais de s'interroger sur sa position et son insertion dans le contexte.





Les wc publics, intégrés dans la continuité du mur bordant l'église, sont plutôt bien insérés. Une rénovation des installations intérieures sera à envisager afin de proposer un équipement correct aux usagers.

La place de l'Eglise





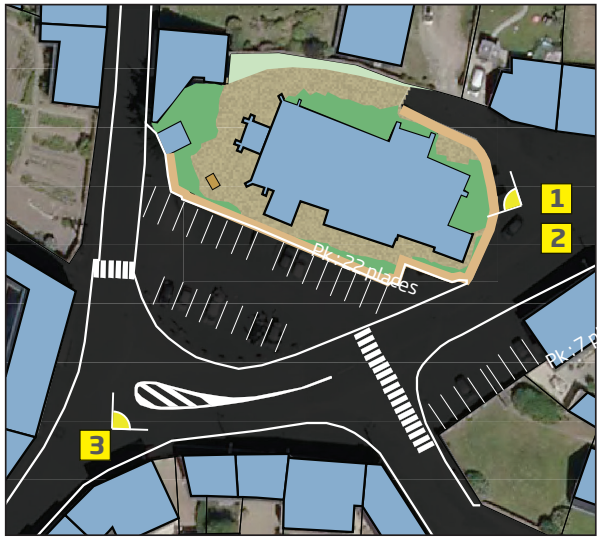
Cette voie pour partie bitumée permet de desservir quelques habitations et d'accéder au porche de l'église avec un véhicule. La gestion des déchets (conteneurs et poste de collecte) nuit également à la qualité et au caractère du site.



Les abris bus obsolètes participent également par leur aspect et leur implantation discutable à dévaloriser cet espace.

ESPACES PUBLICS

La place de l'Eglise





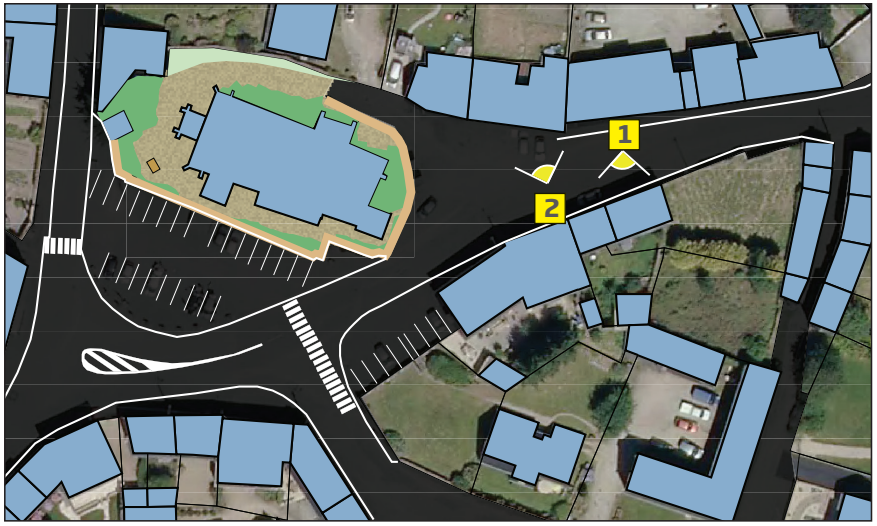




L'utilisation de jardinières est tout à fait discutable d'un point de vue esthétique d'autant plus quant il s'agit de produits industriels standardisés sans lien avec le contexte local. En outre, elles entraînent des coûts importants pour la collectivité (achat, entretien, arrosage...), sans apporter une réponse satisfaisante en terme de qualité paysagère.

Dans le cadre d'une requalification des espaces publics, il faudra privilégier les plantations en pleine terre avec des variétés locales.

La place de l'Eglise/rue du vieux bourg







La rue du Vieux Bourg constitue pour partie le côté Est de la place de l'Eglise. Elle correspond au bourg originel avec la trame bâtie la plus ancienne et la plus remarquable : Maison Montlouis, ancien auditoire de justice et constructions adjacentes (photo 1) et maisons lui faisant face (photo).

La place de l'Eglise/rue du Vieux Bourg





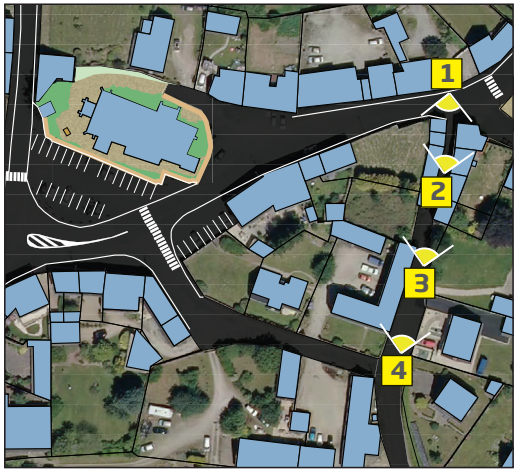
Malgré une emprise de la voie très moyenne (9.80 m), la chaussée s'avère particulièrement large au détriment des trottoirs nettement sous-dimensionnés. Une nouvelle fois le traitement s'avère très routier.

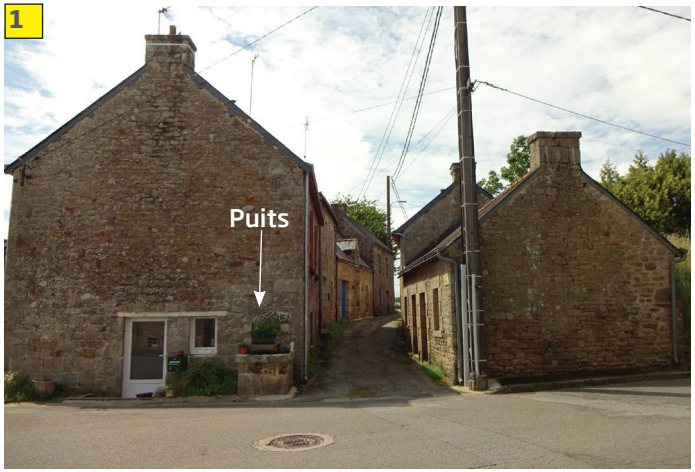




Ces maisons plus récentes (fin 19ème/ début 20ème) présentent également une réelle qualité architecturale. La disparition des enduits sur certain bâtimentbpour laisser les pierres apparentes est par contre dommageable, à la fois d'un point de vue esthétique et sur le plan de la protection du bâti.

La place de l'Eglise/rue Voën







La rue Voën est une venelle très pittoresque caractéristique des bourgs bretons anciens. Deux pignons et un beau puits en pierre ancien marque l'entrée de la rue. Bordée par un bâti composé de petites maisons en pierre, cette voie présente sur sa partie la plus ancienne un profil très étroit (entre 2.50 et 3.20 m) et pourtant la circulation à double sens n'y est pas interdite.

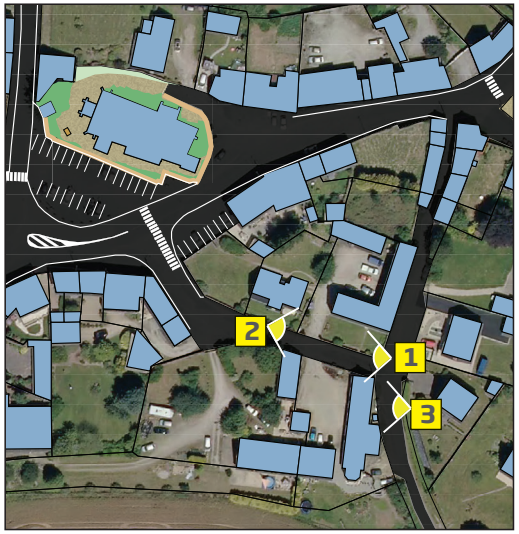




Passant brusquement d'une largeur de 2.50 m à 9.40 m, la rue Voën, dans sa partie la plus récente, a totalement perdu ses caractéristiques initiales et son charme.

La chaussé de 6.00 m est nettement surdimensionnée au regard du contexte et du nombre de propriétés à desservir. En outre, l'emploi unique du bitume, de part et d'autre de la voie, lui octroie un caractère particulièrement routier.

La place de l'Eglise/rue Louis Le Bail



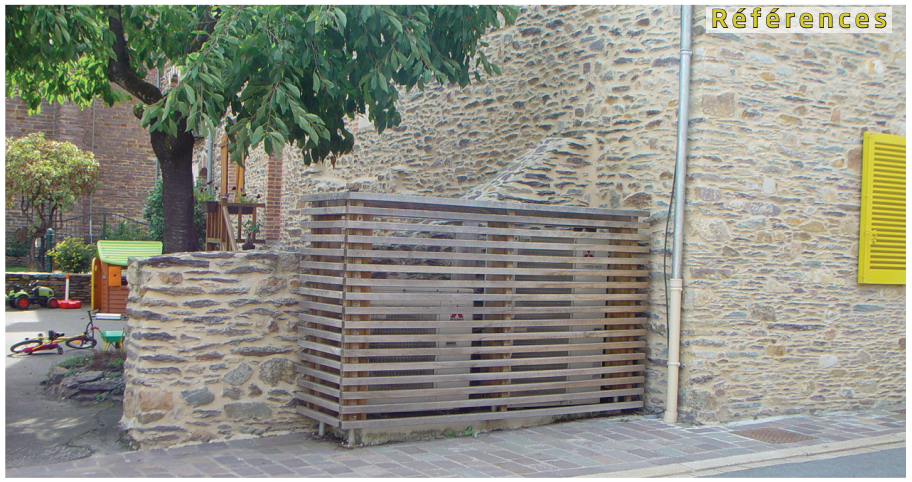




Bordée de constructions et de murs en pierre, la rue Louis Le Bail constitue également une voie pittoresque au sein du bourg. Son emprise globale de 6.30 m est modeste. Malgré tout, située sur l'itinéraire emprunté par les enfants de l'école privée au restaurant scolaire, la collectivité a souhaité définir une bande piétonne de 1.70 m de large afin d'assurer leur sécurité.



Située sur la rue Le Bail dans la continuité de la rue Voën, cette maison cumule les points noirs (poteaux électriques, transformateurs et coffrets électriques).



Il faut toujours envisager des solutions pour favoriser l'occultation des éléments inesthétique et ce dans un souci d'insertion urbaine et paysagère.

ESPACES PUBLICS

La place de l'Eglise et rue adjacentes

Les atouts :

- ⇨ un grand espace central structurée par la trame bâtie (constructions + murs de clôture en pierre),
- ⇨ un lieu de convergence propice à l'animation,
- ⇨ une présence d'édifices de qualité à la fois sur le plan patrimonial et architectural (église, mairie,maisons Montlouis, habitations),
- ⇨ des abords immédiats de l'église bien traités d'un point de vue paysager,
- ⇨ une capacité de stationnement indéniable (29 places clairement identifiées),
- ⇨ un lieu occasionnellement festif avec l'accueil d'une fête foraine chaque année en juin,
- ⇨ une diversité de la trame viaire.

Les points faibles :

- ⇨ des espaces publics au traitement très routier (omniprésence du bitume),
- ⇨ un espace dédié d'abord à l'automobile et donc peu favorable aux circulations douces et à la convivialité,
- ⇨ du patrimoine insuffisamment valorisé avec une église aux abords exigus et peu accessibles,
- ⇨ du mobilier urbain souvent discordant et parfois obsolète.

Les enjeux :

- ⇨ réduire la place de la voiture notamment par la réorganisation du stationnement mais en envisageant le maintien d'un minimum de places nécessaire tout en jouant la synergie avec d'autres sites proches (ex : proximité de la salle polyvalente offrant plus de 50 places de stationnement),
- ⇨ casser la dimension routière en réduisant l'emploi du bitume et en privilégiant d'autres matériaux de revêtement (béton désactivé, stabilisé, pavés, etc.), en diminuant l'emprise de la chaussée (gabarit limité au minimum dans le respect des usages : ex : passage régulier d'engins agricoles) et en supplantant les parkings par des aires de stationnement paysager,
- ⇨ remettre en scène l'église en octroyant une plus grande place à ses abords et en menant des actions d'embellissement par des aménagements paysagers de qualité,
- ⇨ favoriser et sécuriser les déplacements doux notamment en direction des enfants,
- ⇨ renouveler le mobilier urbain en modérant leur développement et en faisant le choix de la discrétion par leur intégration optimale au contexte (design, coloris, implantation, etc.),
- ⇨ apporter une touche végétale plus soutenue par la plantation d'essences locales en favorisant les plantations en pleine terre,
- ⇨ limiter au maximum l'imperméabilisation des sols par rapport à la gestion des eaux pluviales,
- ⇨ permettre le maintien de certains usages comme la fête foraine et susciter la mise en place de nouvelles manifestations (marché de producteurs, évènements culturels, etc.).

La place de l'Eglise

REFERENCES : PLACES ET EDIFICES PATRIMONIAUX


Noyal-Muzillac (56)


Quistinic (56)


Quistinic (56)

Les places en coeur de bourg et les abords des édifices patrimoniaux doivent faire l'objet d'un traitement soigné.

Il s'agit de proposer aux habitants des espaces conviviaux et apaisés où il fait bon déambuler, s"arrêter, etc. La mise en scène des édifices patrimoniaux (ex : église St Beheau et Maison Montlouis) constitue un autre objectif important.

La place de l'Eglise

REFERENCES : COHABITATION PIETONS/AUTOMOBILES



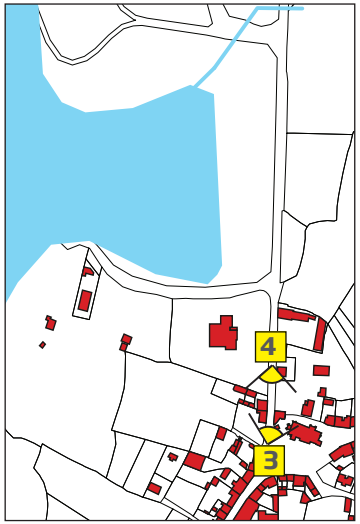
Plescop (56)



Rennes (35)

La redéfinition et la requalification des espaces publics doivent faciliter la cohabitation piétons/automobiles en donnant la priorité aux premiers (zone de rencontre) et produire un cadre de vie de qualité pour les habitants et les visiteurs.

La rue de Bel Air



A la sortie de la place de l'Eglise, la rue de Bel Air est bordée de quelques maisons de bourg mais très rapidement la configuration diffère avec des abords plus aérés. Ces maisons de bourg ont autrefois abrité des commerces aujourd'hui disparus. Les volets fermés dénotent d'une certaine vacance, phénomène participant à la dévitalisation du bourg.







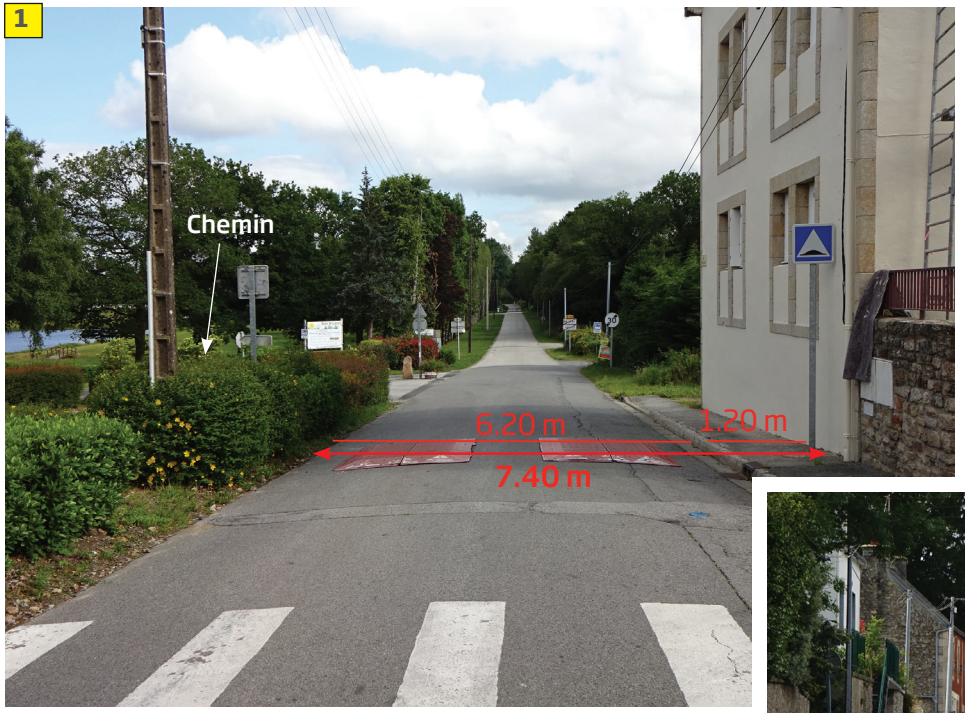


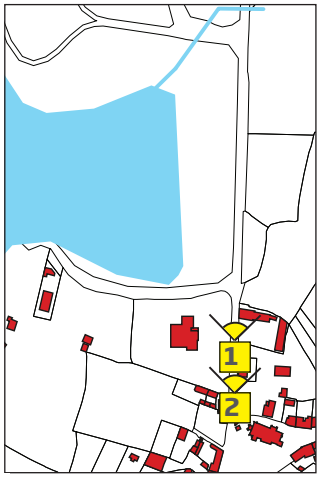
Sur cette partie, la collectivité a réalisé des aménagements provisoires par la pose de plots sur la route afin de sécuriser la circulation piétonne et notamment celle des scolaires se rendant à la cantine. Ce traitement renforce la connotation routière des lieux. Les trottoirs, larges de 1 m, sont inadaptés aux PMR. La norme minimale est de 1.40 m. La bande de cheminement de 1.30 m, voire 1.10 m en raison de l'encombrement des plots, n'est par conséquent pas adaptée.

L'emprise de la voie (8.20 m) est faible mais le recalibrage de la chaussée à 4.90 m donne une certaine latitude pour proposer des aménagements plus adaptés.

La rue de Bel Air

1







2



Sur la séquence suivante, la chaussée est relativement large (6.20 m), le tracé rectiligne et le trottoir sous-dimensionné (1.20 m).

Pour ralentir les véhicules aux abords de la salle polyvalente et à proximité du carrefour permettant de rejoindre la base de loisirs, la collectivité a défini une zone 30 et posé des coussins berlinois.

La pose de coussins berlinois est souvent privilégiée car cela reste léger et peu coûteux (env. 2000 €). Ce type d'aménagement pose malgré tout quelques inconvénients :

- -un ralentissement très ponctuel,
- -passage des véhicules bruyant pour le voisinage notamment la nuit,
- -dispositif glissant en période de pluie notamment pour les cyclistes.

3



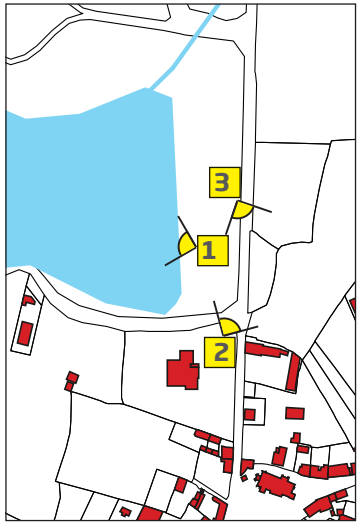
4



Un chemin gravilloné, situé entre la voie et le parking de la salle polyvalente vient compléter le dispositif de déplacement.

ESPACES PUBLICS

La rue de Bel Air













La sortie du bourg par la rue de Bel Air permet de rejoindre la base de loisirs du Lac. Elle offre également de beaux panoramas sur ce site naturel (photo1). Tout projet d'aménagement devra par conséquent veiller à préserver ces vues sur le Lac.

Une vaste plateforme bitumée (900 m2) marque l'arrivée dans le bourg. Elle sert de parking notamment pour les campings car qui peuvent y stationner 24 h/24 h. Une haie basse délimite cet espace par rapport à la route. La réalisation d'un alignement d'arbres de haute tige en lieu et place de cette haie permettrait une meilleure insertion paysagère de cette plateforme.

La présence de panneaux d'information diverses et d'une borne de collecte de vêtements usagés (photos 4 et 5) impactent l'arrivée dans le bourg et seraient donc à résorber.

La rue de Bel Air

Références stationnement


Quistinic (56)

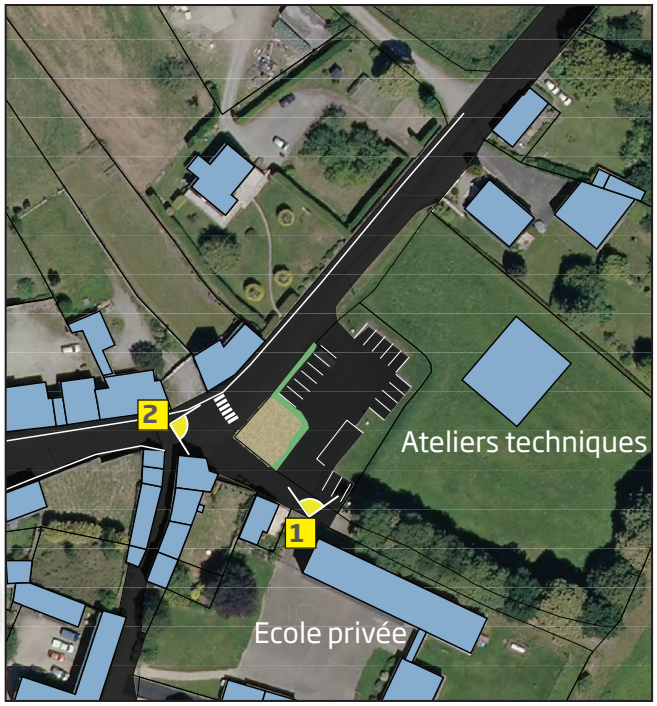
Dans le cadre du traitement de l'entrée de bourg par la rue Bel Air, la plateforme de stationnement pourrait être requalifiée. L'aménagement de cet espace pourrait se faire dans un esprit naturel en lien avec le site du lac. Il s'agirait de privilégier des revêtements semis-perméables (stabilisé, mélange terre-pierres, pavés avec joints engazonnés, etc.).


Monterblanc (56)


Monterblanc (56)

La rue de Beg er Lann









La rue du Vieux Bourg se poursuit par la rue Beg er Lann où sont implantés le groupe scolaire privé et les ateliers techniques municipaux. Un parking a été aménagé récemment mais son fonctionnement ne satisfait pas pleinement la collectivité. Il y a un problème de lisibilité quant aux usages et à l'accessibilité et un manque de cohérence concernant la différenciation de certains espaces (partie en stabilisé et partie bitumée).

L'aménagement d'un passage piétons en plein virage pose évidemment question par rapport à la sécurité des usagers et notamment pour les enfants se rendant à l'école. L'équipe chargée de requalifier les espaces publics devra mener une réflexion approfondie sur ce secteur et faire des propositions afin d'améliorer et sécuriser sa fréquentation et l'embellir.

La rue de Beg er Lann

Références aires de stationnement paysagères


Langudic (56)


Férel (56)


St Nicolas du Tertre(56)

Afin de minimiser l'impact du stationnement, il est nécessaire de proposer plusieurs petits parkings répartis de façon rationnelle et bénéficiant d'un traitement paysager.

Il faut intégrer la gestion des eaux pluviales et éviter l'imperméabilisation totale (limitation du ruissellement et des risques de pollution). L' emploi de matériaux semi-perméables (stabilisé, mélange terre/pierres, pavés avec joints enherbés, dalles avec gravillons ou engazonnées, etc.) favorisant l'infiltration des eaux pluviales, est à privilégier.



Pour l'aménagement du parking de St Nicolas du Tertre, le concepteur a proposé comme revêtement des gravillons maintenus dans des dalles alvéolaires.

La rue de Beg er Lann

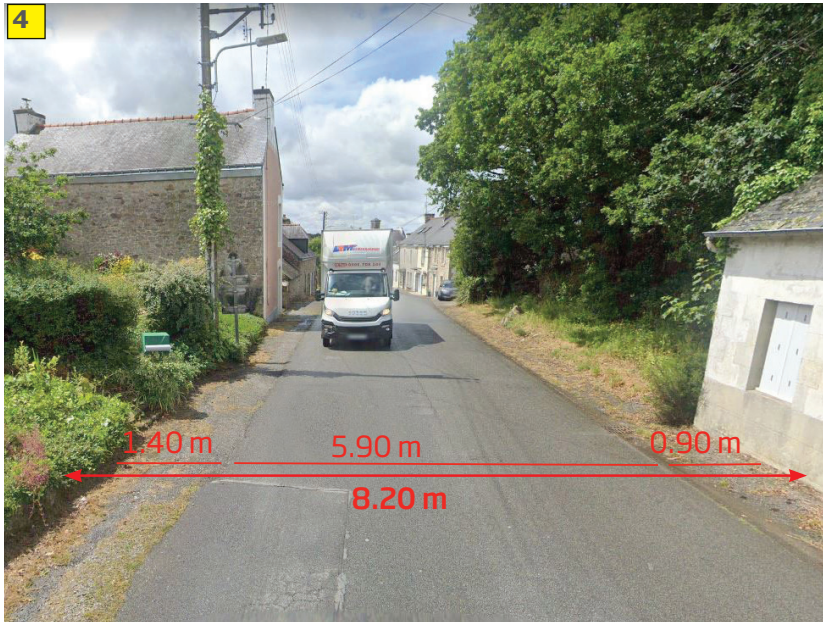






Pour casser un tant soit peu la vitesse avant l'arrivée sur le parking de l'école, une chicane provisoire a été aménagée aux abords de l'atelier technique municipal. Ce type d'aménagement très ponctuel n'est pas réellement adaptée. La création d'un plateau au niveau du parking de l'école serait sans doute préférable.

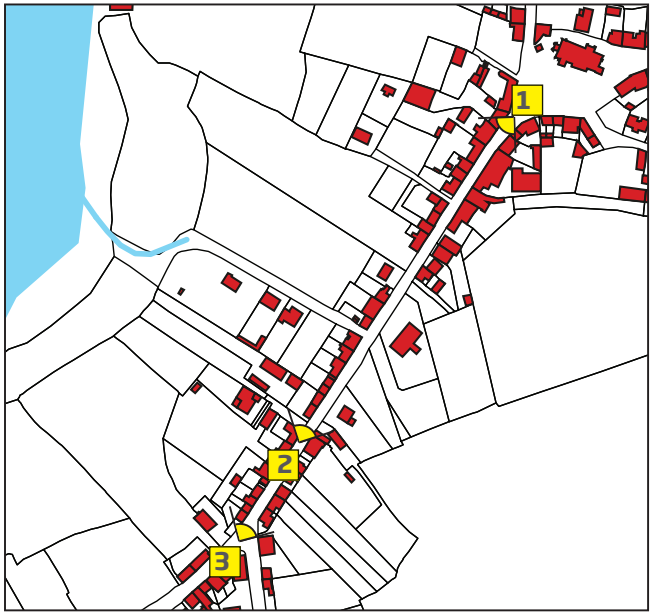




Au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre-bourg, le contexte change selon le mode d'urbanisation en place : pavillonnaire diffus (photo 3) ou bâti ancien (photo 4).

Le profil de la voie évolue également que ce soit au niveau de l'emprise globale ou de la largeur de la chaussée. Sur certains tronçons, la réduction de la chaussée pourrait être envisagée au profit des circulations douces ou pour la plantation d'un alignement d'arbres.

La rue St Jalmes (1ère partie)





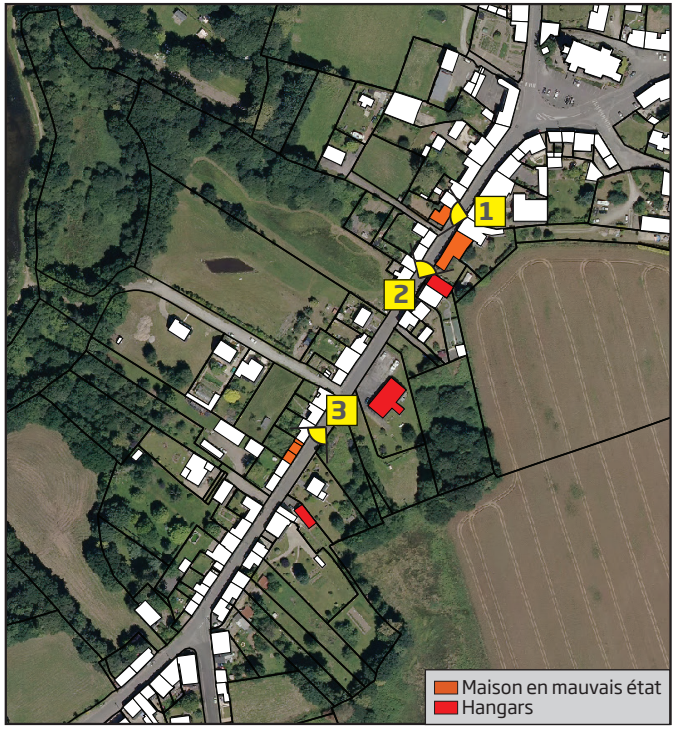
La première partie de la rue St Jalmes se développe sur un linéaire important, de près de 500 m. Elle présente un tracé rectiligne dont les rives sont marquées par l'implantation d'un front bâti quasi continu. Composé de maisons de bourg aux volumes pouvant être imposants (R+C à R+1+C), ce tissu urbain s'avère particulièrement structurant.

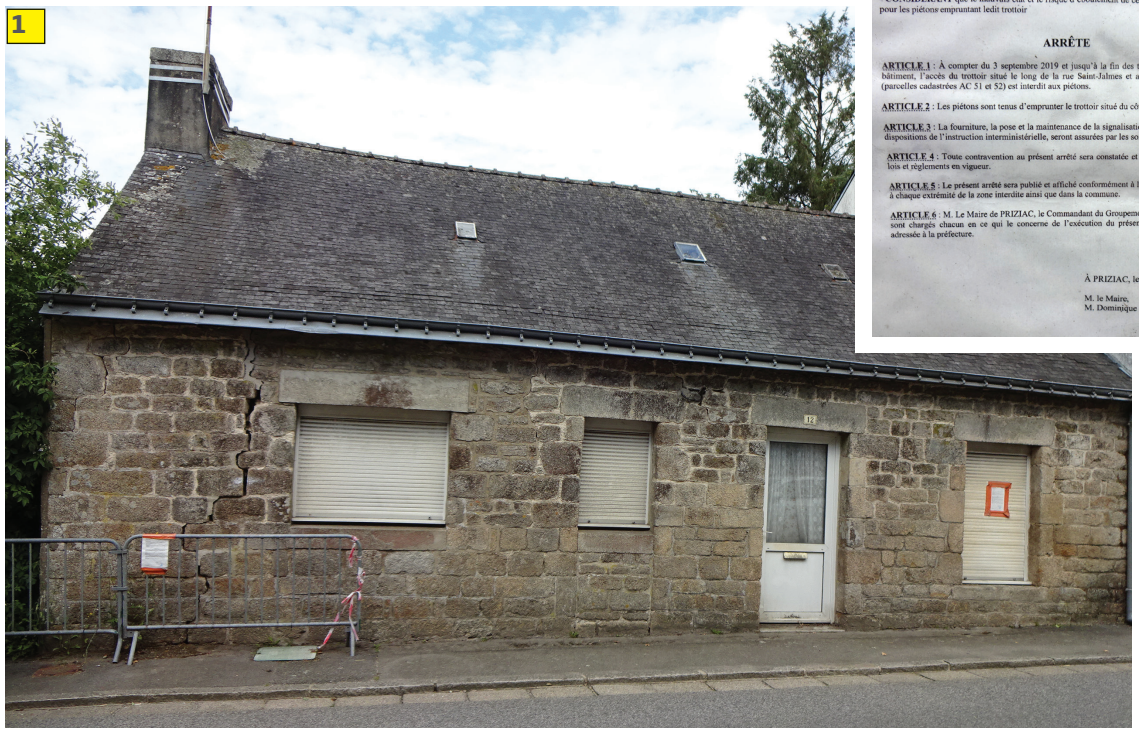
Les réseaux aériens (électricité et téléphone) sont relativement impactants dans le paysage. Leur occultation constituera un des objectifs de la prochaine opération de requalification des espaces publics.

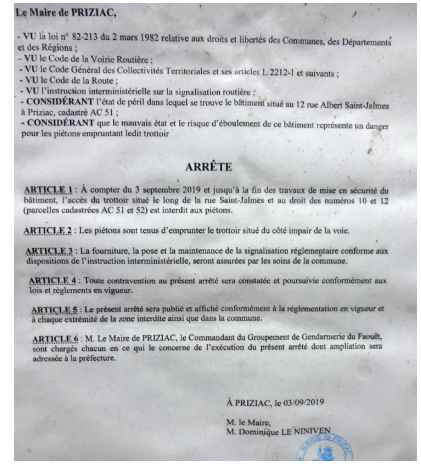




La rue de Beg er Lann







Le Maire de PRIZIAC,

- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU le Code de la Voirie Routière ;
- VU le Code Général des Collectivités Territoriales et ses articles L 2212-1 et suivants ;
- VU le Code de la Route ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;
- **CONSIDÉRANT** l'état de péril dans lequel se trouve le bâtiment situé au 12 rue Albert Saint-Jalmes à Priziac, cadastré AC 51 ;
- **CONSIDÉRANT** que le mauvais état et le risque d'éboulement de ce bâtiment représente un danger pour les piétons empruntant ledit trottoir

ARRÊTE

ARTICLE 1 : À compter du 3 septembre 2019 et jusqu'à la fin des travaux de mise en sécurité du bâtiment, l'accès du trottoir situé le long de la rue Saint-Jalmes et au droit des numéros 10 et 12 (parcelles cadastrées AC 51 et 52) est interdit aux piétons.

ARTICLE 2 : Les piétons sont tenus d'emprunter le trottoir situé du côté impair de la voie.

ARTICLE 3 : La fourniture, la pose et la maintenance de la signalisation réglementaire conforme aux dispositions de l'instruction interministérielle, seront assurées par les soins de la commune.

ARTICLE 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur et à chaque extrémité de la zone interdite ainsi que dans la commune.

ARTICLE 6 : M. Le Maire de PRIZIAC, le Commandant du Groupement de Gendarmerie du Faouët, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à la préfecture.

À PRIZIAC, le 03/09/2019

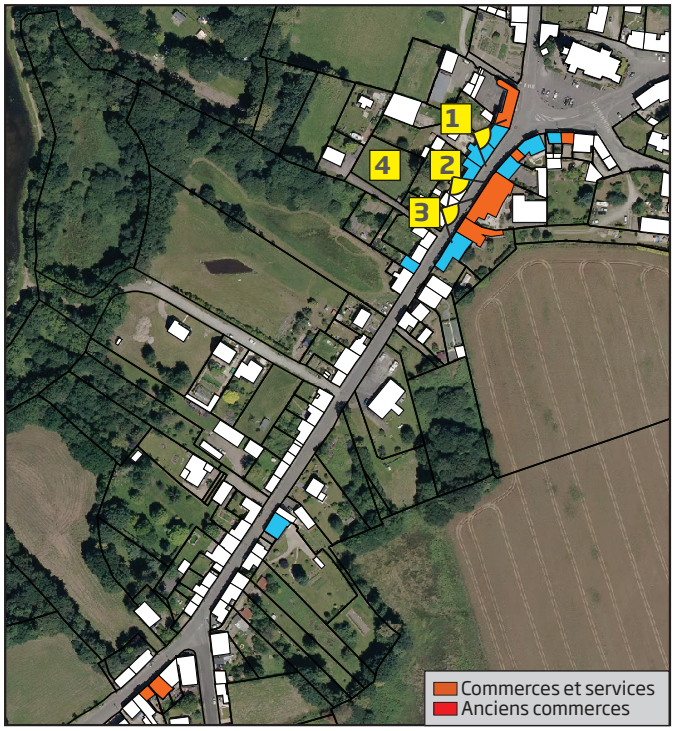
M. le Maire,
M. Dominique LE NINIVEN





En terme d'image, l'état de dégradation avancé de certains bâtiments s'avère particulièrement marquant et dévalorisant. Lors de la visite effectuée en juin, nous avons également relevé sur la rue St Jalmes de nombreuses maisons fermées au sein du bâti ancien. Il peut s'agir de logements vacants ou de résidences secondaires. En tout cas, leur nombre important participe au sentiment de dévitalisation.

La rue St Jalmes (1ère partie)



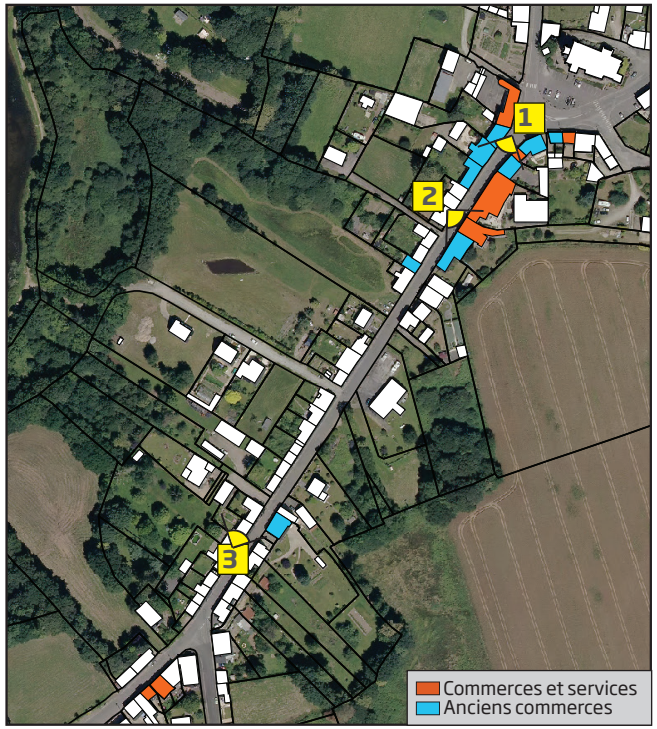






Le haut de la rue St Jalmes était autrefois la rue commerçante par excellence, malheureusement au fil du temps de nombreux commerces ont fermé et beaucoup, de façon définitive, la plupart étant transformés en habitation. Trois activités commerciales sont encore en place : le salon de coiffure, l'hôtel du Cheval Blanc transformé aujourd'hui en chambre d'hôtes et enfin le restaurant-pizzéria Le Capri.

La rue St Jalmes (1ère partie)









Beaucoup de locaux commerciaux disparaissent suite à des difficultés financières ou suite au au départ en retraite de leurs anciens propriétaires. Souvent ces locaux désaffectés sont intégrés à la partie logement de ces mêmes propriétaires, changeant définitivement de destination. Le rétablissement d'un commerce reste évidemment possible au gré des ventes mais dans les faits cela reste relativement rare.

Dans certains cas de figure, la collectivité peut, à son initiative, préserver les pas de porte existants pour de futures commerces. Aujourd'hui des outils (cf pages suivantes) existent pour oeuvrer dans ce sens :

- le règlement du PLU,
- le droit de préemption commercial.

QUELLE STRATEGIE?

Maintenir, voire conforter l'appareil commercial

Le Plan Local d'Urbanisme

Au travers du règlement, le PLU peut participer à la sauvegarde des commerces. Le PLUi en cours d'élaboration pourrait intégrer des règles spécifiques à l'urbanisme commercial.

La notion de destination pour les constructions peut concourir à cette protection. Depuis la modernisation du contenu du PLU, le commerce et activités de services constituent une des cinq destinations contre neuf auparavant avec les sous-destinations suivantes (artisanat et commerce de détail, restauration, commerce de gros, activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, hébergement hôtelier et touristique, cinéma). Le changement de destination pourrait être soumis à une autorisation spécifique.

Exemple du PLU de la commune de Theix

L'urbanisme commercial est pris en compte dans les dispositions générales du règlement du PLU. L'article sur l'urbanisme commercial est ainsi rédigé :

«Dans les secteurs de commerce protégé identifiés sur le document graphique, les activités commerciales ou artisanales implantées en rez-de-chaussée des constructions, doivent être maintenues, selon les dispositions suivantes :

- La transformation de commerces ou d'artisanat en rez-de-chaussée sur rue en une destination autre que le commerce ou l'artisanat est interdite, sauf en cas de changement de destination partielle ne remettant pas en cause la vocation commerciale du bâtiment. Le changement de destination de bureaux en rez-de-chaussée en une destination autre que le commerce ou l'artisanat est interdit. Cette disposition ne s'applique pas en cas de création d'hôtel ou de locaux nécessaires aux services publics d'intérêts collectifs.

Toutefois, en cas d'absence d'activité dans ces locaux pendant une durée de 5 ans, le changement de destination est possible. Un délai inférieur à 5 ans pourra être admis lorsque le changement de destination est nécessaire à la réalisation d'un projet d'envergure favorisant une dynamique locale».

Le Droit de préemption commercial

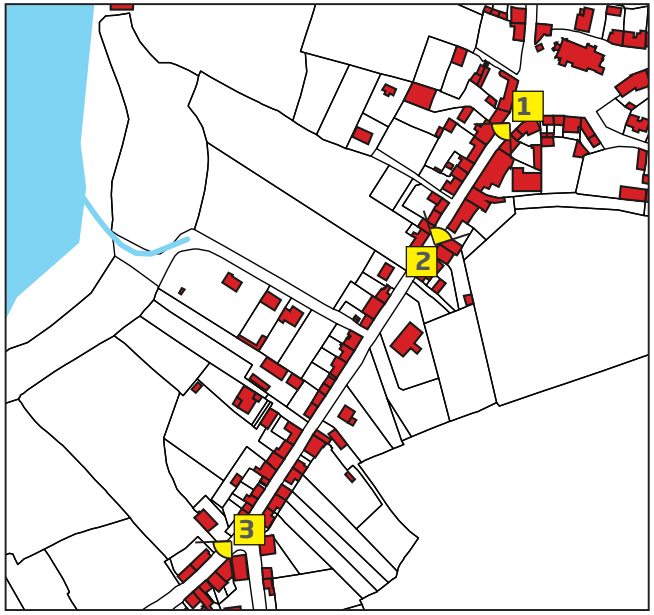
Les biens susceptibles d'être préemptés sont les suivants (fonds artisanaux, fonds de commerce, baux commerciaux, terrains portant, ou destinés à accueillir, des commerces d'une surface de vente comprise entre 300 et 1000 m2). Le droit de préemption ne concerne pas les murs attachés au fonds de commerce ou artisanal dont la préemption est envisagée. En cas de cession simultanée des murs et du fonds, l'acquisition relève du droit de préemption urbain.

L'application de cette procédure suppose au préalable la **délimitation de périmètres de sauvegarde** du commerce et de l'artisanat de proximité qui devra être ciblé.

Avant de vendre un fonds artisanal, un fonds de commerce ou de céder un bail commercial, situé dans le périmètre de sauvegarde, le cédant doit en faire la déclaration au maire, celle-ci est obligatoire sous peine de nullité de la vente. Cette déclaration, accompagnée du bail commercial, doit mentionner les informations suivantes :
- prix et conditions de la cession envisagée,
-activité de l'acquéreur pressenti,
-le nombre de salariés du cédant et la nature de leur contrat de travail,
-le chiffre d'affaires réalisé par le cédant.

Le maire ou son délégataire dispose de 2 mois pour exercer le droit de préemption ou y renoncer. Si ce droit est mis en oeuvre, le maire doit dans un délai de 2 ans rétrocéder le bien au profit d'un commerçant ou d'un artisan exerçant une activité préservant la diversité des activités dans le périmètre concerné. Pendant ce délai de revente, le maire peut mettre le fonds en location-gérance. Dans ce cas le délai peut être porté à 3 ans.

La rue St Jalmes (1ère partie)





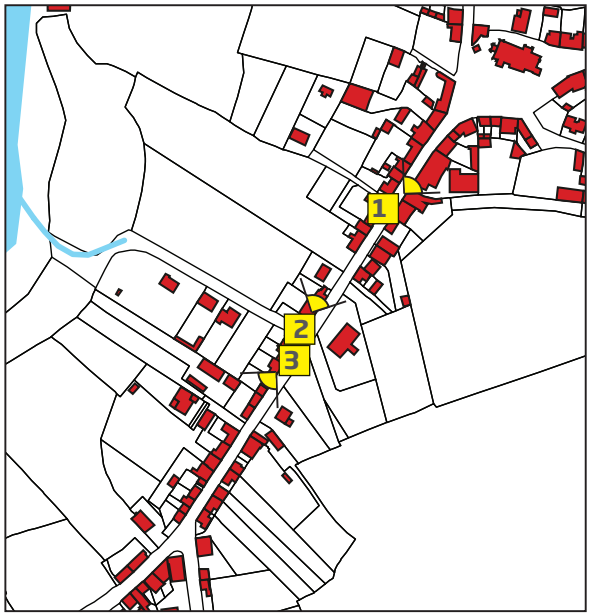
La première partie de la rue St Jalmes se développe en ligne droite mais présente dans l'ensemble une emprise plutôt modeste qui varie selon les tronçons. Sur les 3 coupes réalisées, l'emprise totale de la voie varie de 8.20 à 10.20 m, soit un différentiel de 2 m. La largeur de chaussée va de 4.20 m pour les secteurs avec du stationnement latéral à 6.90 m.

Cette emprise modeste limite nécessairement les possibilités de restructuration.





La rue St Jalmes (1ère partie)









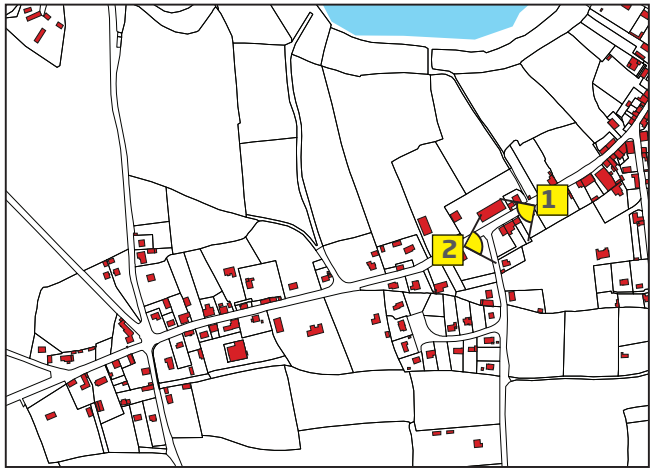
Afin de casser la vitesse et proposer des places de stationnement, la commune a défini des bandes de stationnement latéral sur la première partie de la rue St Jalmes. Cette organisation en quinconce créé un effet chicane (cf photo 2).

Ces espaces de stationnement offrent au total 32 places. Celles-ci permettent aux clients des commerces de stationner mais elles sont aussi utilisées par les riverains résidant dans le bâti ancien. En effet, le tissu ancien par sa structure (mitoyenneté, implantation en limite d'espace public) rend difficile, voire impossible la création de places de stationnement privées (pas de garage ou d'accès direct à leur parcelle).

Lors de notre visite sur le terrain, nous avons pu constater la pression exercée sur les places de stationnement proches des commerces (photo 1) qui sont rapidement saturées par contre ce niveau d'occupation diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du coeur de bourg (photo 3) diminuant l'effet de ralentissement recherché.

L'emprise de la rue St Jalmes étant plutôt modeste l'impact des véhicules en stationnement est assez fort d'un point de vue visuel et en termes d'ambiance.

La rue St Jalmes (2ème partie)





Concernant la deuxième partie de la rue St Jalmes le contexte urbain est plus lâche avec un tissu urbain à dominante pavillonaire. Le profil de la voie est également plus constant même s'il y a encore quelques variations.

Après Triskalia (photo 1), l'emprise globale est de 10 m avec une chaussée à 6 m. L'entreprise Triskalia/Eureden marque particulièrement son secteur d'implantation avec des bâtiments aux volumes imposants de type hangar et des abords totalement bitumés. Cette nappe de bitume se surajoute à celle de la route, créant une ambiance très minérale et routière avec un sentiment fort de surdimensionnement.





La rue St Jalmes (2ème partie)









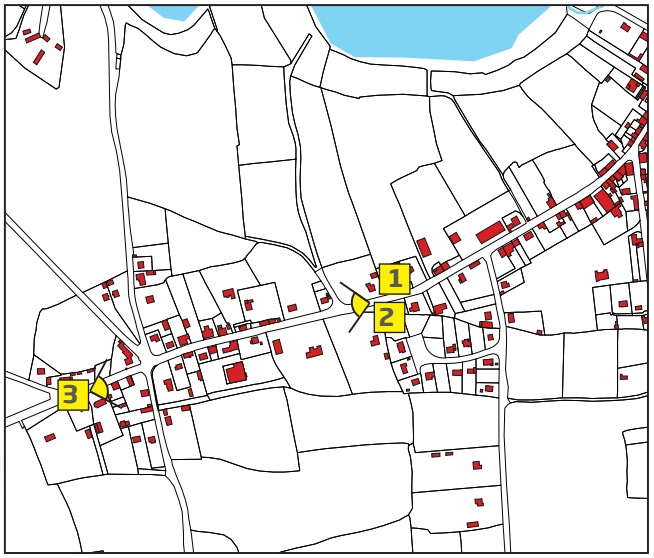


Si le profil de la voie reste relativement similaire sur tout le linéaire (près de 900 m), le traitement des bas-côtés est plus variable avec une alternance de trottoirs et quelques bandes de stationnement mais en nombre limité. Les matériaux de revêtement diffèrent également avec une alternance de bitume, de stabilisé, d'empierrement et de portions en herbe. Il conviendrait d'étudier la pratique de ces espaces par rapport aux circulations douces et d'interroger les usagers (piétons, cyclistes) sur les difficultés potentielles rencontrées sur leur parcours.

La rue St Jalmes (2ème partie)







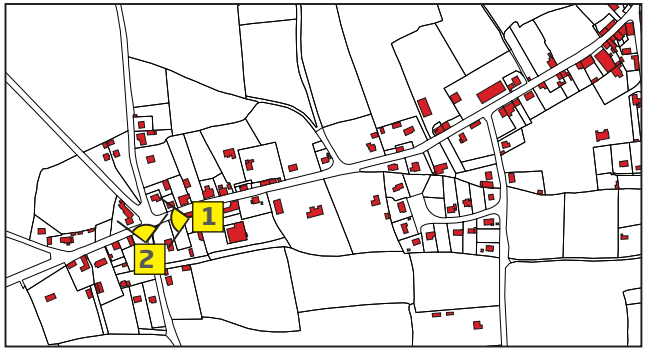
Quelques dispositifs routiers (chicane, plateau ralentisseur) ont été mis en place pour ralentir les véhicules. Ces aménagements ponctuels n'ont pas de réelle efficacité sur ce type de voie présentant un linéaire important et un tracé rectiligne. Seul un aménagement global prenant en compte la totalité de la voie permet de maîtriser la vitesse et d'assurer une réelle sécurité.



La rue St Jalmes (2ème partie)

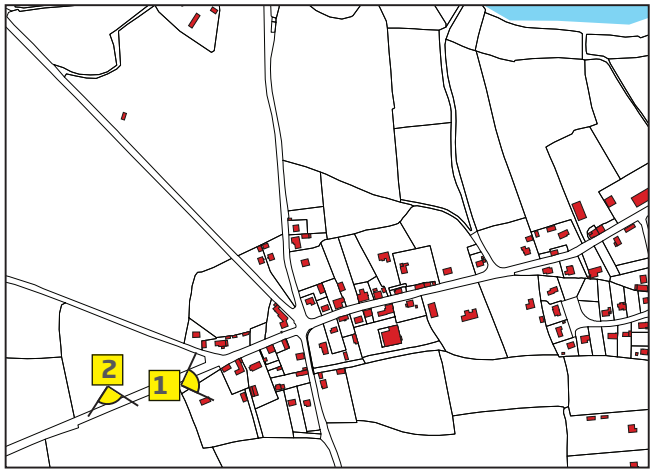






Ce carrefour marquant l'arrivée dans l'agglomération présente une nouvelle fois un traitement très routier. Le calvaire en place ne bénéficie pas d'une implantation optimale et les éléments de décor utilisés (jardinières/ pneus) s'avèrent inadéquats. D'autres éléments s'avèrent discordants et dévalorisent cet espace (conteneurs pour la collecte des déchets, clôture en plaques béton).

La rue St Jalmes (2ème partie)





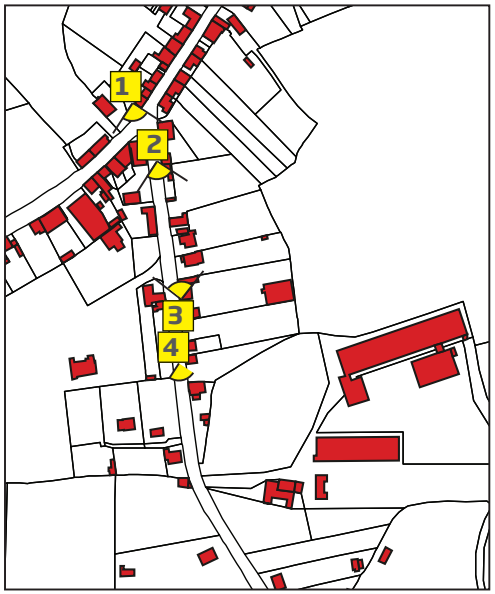
La collectivité a installé des jardinières en béton au pied des panneaux d'agglomération pour marquer l'arrivée dans le bourg. Leur maintien est-il indispensable? Ces jardinières de type industriel appelées communément «bouchon de champagne» banalise l'espace par leur aspect. Il est préférable de privilégier les plantations en pleine terre (moins d'entretien, moins d'arrosage, meilleures conditions pour les plantes, etc.)





Juste avant l'arrivée dans l'agglomération se développe sur le bas-côté la renouée du Japon. Il s'agit d'une espèce invasive particulièrement redoutable. Cette plante possède des rizhomes pouvant s'enfoncer à plus de 2 m de profondeur et s'étendre sur 7 ml et entrer en dormance pendant 10 ans. Ces tiges souterraines libèrent des toxines empêchant l'établissement d'autres végétaux. La renouée du Japon forme des peuplements denses étouffant les espèces indigènes et appauvrissant la diversité biologique des écosystèmes. Son éradication est extrêment difficile. Il ne faut pas l'arracher mais couper les tiges au ras du sol à plusieurs reprises pendant la saison de croissance, et ce sur plusieurs années afin d'épuiser ses réserves. Il faut prendre soin de ramasser tous les résidus de coupe et de les éliminer. Un minuscule fragment de tige ou de rizhome peut donner naissance à un nouveau plant.

La rue de Berné





Le carrefour situé à la jonction de la rue de St Jalmes et de la rue de Berné, avec une largeur totale au niveau du stop de 25 m, est surdimensionné.







La rue de Berné passe d'une emprise importante (10.70 m) juste après le carrefour à une largeur modeste (7.90 m) quelques dizaines de mètres plus loin soit un différentiel de 2.80 m, ce qui n'est pas négligeable. La commune a mis en place une chicane afin de ralentir la vitesse des véhicules. Des trottoirs se développent sur un peu plus de 100 m laissant place ensuite à des bas-côtés traités à niveau et simplement couverts de gravillons.

Définir un projet global

Ce premier diagnostic met en évidence l'inadéquation de la plupart des espaces publics au sein du bourg en termes de sécurité, de qualité du cadre de vie, de promotion des déplacements doux ou tout simplement pour favoriser l'animation du coeur de bourg. La reconquête des espaces publics et l'amélioration de l'ambiance urbaine nécessitent de définir des actions de requalification et d'embellissement des espaces publics. Il s'agira de réduire la dimension routière et d'atténuer l'impact de l'automobile.

Quelques principes d'aménagement peuvent être d'ores et déjà mis en avant :

- la requalification des espaces centraux et des voies adjacentes (réduction de l'emprise de la chaussée en tenant compte des déplacements des véhicules lourds : camion, engins agricoles, etc).
- la prise en compte des circulations douces et de l'accessibilité à la fois sur les espaces publics et pour les équipements et commerces,
- l'insertion paysagère des aires de stationnement en privilégiant les matériaux perméables ou semi-perméables (stabilisé, dalles gravillonnées ou engazonnées, etc.),
- le développement du végétal (arbres de haute tige, plantations en pied de façade, etc.),
- la création d'espaces publics de qualité (places, cours) avec un traitement approprié (lieu de sociabilité, valorisation des commerces, terrasses, etc.)...

LES RUES


Le Gorvello (56)

Dans les venelles, l'emprise est faible pouvant descendre à 3,50m voire en deça. L'usage de la chaussée est nécessairement mixte et le piéton y est prioritaire. Structurée par le bâti, le traitement doit être très simple (ex : plantations en pied de façade, bitume et fil d'eau central). Les venelles comme la rue Voën pourraient être traitées avec un simple fil d'eau central pavé.


Béganne (56)

Pour les voies secondaires, réservées le plus souvent à la desserte interne, l'emprise de la chaussée peut encore être réduite (environ 4 m de large) au profit des circulations douces.


Quistinic (56)


Quistinic (56)

Sur les voies à double sens, la chaussée devra être réduite et des zones de resserrement avec plateau proposées.

LES RUES : ZONES DE RENCONTRE


Plescop (56)


Pontchâteau (44)


Plescop 56)


Pontchâteau (44)

La création de voie à sens unique, dans le cadre de la requalification des espaces centraux, permet la réduction de la chaussée libérant de l'espace pour les circulations douces et la végétalisation.

Quel projet d'aménagement?

Références : Marquer l'entrée de bourg



L'aménagement d'un plateau ralentisseur sur le carrefour route d'Auray/rue du Numer/rue G. Rio permettrait d'annoncer l'entrée de bourg tout en contribuant à casser la vitesse des véhicules et facilitant les circulations douces.

STATIONNEMENT SUR RUE


Plescop (56)


Quistinic (56)


Séné (56)


Séné (56)



Références

MOBILIER URBAIN

Pour le choix du mobilier urbain, il faut privilégier des formes simples, des couleurs neutres (gris noir), des matériaux robustes, etc.





Les bancs et les sièges doivent être implantés de façon judicieuse (endroits plutôt calmes mais avec des vues sur l'animation de la vie locale, site avec une réelle qualité urbaine et paysagère, etc.).





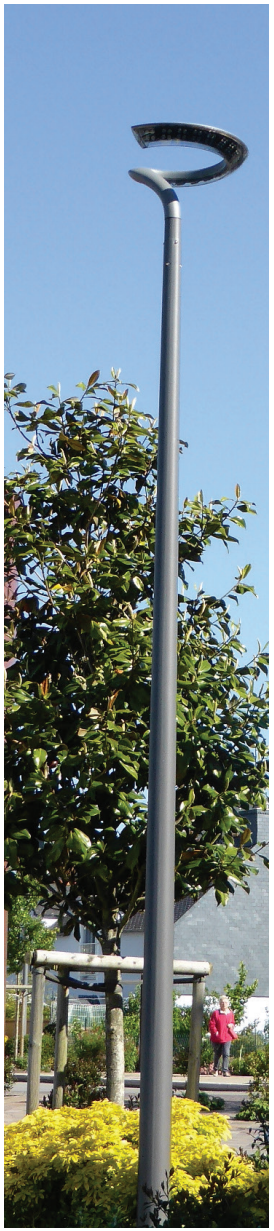




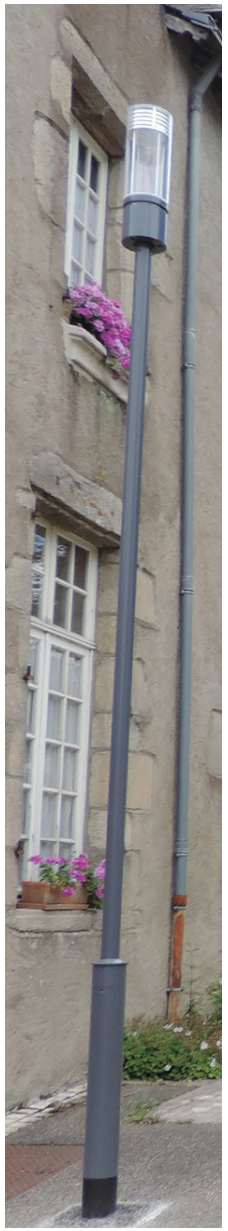
Le mobilier doit conjuguer aspect esthétique et fonctionnel comme ces éléments conçus pour le stationnement des vélos.

Le choix de chaque élément de mobilier urbain (borne, poubelle, grille d'arbre, etc.) doit faire l'objet d'un soin particulier en prenant à chaque fois en considération l'usage mais aussi les caractéristiques du site.

MOBILIER URBAIN







Pour l'éclairage, les possibilités en terme de choix sont également multiples. Ils doivent s'établir évidemment en fonction de critères tels que la sobriété esthétique et la robustesse mais la dimension de développement durable doit également être intégrée (économie d'énergie, limiter la pollution lumineuse, etc.).

PLANTATIONS EN PIED DE FACADES


Plantations en pied de façade et fil d'eau - LIMERZEL -


Sillons de plantation en pied de bâtiment - LE GORVELLO -


- LIMERZEL-


- LOYAT-

Les plantations en pied de façade créent une interface entre l'espace public et l'espace privé en soulignant les seuils des maisons. Ces dispositifs pourraient être repris le long des rues au contact des habitations.

PLANTATIONS EN PIED DE FACADES


Le Gorvello (56)


Beignon (56)

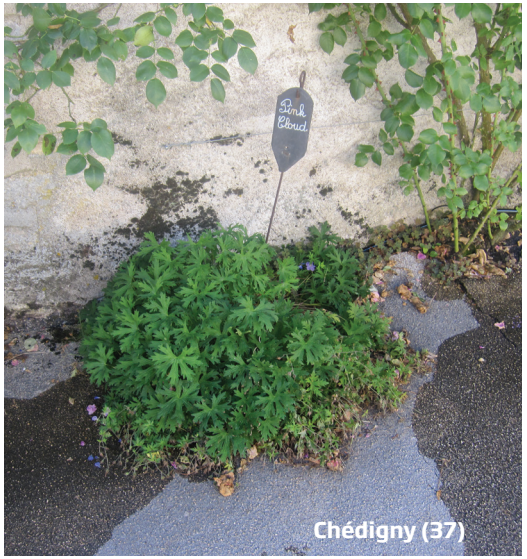

Le Gorvello (56)


Limerzel (56)

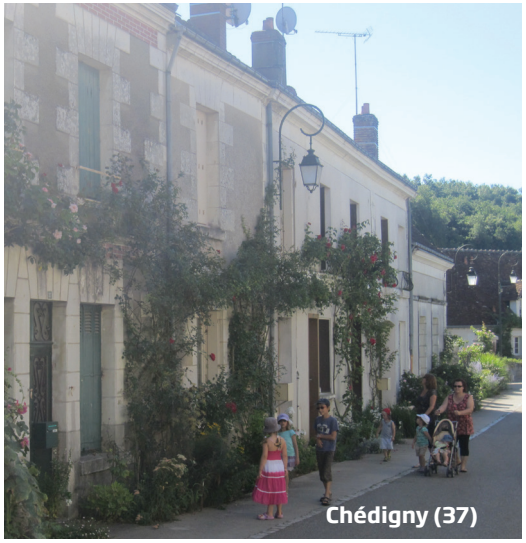
PLANTATIONS EN PIED DE FACADES













Dans ce bourg, le projet d'aménagement a permis de repenser de façon globale les usages (circulations piétonnes et automobiles, lieux de rencontre et de convivialité, etc.) et de définir un projet paysager fort par des plantations systématiques en pied de façade. Pour réguler le trafic et assurer la sécurité des piétons, la chaussée est étroite et le plus souvent mixte.

Conclusion

Un premier diagnostic et des principes d'aménagement ont été établis sur les espaces publics du bourg à partir d'une analyse urbaine et paysagère mettant en évidence les enjeux de requalification et les possibilités d'aménagement de ceux-ci. La requalification des voies, places, placettes au travers d'aménagements simples permettra de gommer l'ambiance routière, de sécuriser les cheminements et traversées piétonnes et de réduire la vitesse des véhicules

Le diagnostic établi sur l'ensemble de la partie agglomérée a d'abord permis de mettre en avant un certain nombre de contraintes ou dysfonctionnements, mais aussi de révéler de réelles potentialités.

Cette première approche a souligné la nécessité d'intervenir sur les espaces publics mais elle a également mis en avant d'autres dysfonctionnements tels que le taux de vacance important au sein du parc de logements ou la dégradation avancée de quelques habitations sur certains axes.

A l'issue de cet état des lieux, le CAUE fait un certain nombre de propositions pour la requalification des espaces publics et la gestion des circulations. La commune devra se positionner pour valider ce premier diagnostic. Le CAUE pourra accompagner la commune pour la poursuite de cette démarche qui a priori se traduira par le lancement d'une opération de maîtrise d'oeuvre (rédaction du cahier des charges, aide au choix du concepteur, etc.).

L'engagement de la phase pré-opérationnelle nécessitera d'associer assez largement les forces vives du territoire communal (commerçants, représentants associatifs et les habitants) au travers d'un travail de concertation indispensable pour aboutir à projet de qualité auquel adhèrera le plus grand nombre.

CAUE
Conseil d'Architecture
d'Urbanisme & de l'Environnement
du Morbihan

64 Rue Anita Conti 56000 VANNES • Tél : 02 97 62 40 90
conseil@caue56.fr