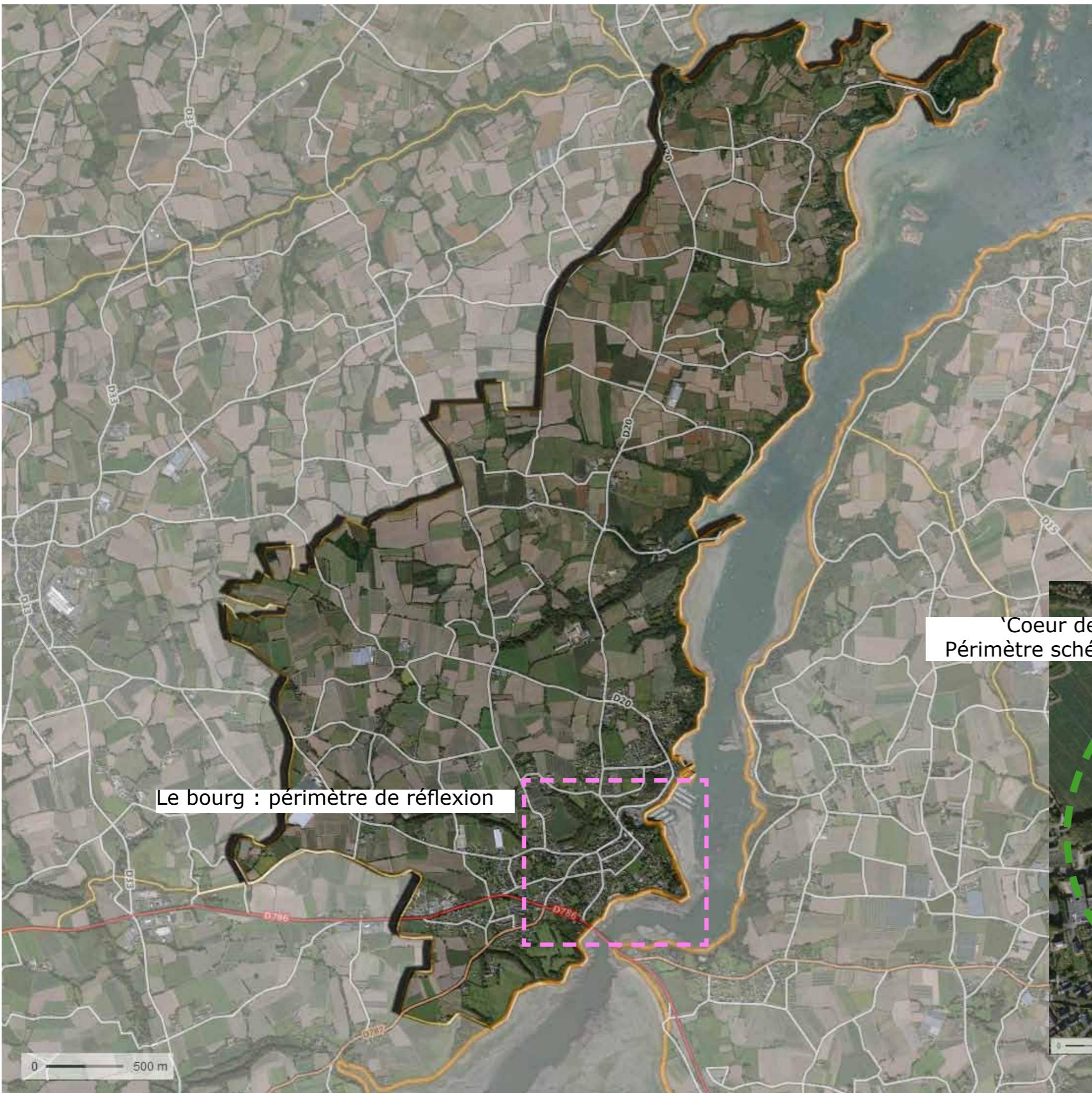




1. Contexte

- Un bourg excentré dans sa commune, carrefour de deux voies de circulation départementales dont une traversant le cœur de bourg.
- Un bourg façonné par son environnement avec une large façade maritime et une vallée qui guide son développement.



2. La concertation

Phase diagnostic : Déroulé de la concertation

20 septembre 2019
Atelier avec les élus

28 septembre 2019
Balade urbaine avec les habitants

12 octobre 2019
Atelier avec les habitants

Septembre/Octobre 2019 :
Visite et questionnaire commerçants

Les objectifs

L'élaboration du projet d'aménagement doit s'appuyer sur une vision partagée de l'évolution de la commune et des éléments d'analyse qui structurent son évolution passée et à venir.

Il est primordial de faire participer à ce projet le plus grand nombre d'acteurs pour :

- * Capitaliser l'ensemble des connaissances disponibles en termes de pratiques et d'usages,
- * Faire remonter des forces de propositions de développement et d'aménagement,
- * Entendre l'ensemble des «versions» qu'elles soient minoritaires ou majoritaires et qui catégorisent chaque groupe d'acteurs,
- * Identifier précisément les zones de conflits inévitables qu'ils soient d'intérêt ou d'usages.
- * Faire s'approprier le projet de l'aménagement futur par tous les acteurs

Tous acteurs du territoire

Le processus de concertation permet de partager et de croiser les regards de l'ensemble des acteurs du territoire de la commune :

- * Les habitants qui vivent et travaillent sur le territoire,
- * Les gestionnaires-experts directs (élus, techniciens municipaux...)
- * Les experts qui apportent leurs regards techniques (paysagistes, architectes, géographes, ...)

La formule des Ateliers (balade et atelier en salle), est à la fois un temps de réflexion, d'échange et de partage, et de forces de proposition et d'orientation des choix d'aménagement et de développement pour une commune.

Atelier avec les élus

Les élus sont invités au travers d'un travail sur photo aérienne à exprimer les sites à enjeux, les projets en cours et réfléchir sur la circulation.

Concertation avec les commerçants

Un questionnaire sur l'interaction du commerce avec l'espace public est remis aux commerçants du secteur et aux commerçants du marché. Durant une matinée le bureau d'étude fait le tour des commerçants sédentaires pour se présenter et remettre le questionnaire. Si le commerçant n'a pas le temps ou n'est pas présent le questionnaire est distribué à retourner en mairie.

Balade urbaine

Les habitants sont invités à parcourir la zone d'étude en compagnie du bureau d'étude. Différents arrêts permettent de faire un point sur les usages et enjeux des secteurs.

Atelier avec les habitants

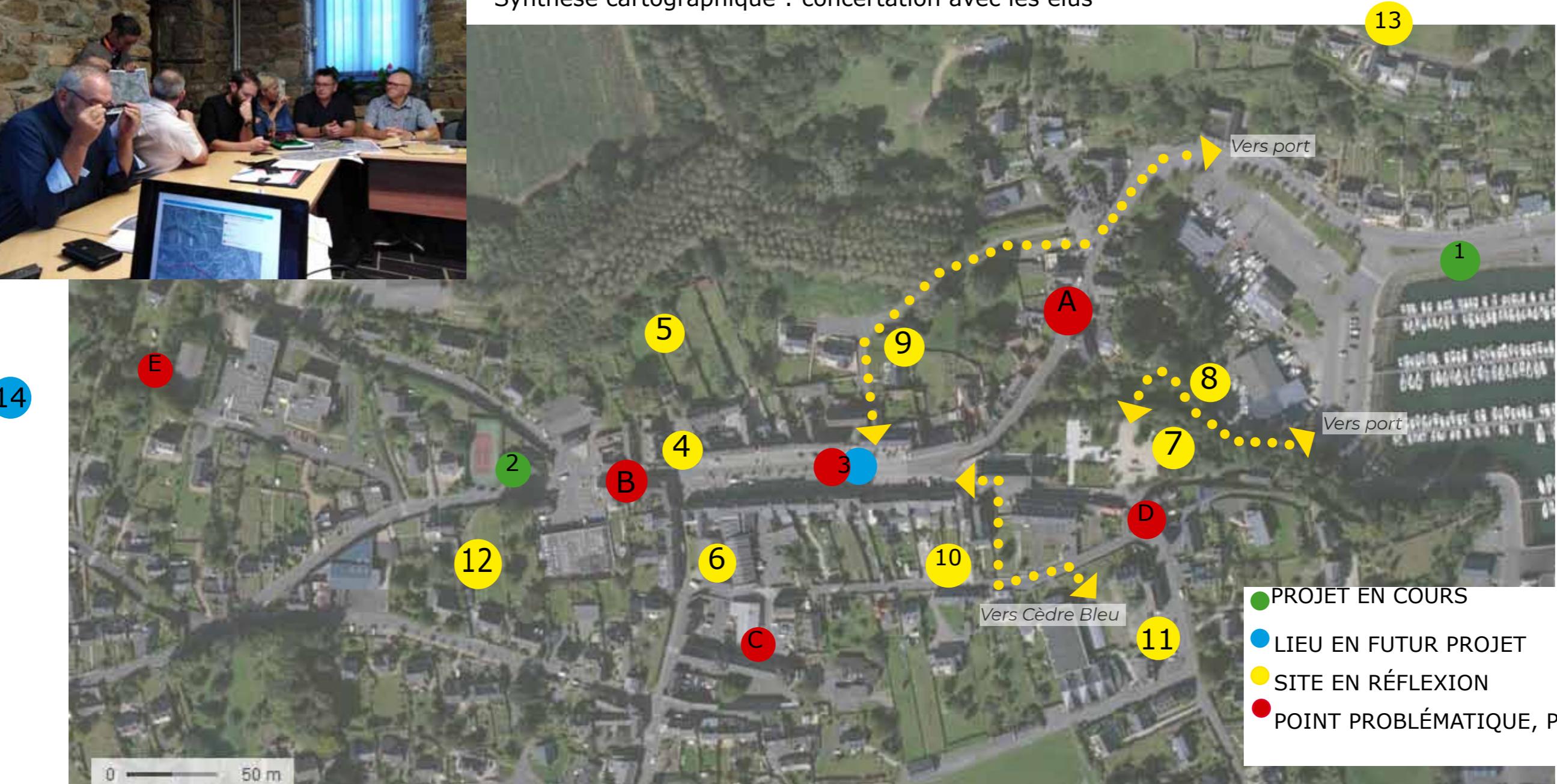
Après une présentation des démarches de concertation en cours les habitants sont invités à travailler en groupes sur la répartition des usages en fonction du gabarit des voiries en deux points 'bloquant' et pour la place. Chaque groupe fait une restitution de son travail, les discussions s'engagent autour des choix fait.

2. La concertation

2.1. Atelier avec les élus



Synthèse cartographique : concertation avec les élus



Projet en cours :

- 1 - Aménagement du port
- 2 - Espace de Co-working

Futur projet :

- 3 - Place du centre
- 14 - Lottissement (hors zone)

Sites en réflexion :

- 4 - Ancien bâtiment de la poste : opportunité stationnements et densification.
- 5 - Accès aux parcelles arrières.
- 6 - Ancien boulodrome : opportunité création de stationnement.
- 7 - Aménagement d'un belvédère
- 8 - Retravailler l'accès port pour piéton

et VTTiste

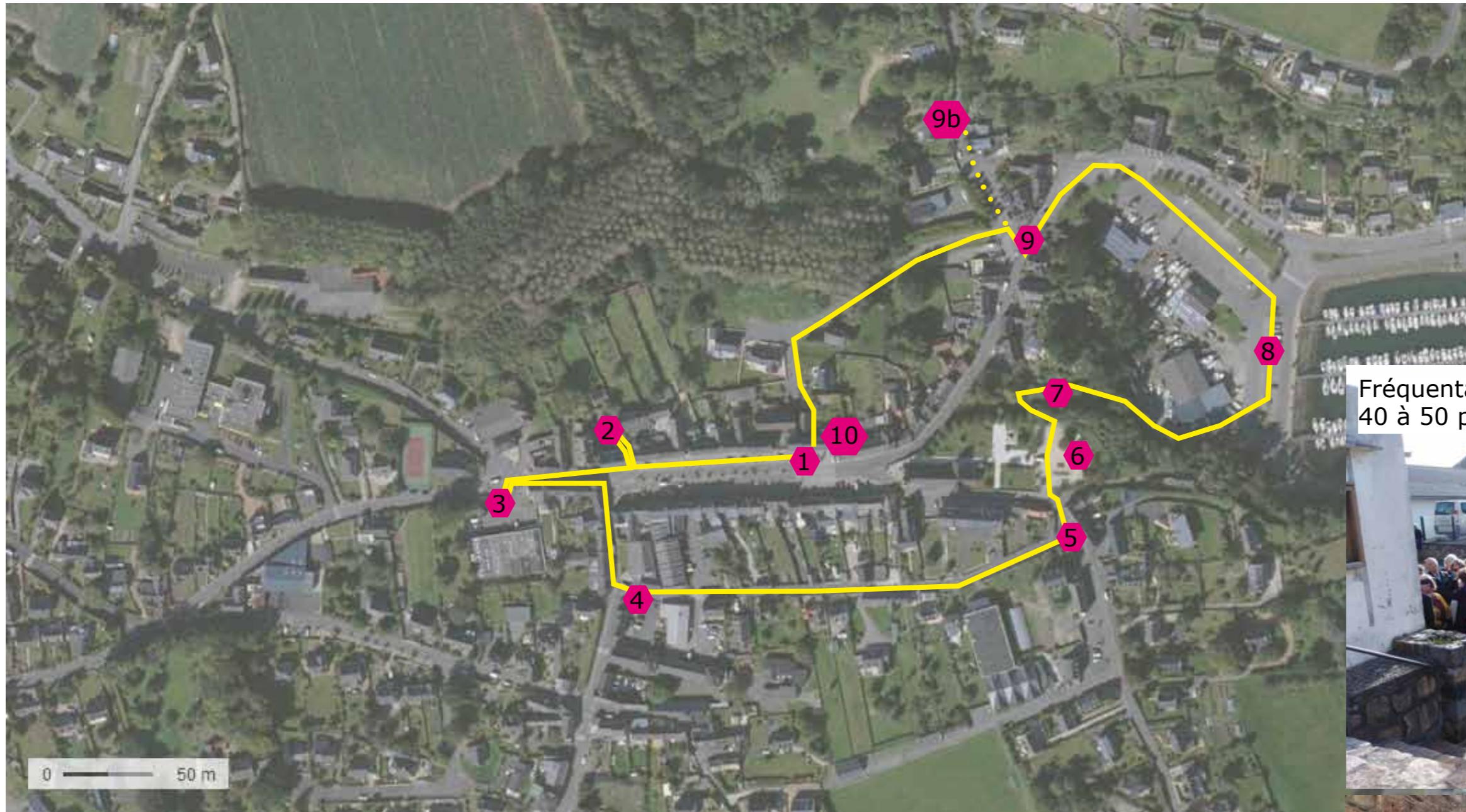
- 9 - Création d'un passage vers le port (au travers de l'actuelle mairie)
- 10 - Cheminement piéton depuis l'Église (terrain réservé et accès vers Cèdre Bleu).
- 11 - Maison des associations et démolition d'une maison
- 12 - Zone à urbaniser
- 13 - Zone à urbaniser

Points problématiques/point de blocage :

- 3 - Place du Centre
- A - L'accès au port
- B - Rétrécissement en entrée de place
- C - Stationnements de l'école
- D - Sécurité des croisements notamment les jours de marché quand déviation.
- E - Liaison à trouver entre EPADH et projet d'agrandissement.

2. La concertation

2.2. La balade urbaine



Fréquentation de la balade :
40 à 50 personnes selon les moments.

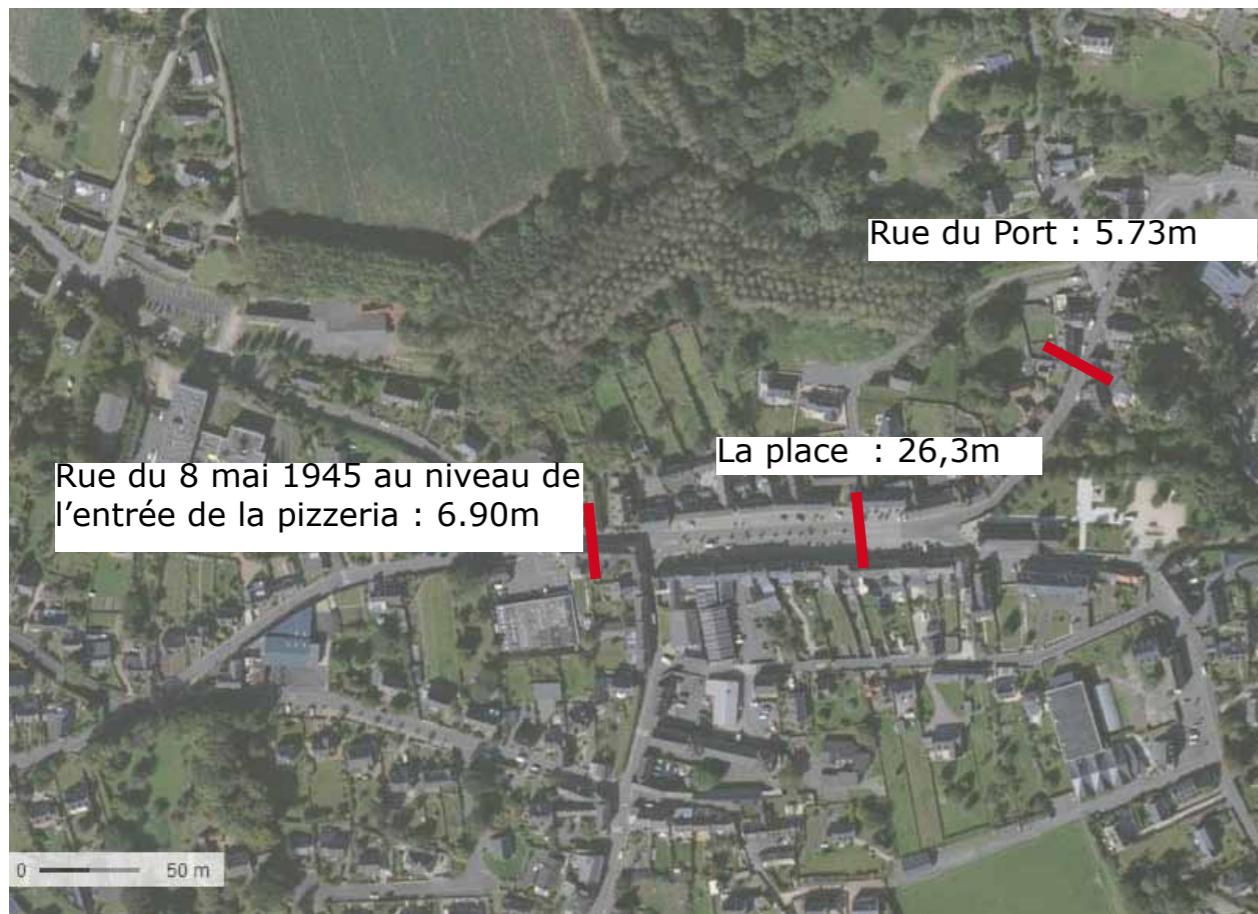


Les grands points :

- La balade a été émaillée des anecdotes historiques de Monsieur Robert Mouly faisant ressortir les traces de l'histoire lisibles tout au long du parcours.
- Les habitants ont principalement parlé des difficultés de partage des usages avec la circulation routière. Les aménagements sont dédiés à la voiture. L'étroitesse des trottoirs et la vitesse engendre un sentiment d'insécurité. La recherche d'itinéraire bis pour les circulations douces ou de déplacement de la circulation motorisés fait beaucoup réfléchir.
- La notion d'une ville divisée en deux, villes hautes et une basse sans lien entre elles, est très présente dans les discussions avec la nécessité de créer/recréer ces liens.
- L'accessibilité pour tous est également un sujet dans les déplacements entre le bourg et le port et pour l'accès au centre-bourg des résidents de l'EPAD.
- La signalétique est également souvent évoquée pour les parkings autour de la place mais aussi pour la mise en valeur du patrimoine local.

2. La concertation

2.3. L'atelier



En fin d'atelier une personne par groupe vient présenter le travail et les choix effectuées, les discussions s'engagent. Le compte-rendu des échanges est en annexe 2 de ce document.

45 personnes ont participé à l'atelier

L'atelier se déroule en deux temps :

01 .Le partage de l'espace en secteur étroit :

Les habitants sont invités en groupe à réfléchir dans un premier temps au partage de l'espace au niveau de deux 'points durs' dans les largeurs de voirie. A partir des photos de secteur et de l'indication de la largeur limitante ils peuvent disposer les usages avec des vignettes à l'échelle.

02. L'aménagement de la place :

Après l'étroitesse des points étroits de voirie, les habitants réfléchissent à l'usage de la largeur de la place. Ils peuvent disposer les usages avec des vignettes à l'échelle.

Ils disposent également d'un fond de photo aérienne avec les routes à l'échelle du bourg élargi pour indiquer leurs idées d'itinéraires modes doux ou motorisés, les points bloquant, les secteurs à valoriser.

Il faut se mettre d'accord dans chaque groupe et faire des choix pour proposer les aménagements idéaux après travaux.



Photo 1: Rue du 8 mai 1945



Photo 2 : Rue du port

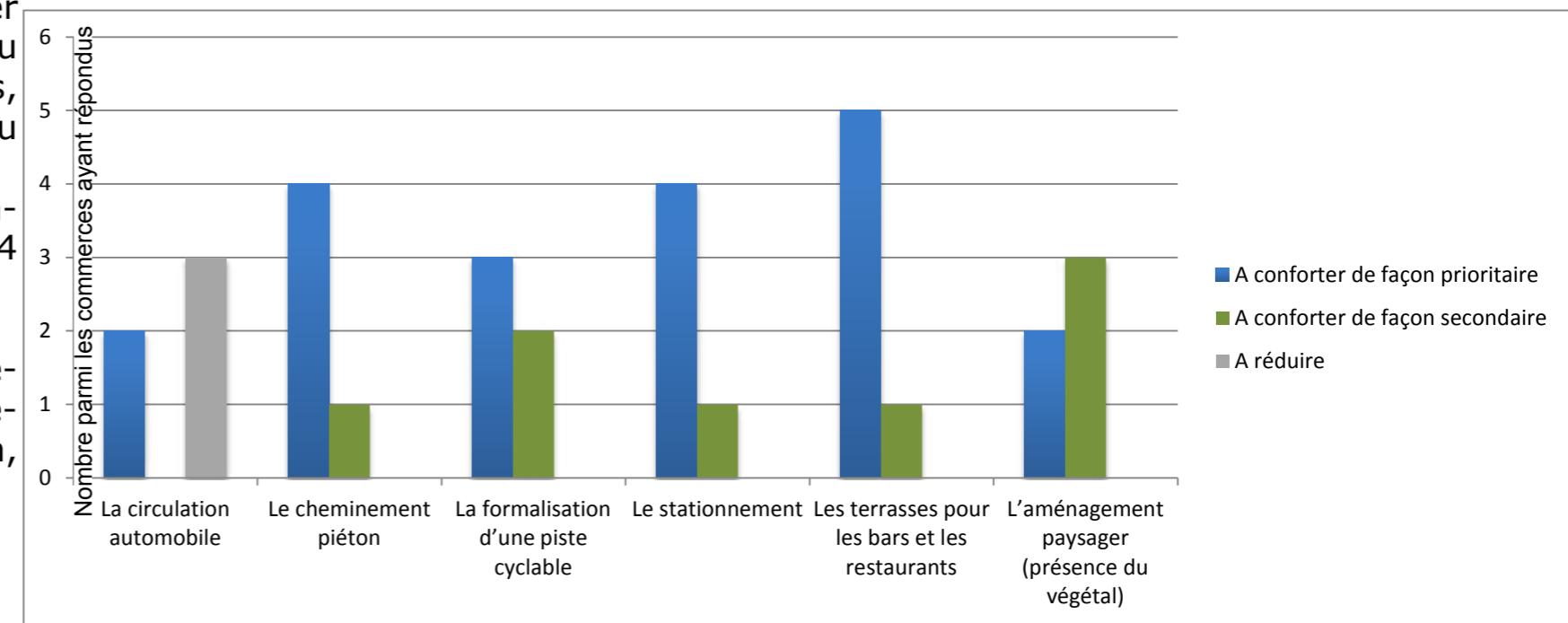
Synthèse des choix de profils :

- Pour les deux points étroits, les habitants ont privilégiés une solution en écluse permettant de conserver un cheminement piéton continu.
- Pour la place les résultats ont été plus variés mais avec un attachement au fonctionnement actuel pour 3 groupes sur 5. Les habitants souhaitent néanmoins une place plus conviviale avec plus de places pour les piétons et une alternance de végétation (hors arbres).

Les commerçants sédentaires :

Les commerçants sédentaires ont reçus un questionnaire pour recueillir leurs contraintes liées à l'espace public (livraisons, occupations de trottoir...) ainsi que leur ressenti sur les éléments à conforter selon eux. Le questionnaire a soit été rempli avec Gaëlle Barbeau du bureau d'étude qui est passée le 18 septembre dans les commerces, soit a été remis/remplis plus tard si le commerçant était absent ou indisponible lors du passage (avec une transmission par la mairie). Retours des commerçants sédentaires : 3 questionnaires ont été remplis avec le bureau d'étude permettant ainsi des échanges directs - 4 questionnaires ont été transmis directement au bureau d'étude.

Date d'installation : les commerces sont principalement anciennement à très anciennement implantés avec 3 commerces présents depuis 30 ans ou plus et une reprise d'un commerce encore plus ancien, ou très récent avec deux installations de 2018.



Livraisons : pas de moment ou de jour plus particulier qui ressort des retours des commerçants, les livraisons ont lieu en fonction des marchandises et transporteurs avec une légère prépondérance du matin. Les livraisons se font en grande majorité par l'avant des magasins sur la place (ou leur parking pour le 'Utile'). La manœuvre selon les cas peut amener les camions à se positionner aux entrées. Pour les autres les camions se garent le long des places de stationnement.

Les terrasses : deux commerces en disposent actuellement : le bar en fixe et la crêperie en amovible. La crêperie aimeraient passer en fixe avec possibilité de couverture. Deux commerces pourraient être intéressés pour en avoir une si l'aménagement le permet : la boucherie et l'atelier de mosaïque. L'entreprise Benec'h utilise également le trottoir pour disposer des marchandises.

La gestion des déchets se fait par l'enlèvement communautaire via des conteneurs qui peuvent être collectés sur la place ou par l'arrière, ou les deux selon les cas.

Les commerçants itinérants :

Les commerçants du marché ont reçus également un questionnaire pour recenser leur occupation de l'espace et leur contrainte. Le questionnaire leur a été distribué par la mairie.

Retours des commerçants du marché : 6 questionnaires ont été transmis au bureau d'étude. Les 6 commerçants sont présents à l'année sur le marché. Ils s'agit principalement de commerçants 'historiques' du marché avec des présences depuis 10 à 24 ans pour 5 d'entre eux et un présent depuis 3 ans.

Deux commerçants sur les six ayant répondu seraient intéressés par une réunion d'information et discussion autour du projet. L'un précise le jeudi matin.

En dehors de dimensions et positionnement pas de retours particuliers ne remontent des questionnaires. Une seule précision sur le besoin d'être dos au soleil pour le camion frigorifique de la ferme marine du Trieux.

Dimensions d'étais transmises :

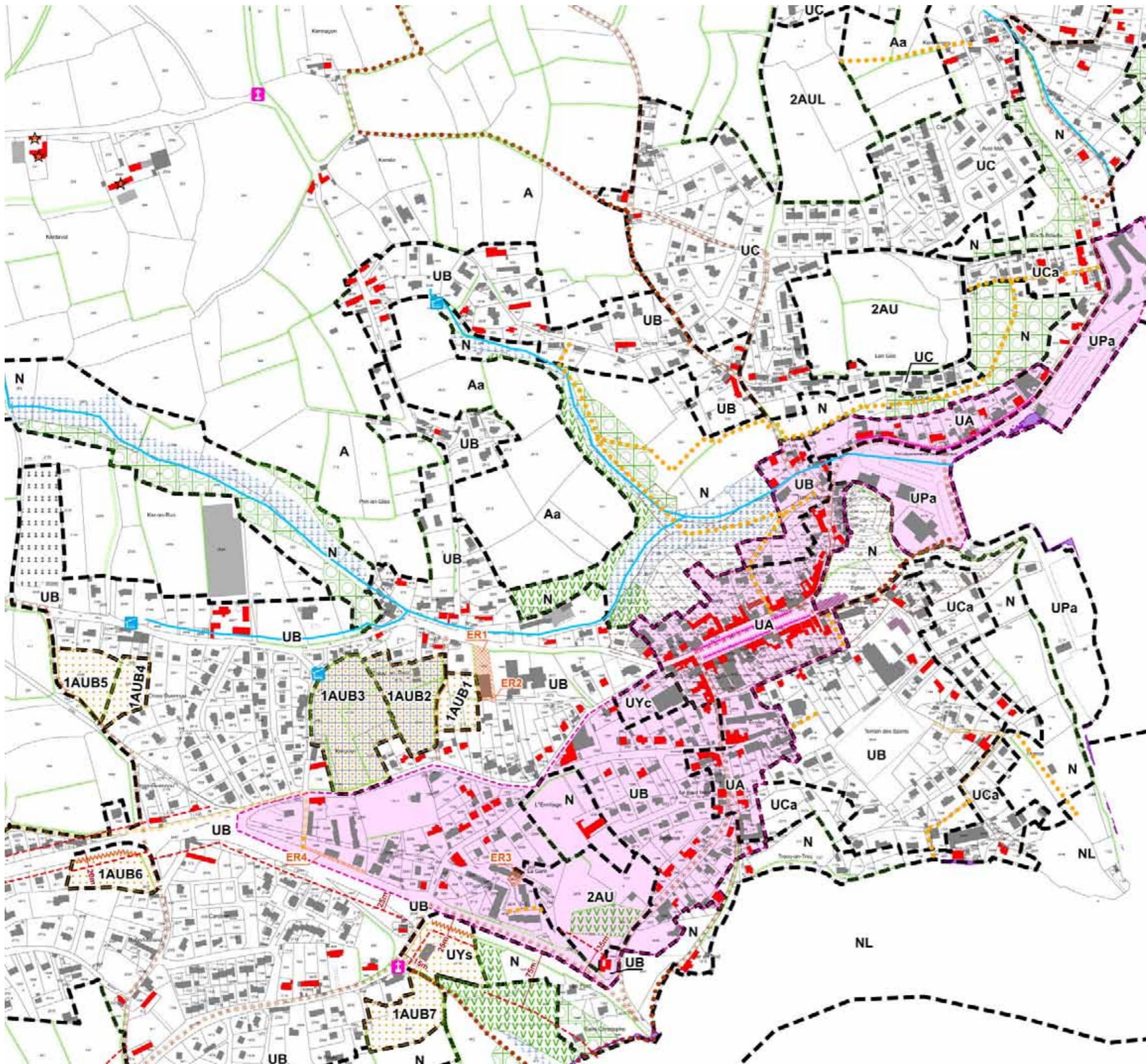
3.5*3 m - 2*2 m - 6*3.5 m - 3*2 m - 3 m 6,2 m(+1m porte arrière) * 2m07 (+1,30m auvent)

2. La concertation

2.4. Les commerçants

- A conforter de façon prioritaire
- A conforter de façon secondaire
- A réduire

3. Le PLU



- Une grande concentration de bâti de qualité dont une église inscrite et un manoir donnant directement sur la place.
- Un développement en longueur contraint par la présence de la vallée.
- Des opportunités de densification au cœur des zones urbanisées.
- Un schéma de déplacements doux prévoyant la création de nombreuses liaisons en site.

3. Le PLU

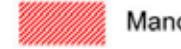
Légende graphique du PLU

LES ÉLÉMENTS BÂTIS À PROTÉGER, À METTRE EN VALEUR OU À REQUALIFIER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME

- Patrimoine architectural



Bâti de qualité



Manoir

- Patrimoine lié à l'eau



Phare



Fontaine



Lavoir



Phare



Puits

- Patrimoine religieux



Eglise



Chapelle



Presbytère



Croix, calvaire

- Patrimoine militaire



Corps de garde

LES ÉLÉMENTS NATURELS À PROTÉGER, À METTRE EN VALEUR OU À REQUALIFIER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-23 DU CODE DE L'URBANISME



Boisement, bosquet

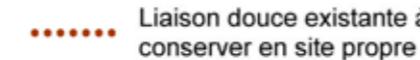


Haie, talus planté

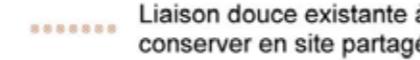


Zone humide

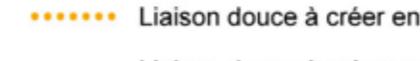
LES LIAISONS DOUCES À CONSERVER OU À CRÉER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-38 DU CODE DE L'URBANISME



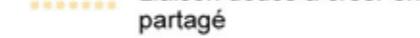
Liaison douce existante à conserver en site propre



Liaison douce existante à conserver en site partagé



Liaison douce à créer en site



Liaison douce à créer en site partagé

ESPACES ET SECTEURS CONTRIBUANT AUX CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES AU TITRE DE L'ARTICLE R.151-43 4° DU CODE DE L'URBANISME



Cours d'eau

AUTRES ÉLÉMENTS GRAPHIQUES



Espace boisé classé



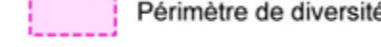
Emplacement réservé



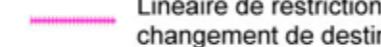
Servitude de mixité sociale



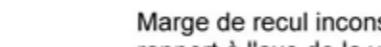
Secteurs soumis à OAP



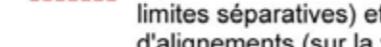
Périmètre de diversité



Linéaire de restriction de changement de destination



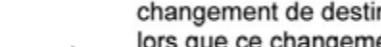
Marge de recul inconstructible (par rapport à l'axe de la voie ou aux limites séparatives) et conditions d'alignements (sur la voirie)



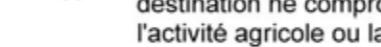
Interdiction d'accès nouveau sur voie



Bâtiment pouvant faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site



Zone de protection au titre de l'archéologie - degré de protection 1



Zones d'aléa littoraux exposées au risque de submersion marine à prendre en compte au titre de l'application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme

ZONAGE GRAPHIQUE

U- ZONES URBAINES

Zone U à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat, comprenant 3 secteurs :

- **UA** : secteur d'urbanisation dense, correspondant au centre bourg, comprenant un sous secteur **UAk** correspondant au village de Kermouster

- **UB** : secteur de densité moyenne en ordre continu ou discontinu

- **UC** : secteur de densité faible en ordre continu ou discontinu, comprenant un sous-secteur **UCA**, où la hauteur des constructions est limitée

- UP** : zone à vocation d'activités portuaires et de plaisance, comprenant un sous-secteur **UPa** correspondant au terre-plein du port

- UT** : zone à vocation d'hébergement touristique

- UY** : zone à vocation d'activités artisanales ou de services

- UYc** : zone à vocation d'activités commerciales et de services

- UYs** : zone à vocation d'activités

AU- ZONES A URBANISER

La zone 1AU d'urbanisation à court ou moyen terme est opérationnelle immédiatement ; elle est divisée en secteurs :

- **1AUB** : secteur à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat

- **1AUY** : secteur à vocation d'activités artisanales et de services

- LEZARDRIEUX -

La zone 2AU d'urbanisation à long terme :
elle comprend le secteur :

- **2AU** : secteur à vocation d'habitat et d'activités compatibles avec l'habitat

A- ZONES AGRICOLES

A : secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Y sont seules autorisées les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole

- **Aa** : secteur qui en raison de la proximité des zones d'habitat interdit l'installation d'exploitations agricoles susceptibles d'accroître les nuisances pour les secteurs d'habitat riverains

N- ZONES NATURELLES ET FORESTIERES

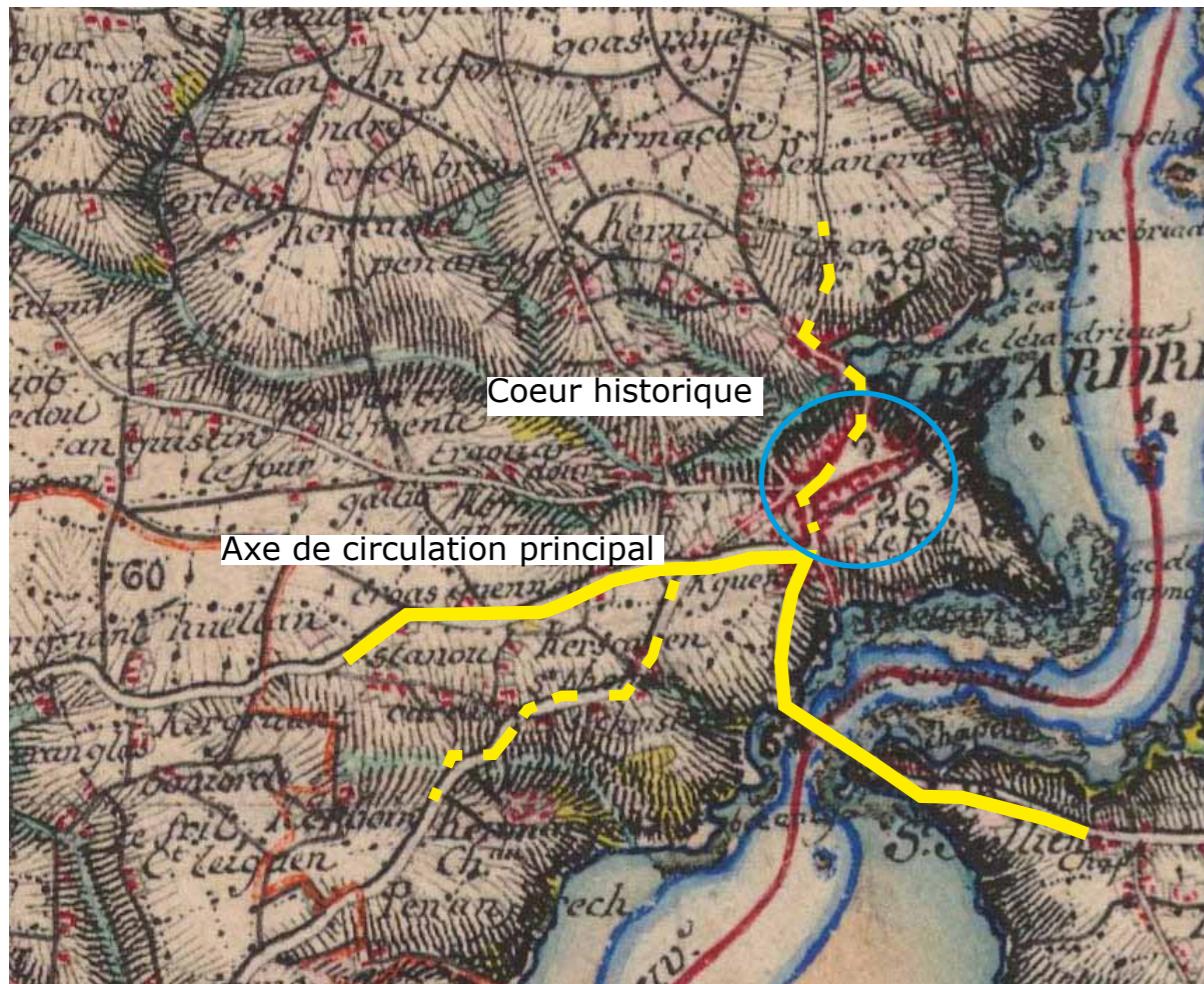
N : secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels. Elle comprend les secteurs :

- **NL** : couvrant les espaces remarquables du littoral (article L146-6 du CU)

- **NT** : à vocation touristique (équipements légers liés au camping)

4. Évolution urbaine

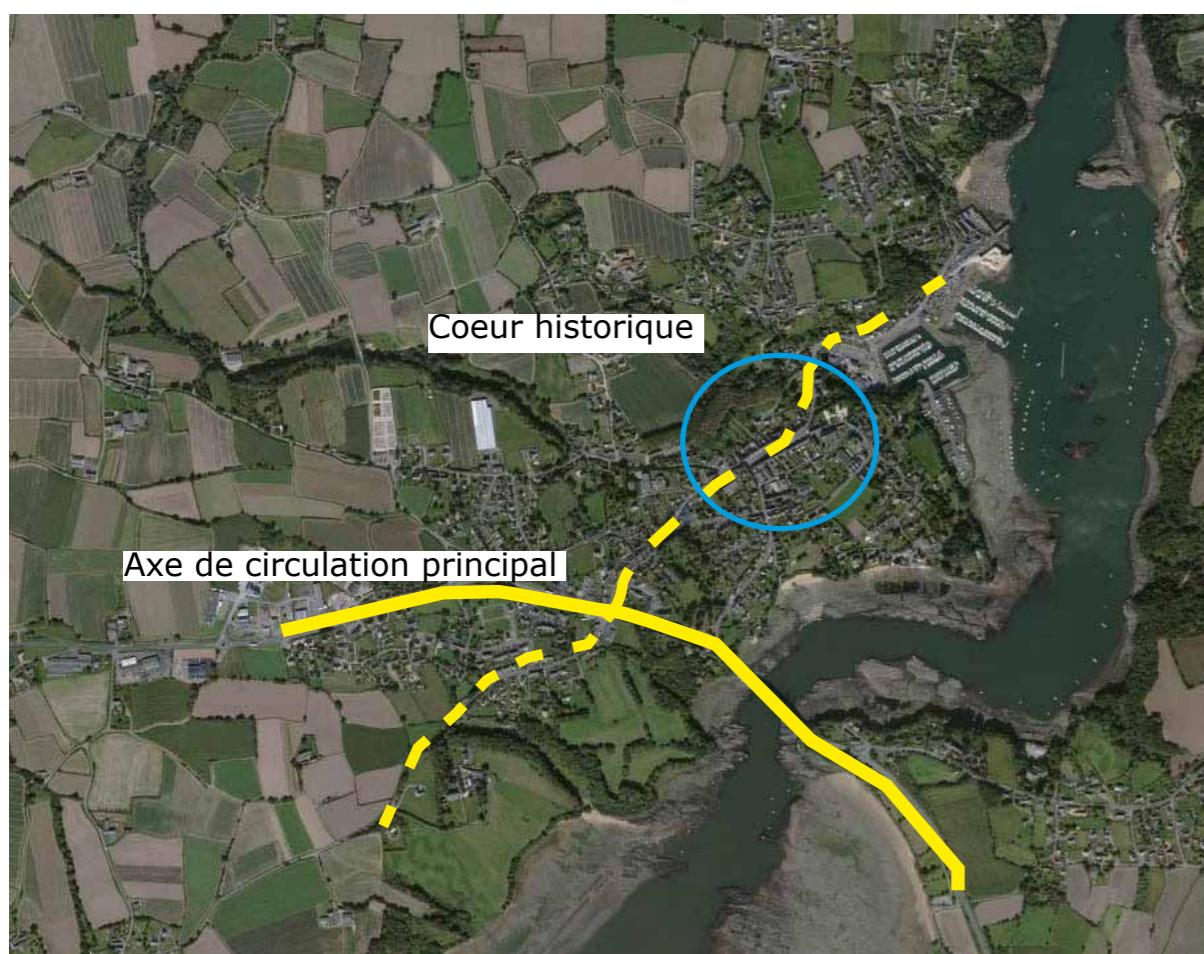
4.1. Historique



Carte de l'état major 1820 - 1866



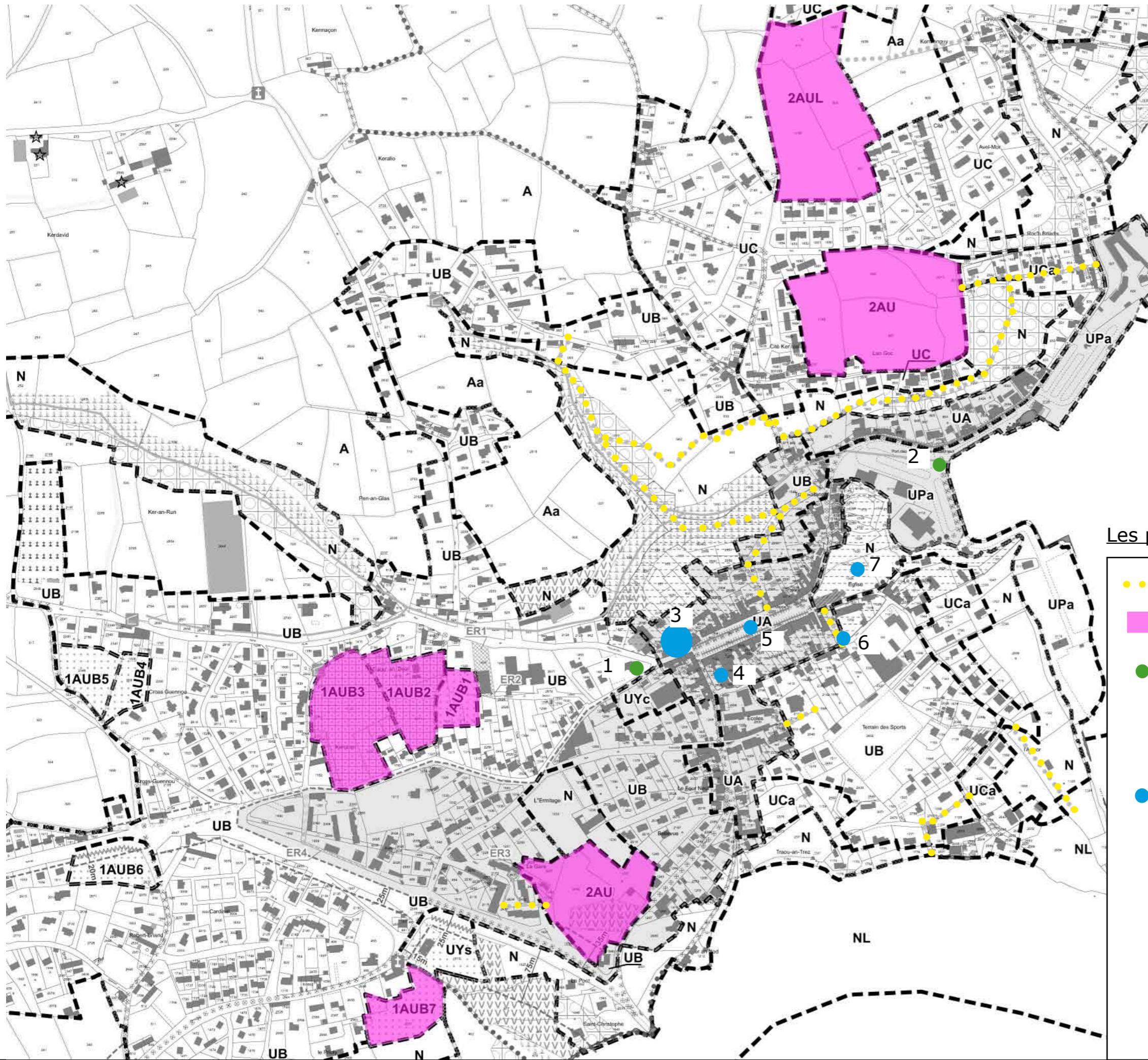
Photo aérienne années 1950-65
Un développement limité, apparition de l'axe de circulation qui deviendra la D 786



Aujourd'hui
Apparition du port. Un cœur historique qui a peu changé mais un développement périphérique épargné par la topographie.

4. Évolution urbaine

4.2. Aujourd'hui et prospectives

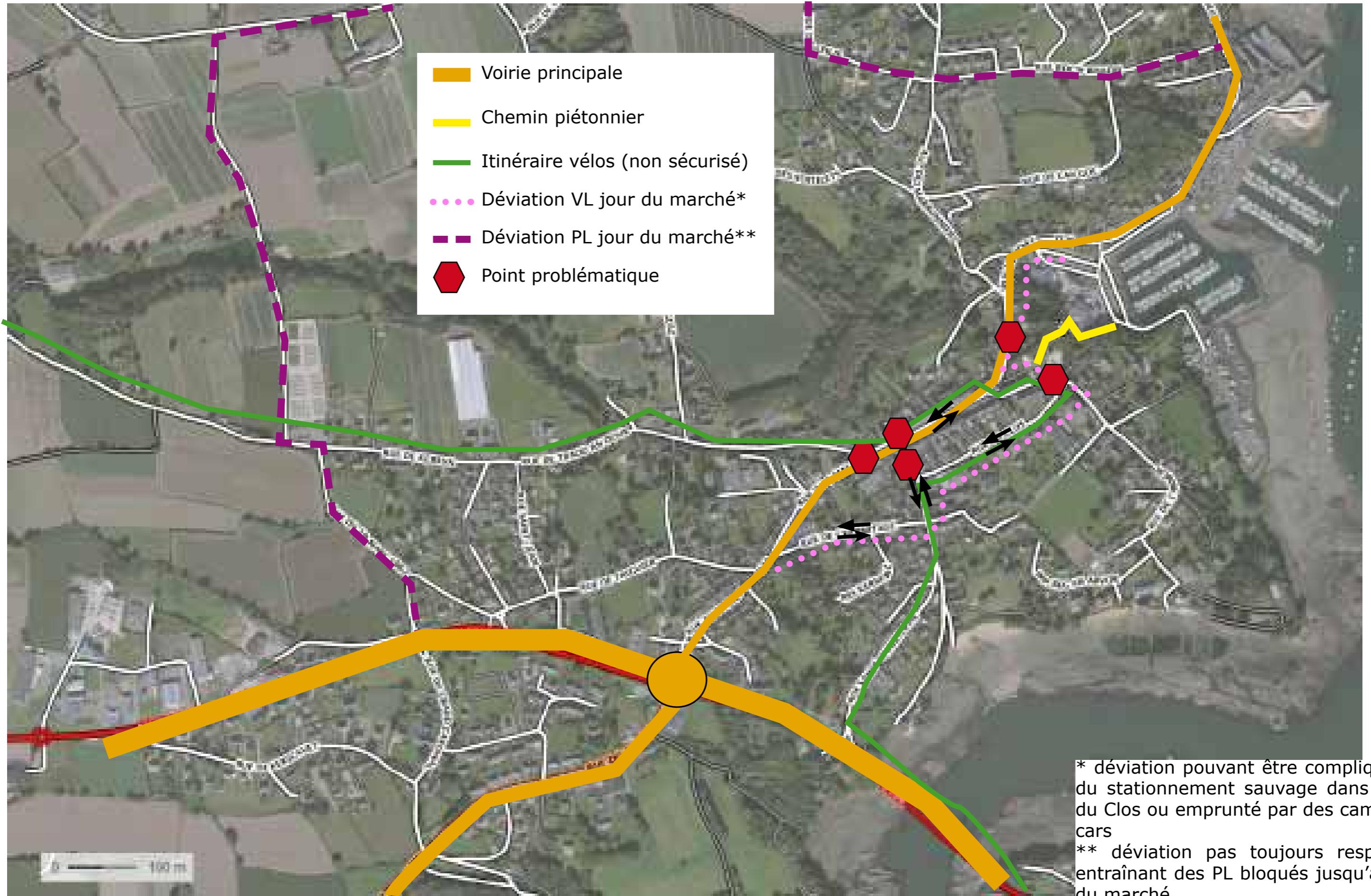


Les projets et évolutions à venir

- Yellow dots: Liaison douce à créer (plu)
- Pink shaded areas: Zone à urbaniser (plu)
- Green dot: Projet en cours :
 1. Espace de co-working
 2. Port
- Blue circle: Projet
 3. Secteur de renouvellement urbain : ancien bâtiment poste et succession.
 4. Démolition boulodrome
 5. Aménagement de la place
 6. Travail des abords de la salle Bras-sens
 7. Ré-aménagement GR

5. Mobilité dans le bourg

les circulations actuelles



6. 'Coeur de bourg': Les secteurs stratégiques

Cinq secteur stratégiques ressortent pour le développement futur du bourg :

01. Les espaces publics

Des espaces vieillissants posant des problématique d'accessibilité et de convivialité.

02. L'Îlot de la Poste

Une opportunité foncière en plein cœur de bourg.

03. L'ancien boulodrome

Une opportunité pour créer du stationnement à proximité de la place.

04. L'Îlot de l'espace Brassens

Un pôle de service en cours de développement.

05. Logement des religieuses

Une opportunité foncière sur le moyen terme.



7. Espaces publics : constats

7.1. Une place singulière

Une place d'exception :

- Par sa forme allongée mettant en scène l'église.
- Par ses dimensions 160m de long sur une vingtaine de mètre de large.
- Par son patrimoine : la place met en scène une église classé.

Une place 'étanche' une fois passé les accès routiers doubles de chaque extrémité, il n'y a plus de perméabilité de circulations motorisés comme douces sur les 160m de la place.

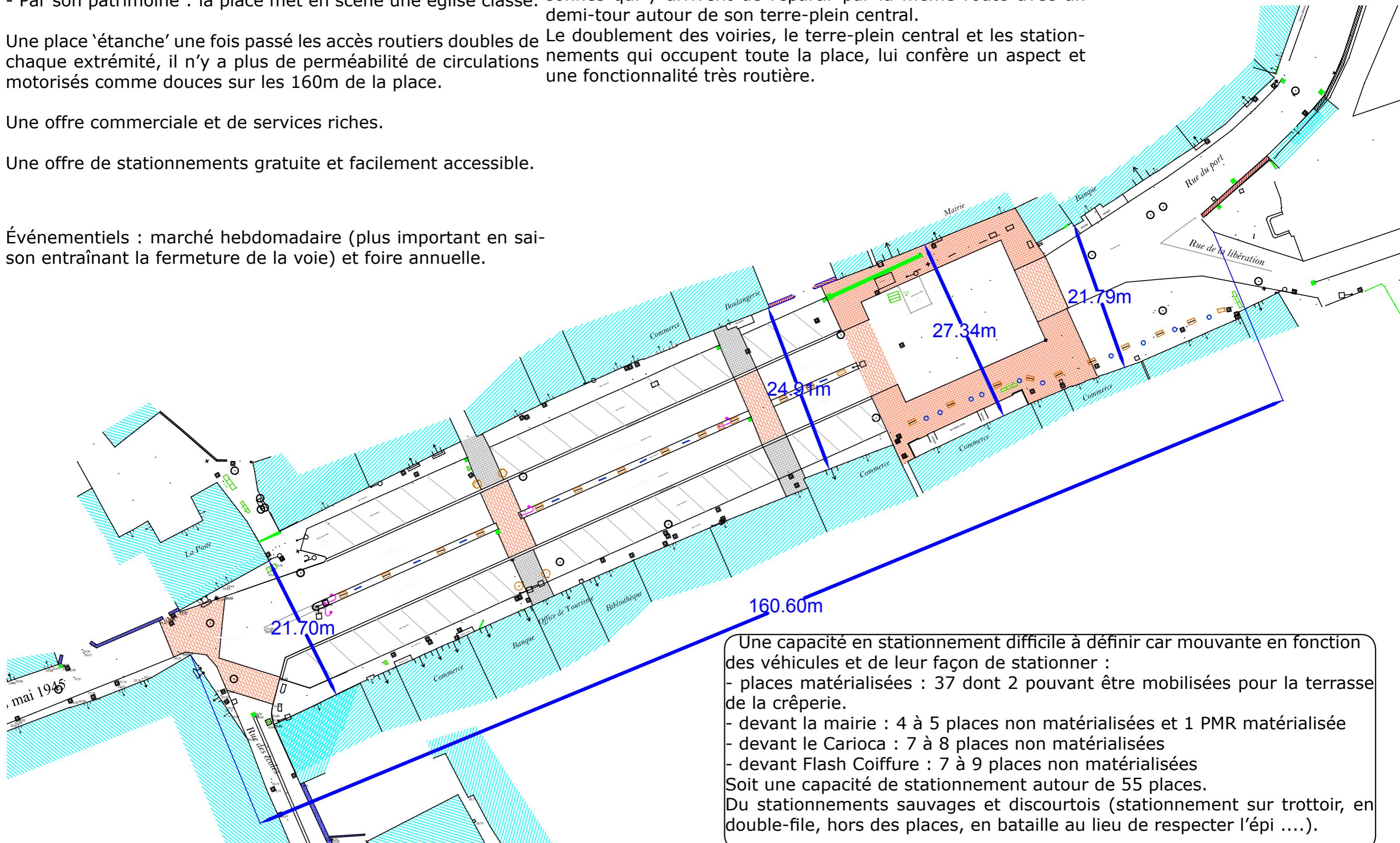
Une offre commerciale et de services riches.

Une offre de stationnements gratuite et facilement accessible.

Un fonctionnement en 'rond-point' : la place permet aux personnes qui y arrivent de repartir par la même route avec un demi-tour autour de son terre-plein central.

Le doublement des voiries, le terre-plein central et les stationnements qui occupent toute la place, lui confère un aspect et une fonctionnalité très routière.

Événementiels : marché hebdomadaire (plus important en saison entraînant la fermeture de la voie) et foire annuelle.

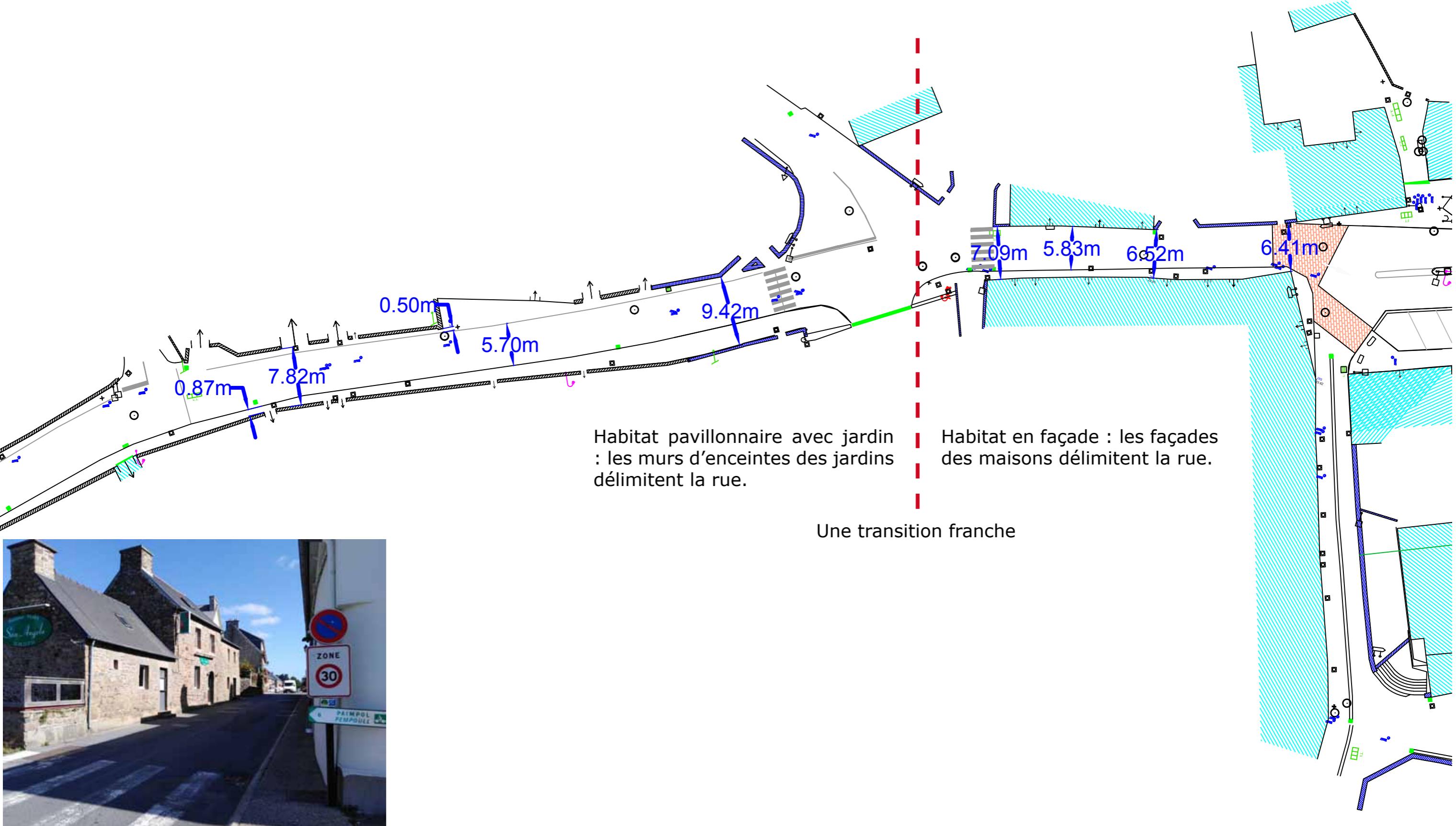


7. Espaces publics : constats

7.2. Des rues/voie départementale avec des points bloquant

Rue du 8 mai 1945

- Une rue d'entrée de bourg étroite offrant peu de place aux piétons et aucun cheminement PMR
- Un accès à la place particulièrement étroit au passage du bâti en façade.

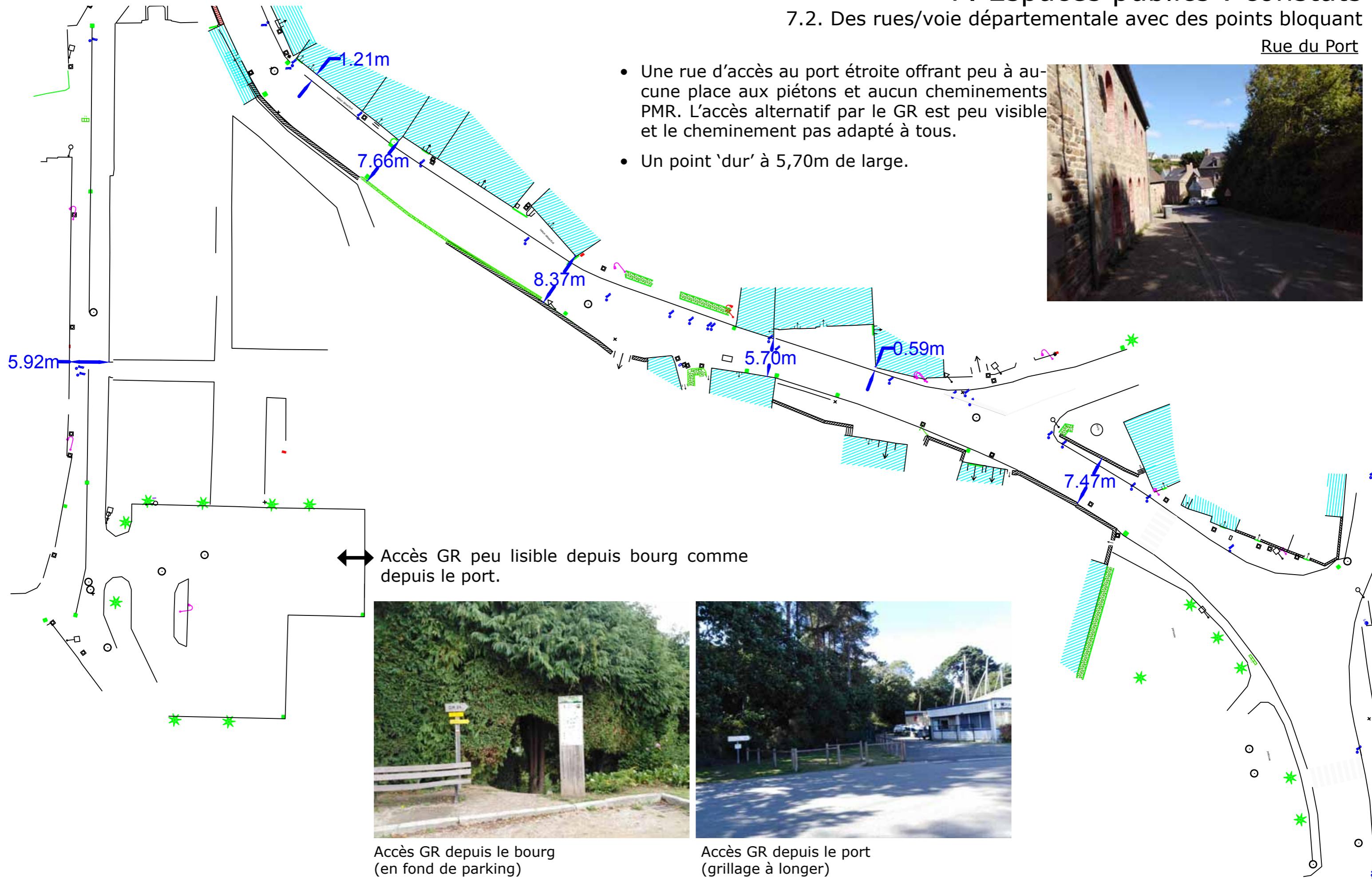


7. Espaces publics : constats

7.2. Des rues/voie départementale avec des points bloquant

Rue du Port

- Une rue d'accès au port étroite offrant peu à aucune place aux piétons et aucun cheminement PMR. L'accès alternatif par le GR est peu visible et le cheminement pas adapté à tous.
- Un point 'dur' à 5,70m de large.



7. Espaces publics : constats

7.3. Les abords de l'Église : un espace 'caché'



Un espace de stationnement agréable mais mal indiqué. Une perte de potentiel de places en l'absence de marquage.



Un espace de jardin offrant une belle promenade.

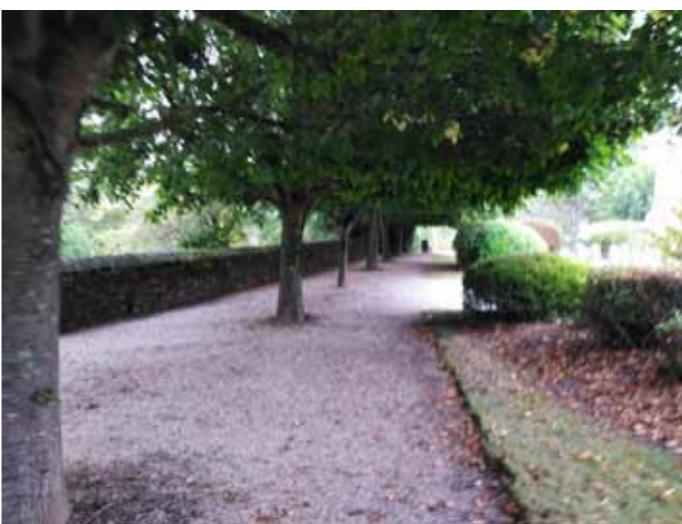


L'avant de l'Église : un espace principalement routier n'offrant pas la lecture du cheminement piétons vers le jardin et le stationnement



La vue vers le port obstruée par la végétation qui isole le centre-bourg de son lien à la mer.

- Un espace très contrasté entre l'avant et l'arrière de l'Église.
- Un écrin de verdure dans un centre-bourg très minéral
- Un lien à valoriser.



Un cheminement agréable permettant d'appréhender la topographie du bourg et son implantation historique. Un problème qualitatif et sécuritaire sur le traitement du garde-corps.



7. Espaces publics : constats

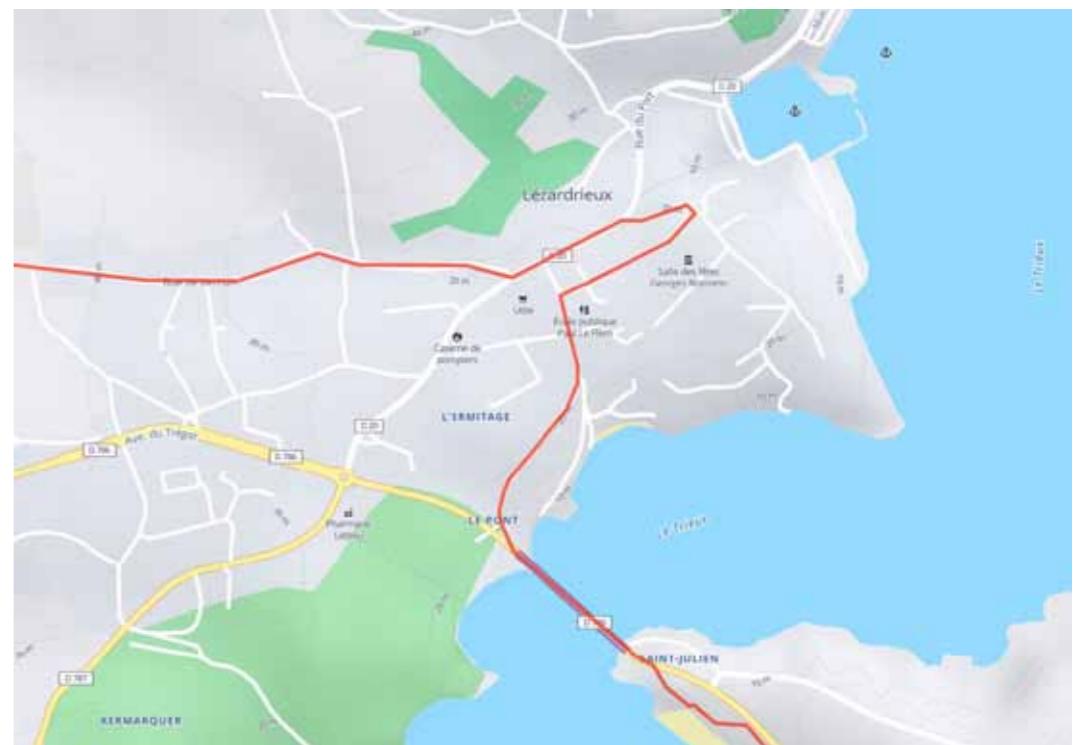
7.4. Mobilité et accessibilité

Mobilité :

Le cœur de bourg est un espace principalement routier avec la traversée de RD et les stationnements. En dehors de l'axe principale les routes sont également étroites entraînant des conflits d'usage.

La circulation cycliste est directement sur la rue. Une voie cyclable existe en remontée du port. Une véloroute passe par le cœur de bourg en passant par le Pont et la rue Saint-Christophe avant de faire une boucle improbable par la rue du Clos pour accéder à la place. Des stationnements vélos sont disponibles au niveau de l'arrêt de bus.

Une station de bus de la ligne 25 de BreizhGo passe en cœur de bourg avec un abri à proximité de la mairie.



La Vélomaritime / EuroVelo 4

Accessibilité :

L'espace public de Lézardrieux n'est pas accessible à l'heure aux personnes en situation de handicap. L'absence et l'étroitesse de continuité piétonne est la principale difficulté.



Absence de quai-bus



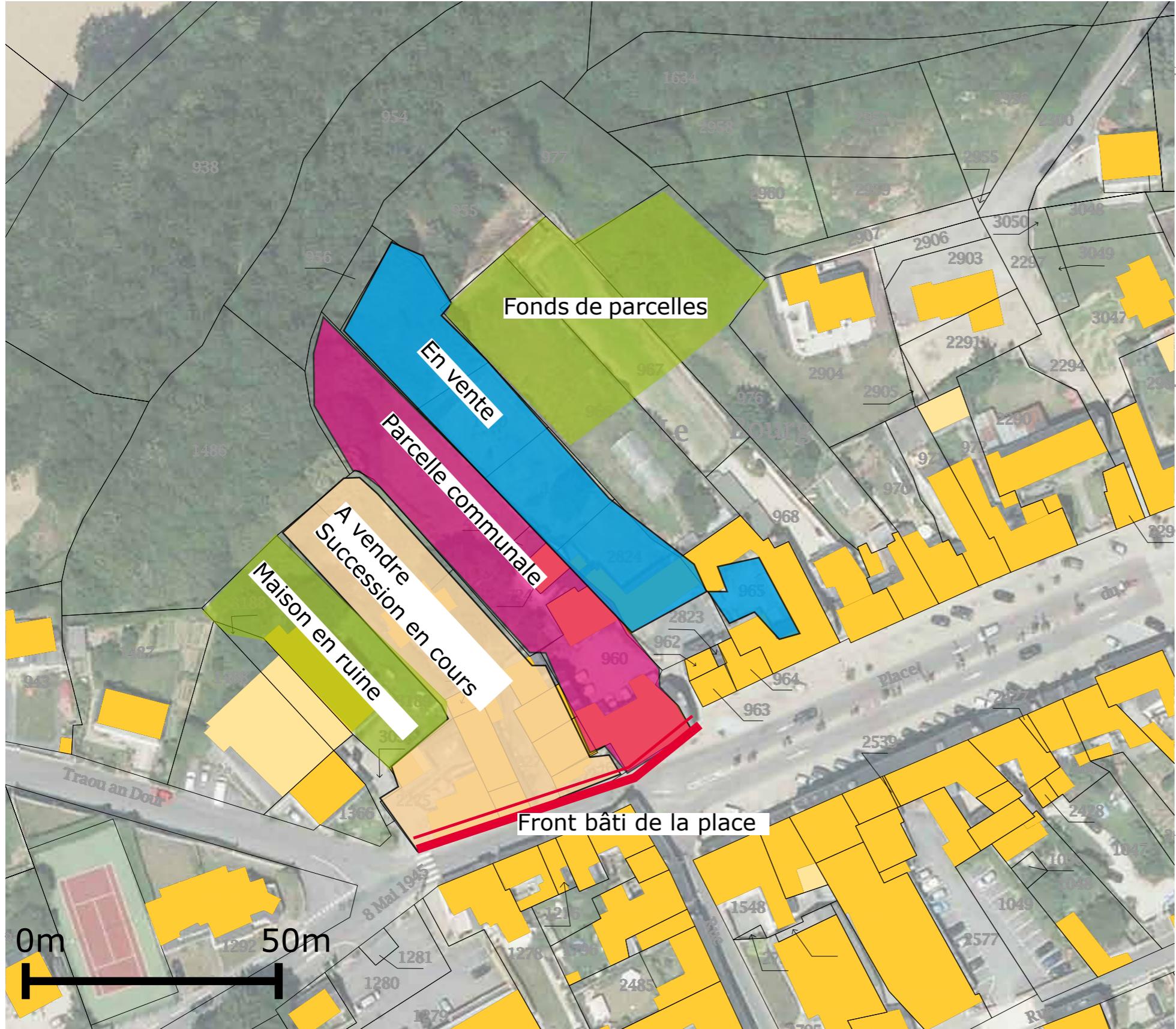
Trottoirs étroits et/ou absents



Seuil des magasins

8. L'îlot de la poste : constats

- Un îlot en pleine mutation au contact direct de la place.
- Des opportunités pour créer des logements, des commerces et des places de stationnements.
- Accès à des fonds de parcelles densifiables.
- Adaptation PLU à prévoir



8. L'îlot de la poste : constats



Ensemble de bâtiment attenant à la poste.

Cet îlot est actuellement en cours de succession. Il se compose d'une série de bâtiment plus ou moins imbriqués. Une pizzeria est installée dans l'un des bâtiments.

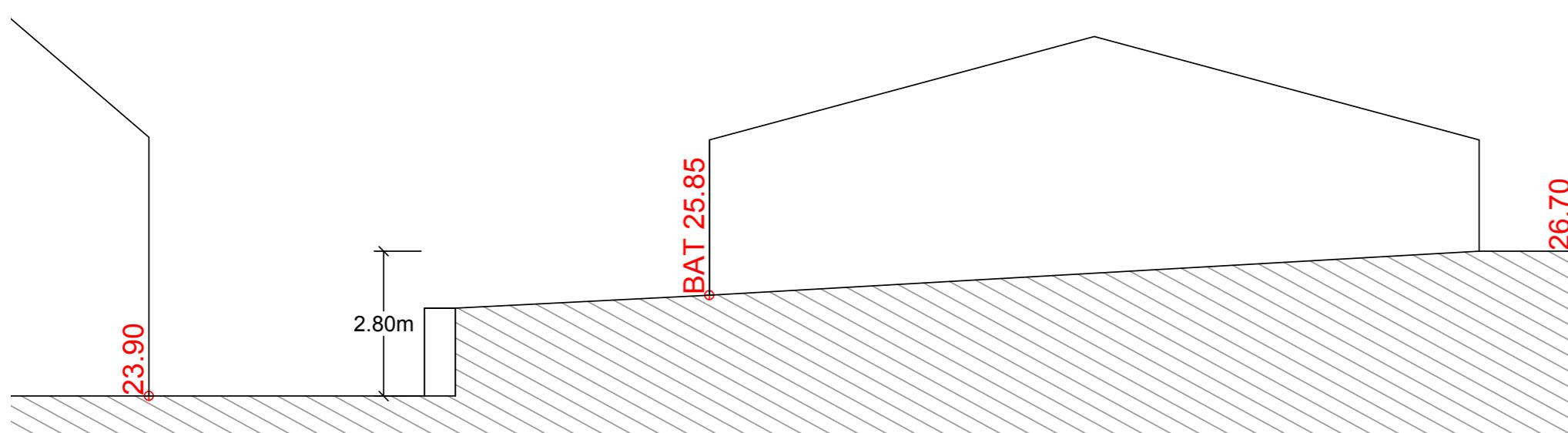
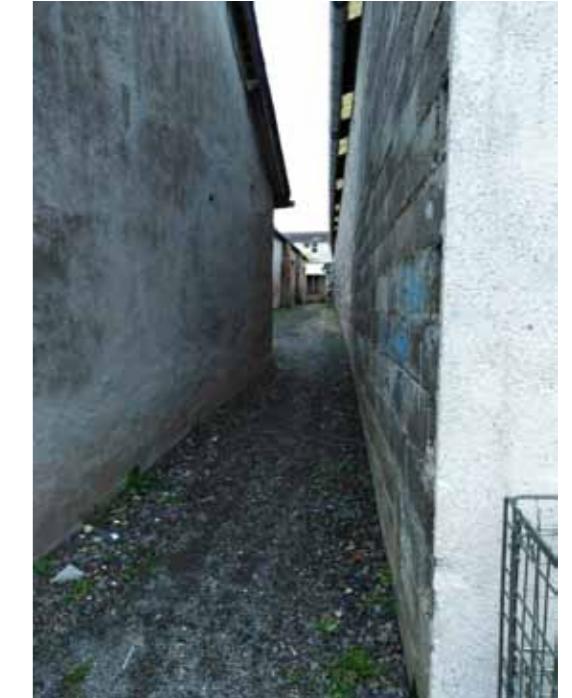
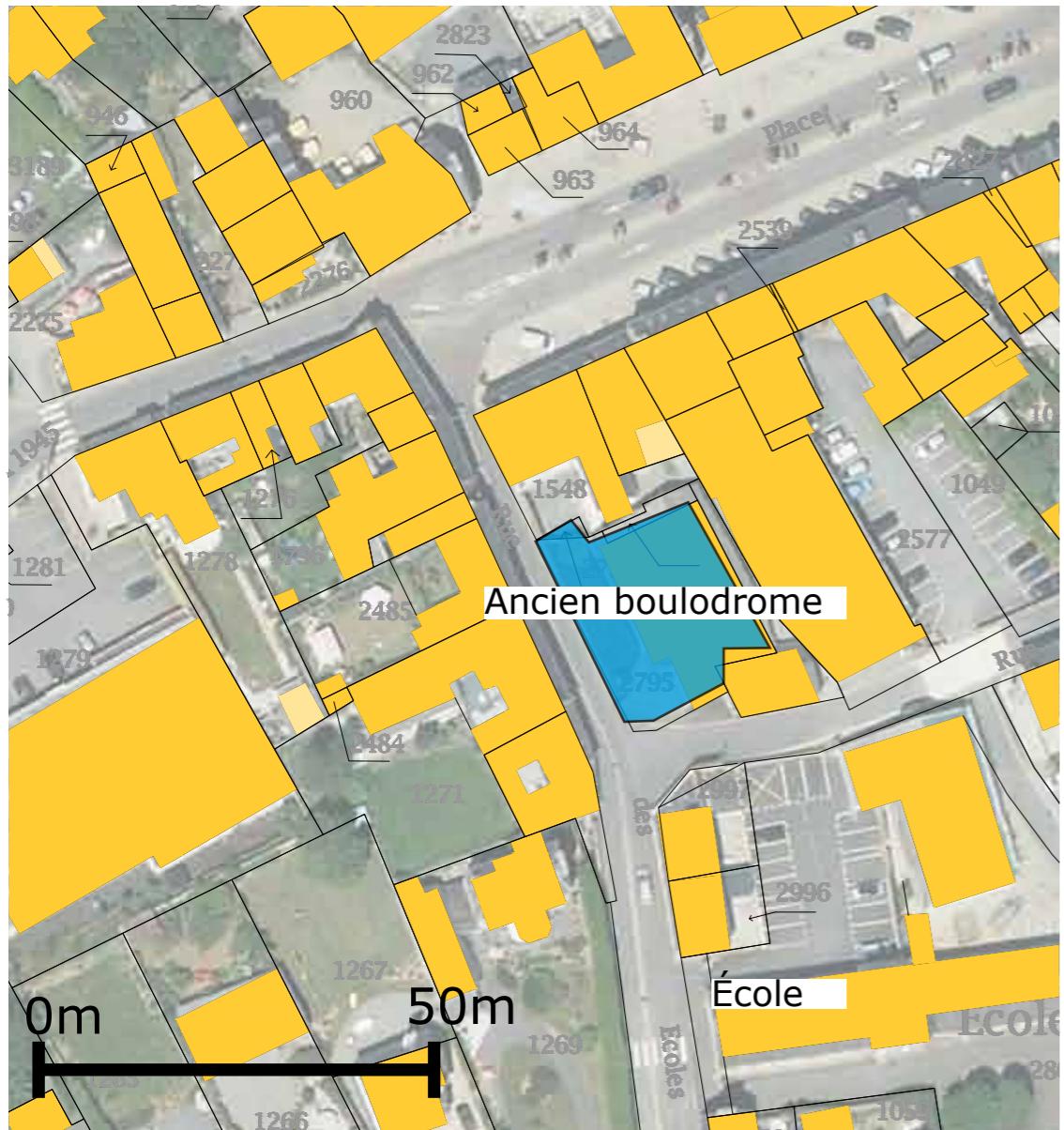


La maison en ruine

Cette ancienne maison dont la silhouette domine l'îlot est au contact des locaux de Gourenez Nautic. Sa parcelle est dans la continuité de l'Îlot et offre des possibilités d'accès voiture et piéton.

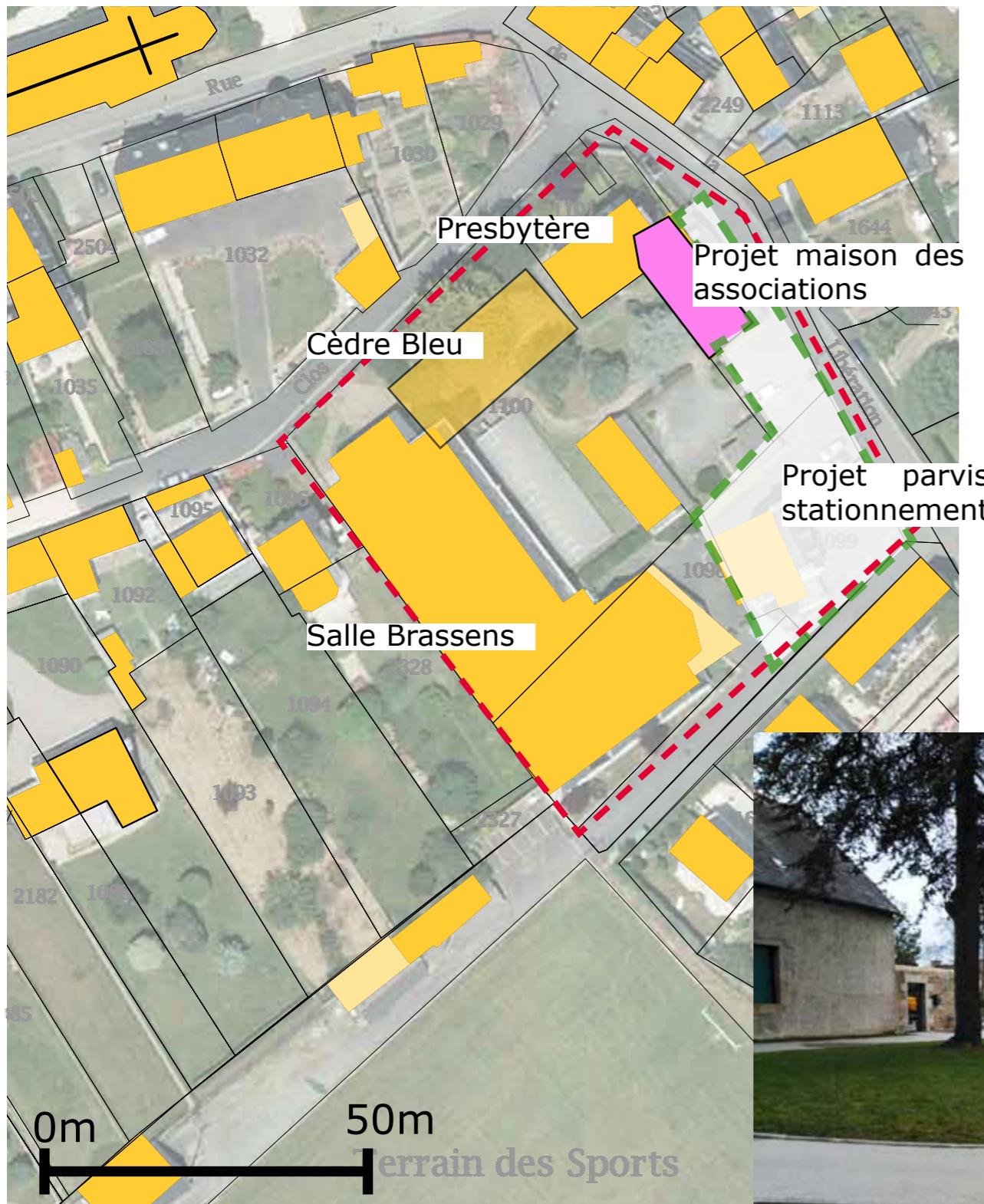
9. Le boulodrome : constats

- Cet ancien bâtiment est amené à être démolи apportant l'opportunité d'espaces de stationnements à proximité directe de la place et de l'école.
- Le bâtiment est imbriqué avec un garage et a un jeu de niveau complexe avec les bâtiments et les cours autour.



10. L'îlot de l'espace Brassens : constats

- Cet ensemble de service est en cours de mutation avec l'installation récente d'un bâtiment supplémentaire et de toilettes accessibles. Les espaces extérieurs ont également récemment fait l'objet d'aménagement avec une aire de jeux.
- Un projet de maison des associations est en cours dans le bâtiment attenant au presbytère.
- Une maison vétuste en location masquant l'entrée de la salle Brassens.



Les nouveaux aménagements



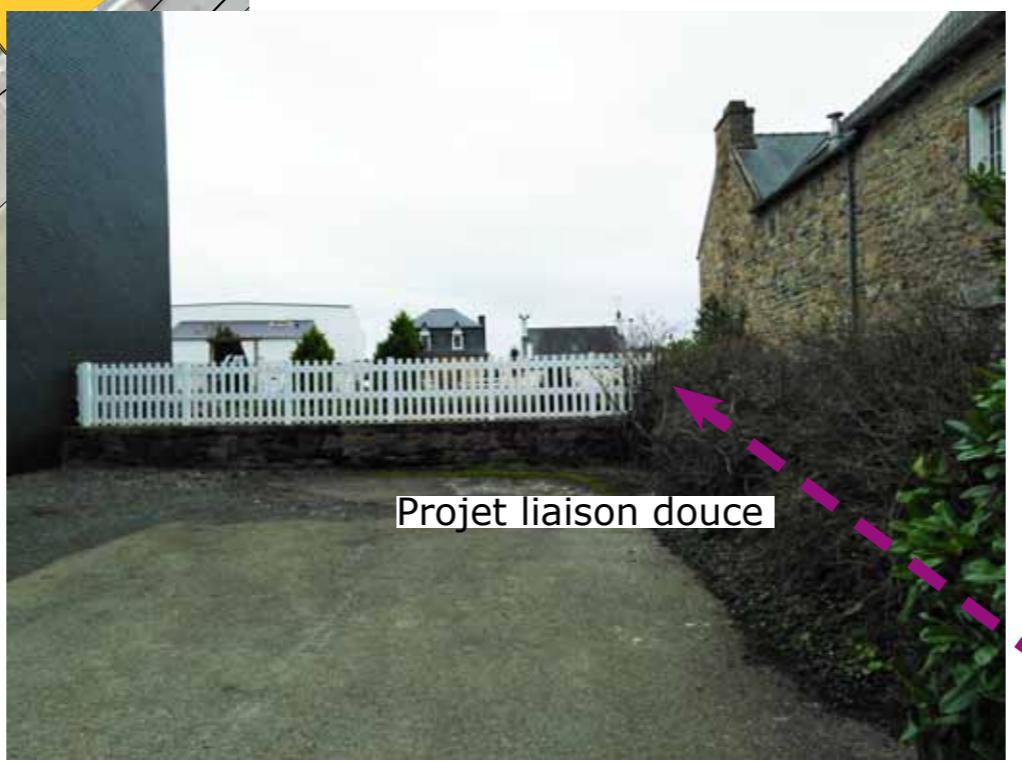
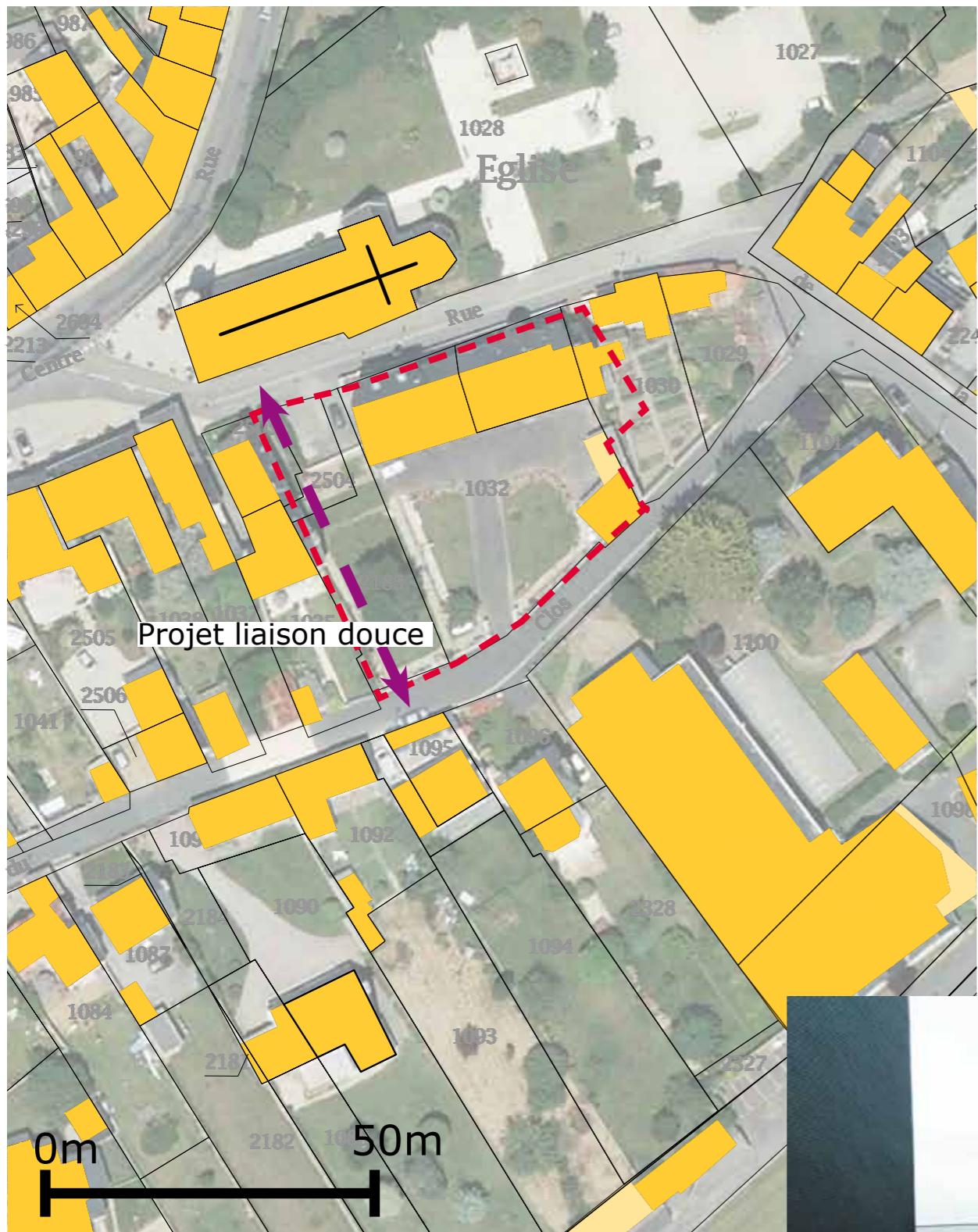
Maison accueillant un projet de salle associative



Maison devant la salle Brassens

11. Les logements des religieuses : constats

- Des bâtiments amenés à muter sur le moyen terme offrant des opportunités en logements ou hôtellerie.
- Un grand jardin pouvant permettre de créer du stationnement pour les locataires et pour le cœur-de-bourg.
- Un passage piéton prévu en bord de parcelle pour relier l'îlot de service à l'église.



De grands bâtiments à proximité de l'église



Un grand jardin

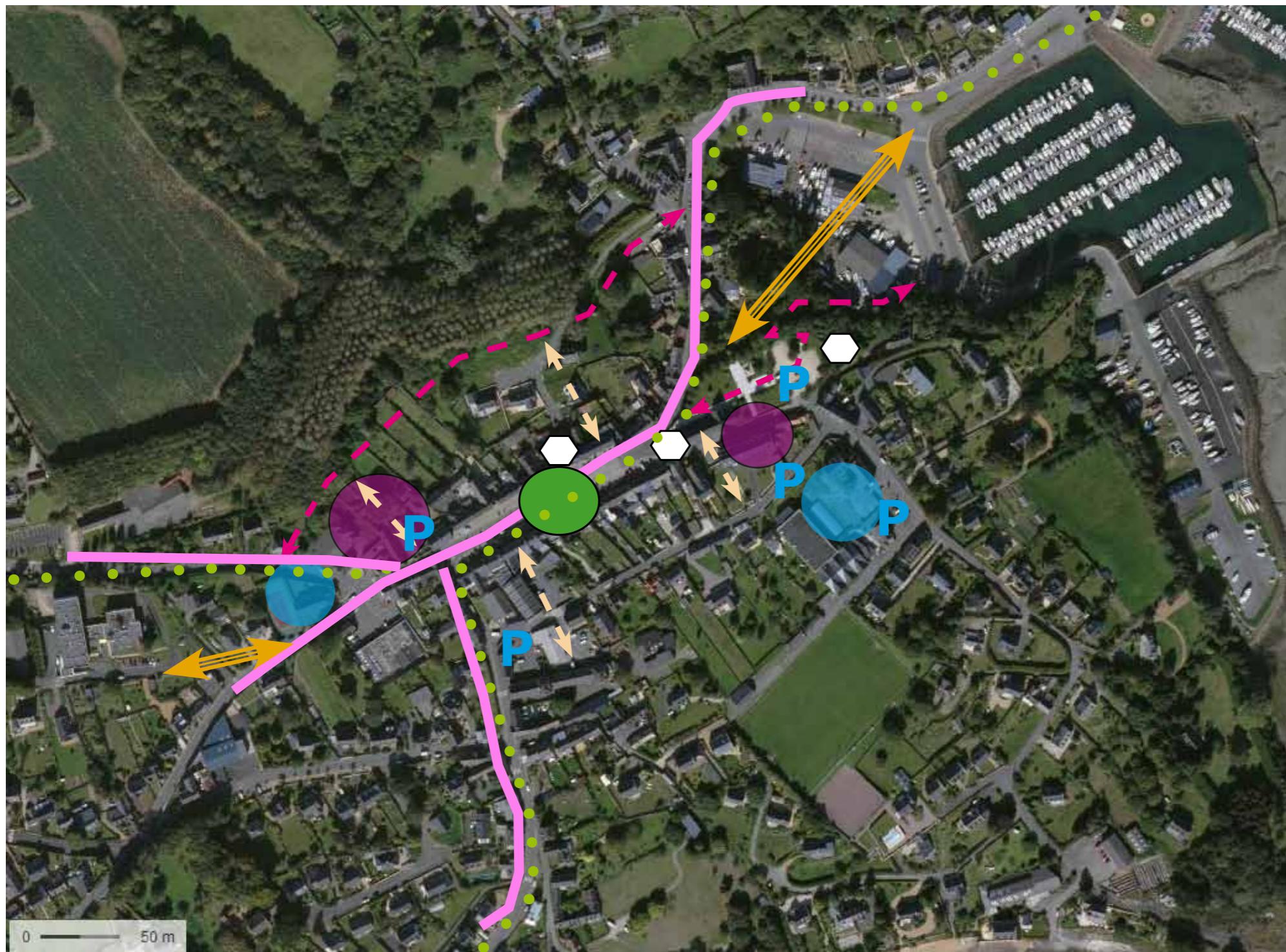
12. DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

12.1. Diagnostic

ATOUTS	FAIBLESSES
Un environnement d'exception et un riche patrimoine.	Un environnement qui contraint le développement urbain.
	Peu de liens entre le cœur-de-bourg et son environnement.
Des opportunités foncières en lien direct avec le 'coeur de bourg'.	Maîtrise foncière.
Une place concentrant une offre commerciale.	Des commerces vacants et des problèmes d'accessibilité.
Une place centrale desservie par un axe routier passant, associant commerces et services avec une belle offre de stationnement.	Une place principalement dévolue à la voiture : impact du trafic et consommation de l'espace pour le stationnement au détriment de la convivialité de la place.
Un espace centrale atypique.	Des problèmes d'accessibilité.
Des opportunités pour libérer de l'espace de stationnement à proximité de la place.	Des discontinuités pour les modes doux, difficilement aménageable sur le réseau routier pour les vélos au vu des largeurs disponibles.
Des projets de liaisons douces.	Des 'points' bloquant très impactant avec des largeurs vraiment faibles au vu des circulations supportées.

12. DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

12.2. Orientations



Logements et services

Densifier le centre-bourg, accueillir/renforcer les commerces

Renforcer les pôles de services

Espaces publics

Travailler la convivialité de la place en utilisant les opportunités de stationnements aux abords pour diminuer l'emprise de la voiture.

Mise en valeur de l'environnement et du patrimoine : Église, manoir, vue sur le port.

P Crédit de stationnements en arrière de la place.

Renforcer les liens (ville/port, Foyer/coeur de bourg)

Mobilité

Création d'une continuité piétonne PMR

Création/mise en valeur d'itinéraires doux alternatifs mais pas exclusifs

Création de perméabilité mode doux entre la place et ses abords en lien avec les parkings.

• • • Sécurisation trajet vélos

12. DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

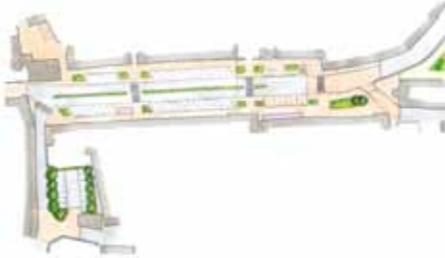
12.3. SCHÉMA DIRECTEUR



Les invariants :

- Maintien de la circulation double sens sur la RD.
- Maintien d'une offre de stationnement à proximité des commerces.
- Application norme accessibilité (cheminement minimum 1,40m sur un coté et quais bus) et visibilité (suppression des 5m en amont et aval des passages piétons).

Premiers scénarios présentés en comité de pilotage le 18 11 2019.

			
	SCÉNARIO 01 : ADAPTATION DE L'EXISTANT	SCÉNARIO 02 : DIMINUTION VOIRIE AU PROFIT DES TROTTOIRS	SCÉNARIO 03 : DIMINUTION VOIRIE ET CHICANE
Principe	Conservation du fonctionnement actuel de la place en ajustant les voies et stationnements aux normes pour gagner de l'espace pour les trottoirs.	Passage à une voirie à deux voies sans séparation, réorganisation des stationnements pour assurer deux larges trottoirs.	Passage à une voirie à deux voies sans séparation avec un effet de chicane au niveau de la place. Un large trottoir est alors dégagé et offre un large espace piétonnier.
Avantages	Pas de bouleversements des fonctionnements, maintien possibilité livraison en double-file et demi-tour.	Rééquilibrage de l'espace au profit des piétons et de la convivialité (opportunité de création de terrasses).	Diminution de la vitesse, rééquilibrage fort au profit des piétons et de la convivialité (opportunité de création de terrasses). Mise en valeur de la perspective sur l'église.
Inconvénients	Maintien d'un traitement très routier de l'espace au détriment des espaces piétons et de convivialité.	Livraisons sur la voie.	Forte perte de stationnements sur la place. Livraisons sur la voie.
Pistes d'amélioration	Possibilité d'un marquage vélo sur les larges routes.	Possibilité création d'une voie vélo sur trottoir mais pas de continuité en amont et aval. Possibilité d'élargir les stationnements pour faciliter les livraisons.	Possibilité création d'une voie vélo sur trottoir mais pas de continuité en amont et aval. Possibilité d'élargir les stationnements pour faciliter les livraisons.
Nombre de stationnements	Places : 44 places, Parkings : 20 places	Places : 42 places, Parkings : 20 places	Places : 28 places, Parkings : 20 places

Les variantes pouvant s'adapter aux différents scénarios:

- Traitement en écluse des points étroits
- Choix du coté des trottoirs PMR.
- Choix d'aménagements des poches de stationnements.

Compléments hors zone opérationnelle:

- Aménagement d'un circuit piétons/vélos par la vallée
- Ré-aménagement du GR entre le centre-bourg et le port
- Création/ouverture de passages piétons-vélos entre la place et la rue du Clos ou la vallée.

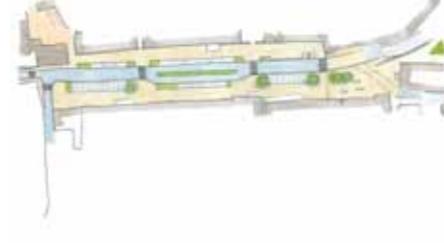
13. Les espaces publics

13.1. Scénarios pour la place : synthèse

13. Les espaces publics

13.1. Scénarios pour la place : synthèse

Scénarios suite demande du comité de pilotage du 18 11 2019.

		
	SCÉNARIO 03 bis : DIMINUTION VOIRIE ET CHICANE	SCÉNARIO 04 : CONSERVATION PARTIELLE D'UN ÎLOT CENTRAL
Principe	Passage à une voirie à deux voies sans séparation avec un effet de chicane au niveau de la place. Un large trottoir est alors dégagé et offre un large espace piétonnier. Maintien de stationnements des deux cotés.	Passage partielle à une voirie à deux voies sans séparation. Réorganisation des stationnements pour assurer deux larges trottoirs.
Avantages	Diminution de la vitesse, rééquilibrage fort au profit des piétons et de la convivialité (opportunité de création de terrasses).	Diminution vitesse.
Inconvénients	Livraisons sur la voie.	Livraisons sur la voie. Espace perdu au profit de la voiture.
Pistes d'amélioration	Possibilité d'élargir les stationnements pour faciliter les livraisons et la manœuvre.	Possibilité d'élargir les stationnements pour faciliter les livraisons.
Nombre de stationnements	Places : 39 places, Parkings : 20 places	Places : 32 places, Parkings : 20 places

Suite réunion technique du 06 12 2019 : le scénario 3 bis est retenu pour l'esquisse.

13. Les espaces publics

13.2. La place : scénario 01

Conservation du fonctionnement actuel de la place en ajustant les voies et stationnements aux normes pour gagner de l'espace pour les trottoirs.



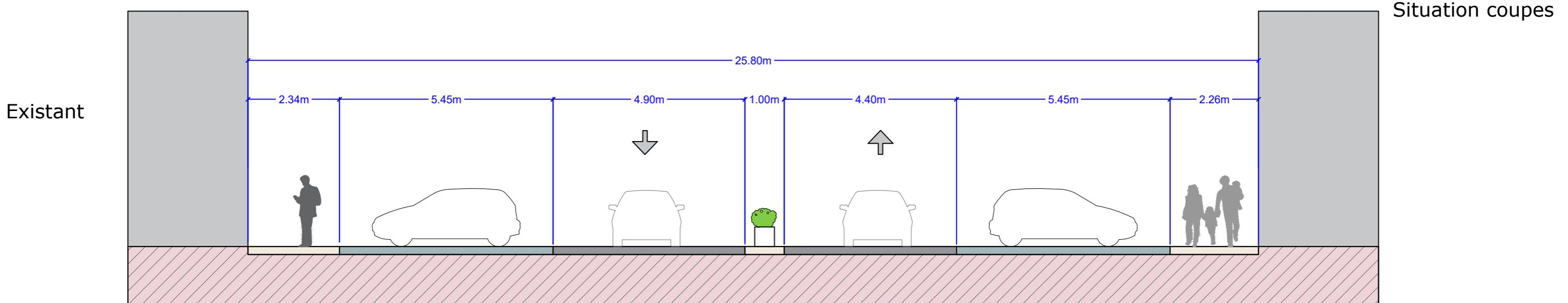
13. Les espaces publics

13.2. La place : scénario 01



Coupes de principe répartition de l'espace

Coupe A



13. Les espaces publics

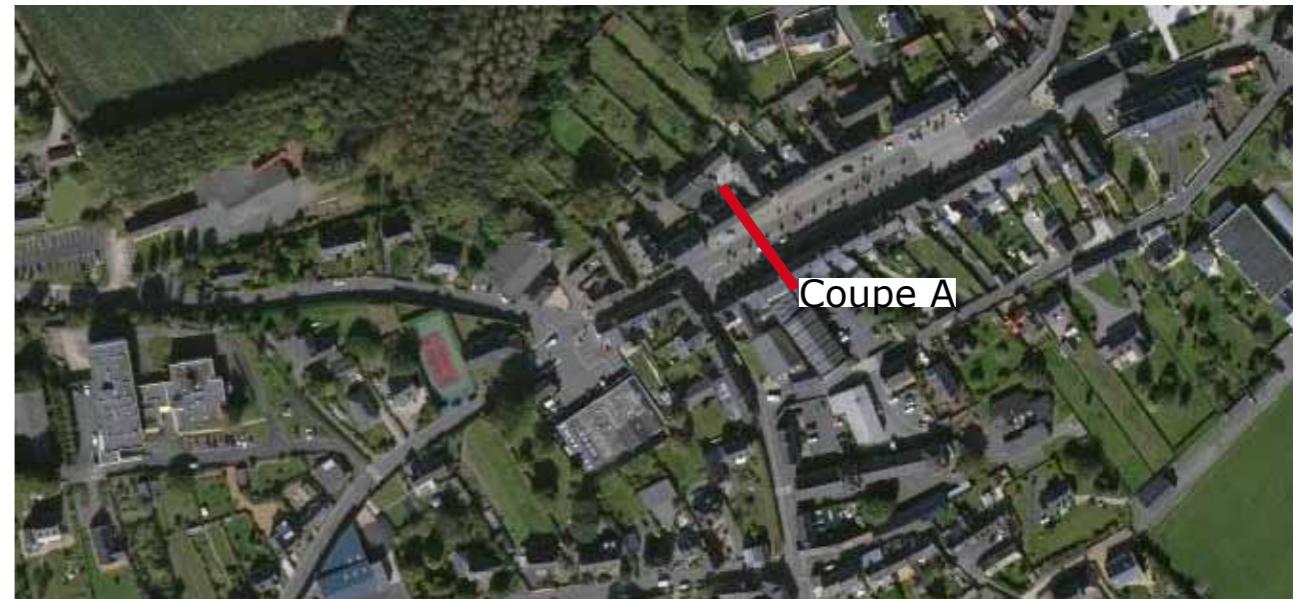
13.3. La place : scénario 02

Passage à une voirie à deux voies sans séparation, réorganisation des stationnements pour assurer deux larges trottoirs.



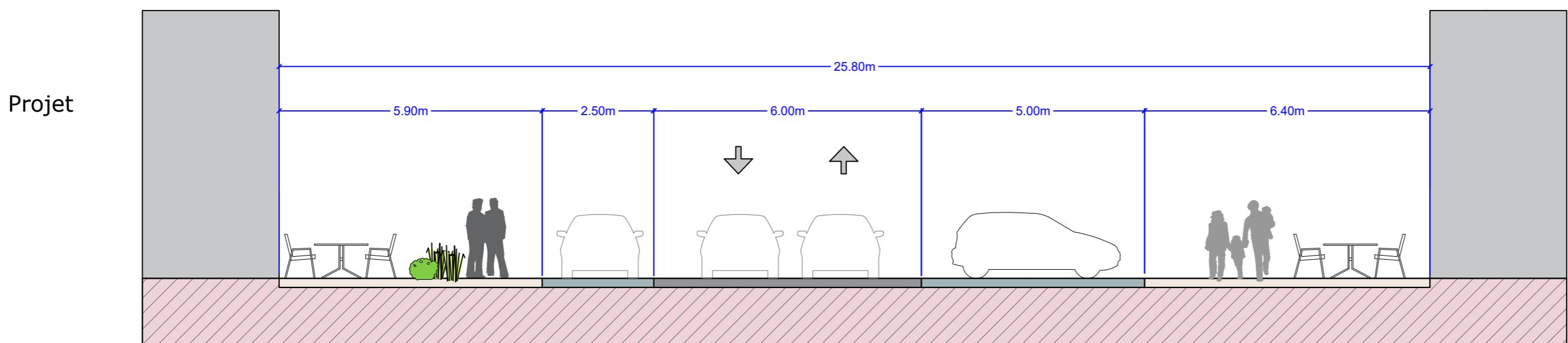
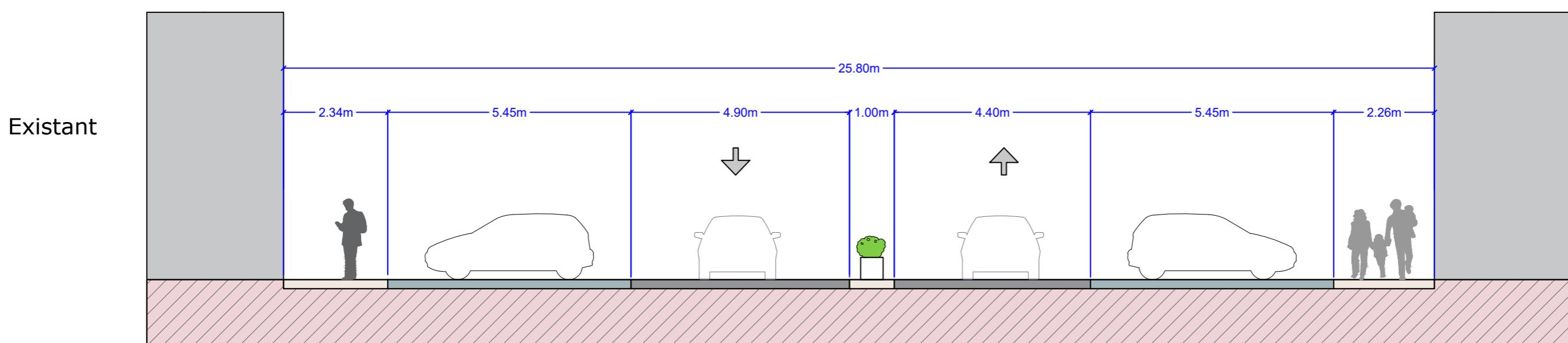
13. Les espaces publics

13.3. La place : scénario 02



Coupes de principe répartition de l'espace

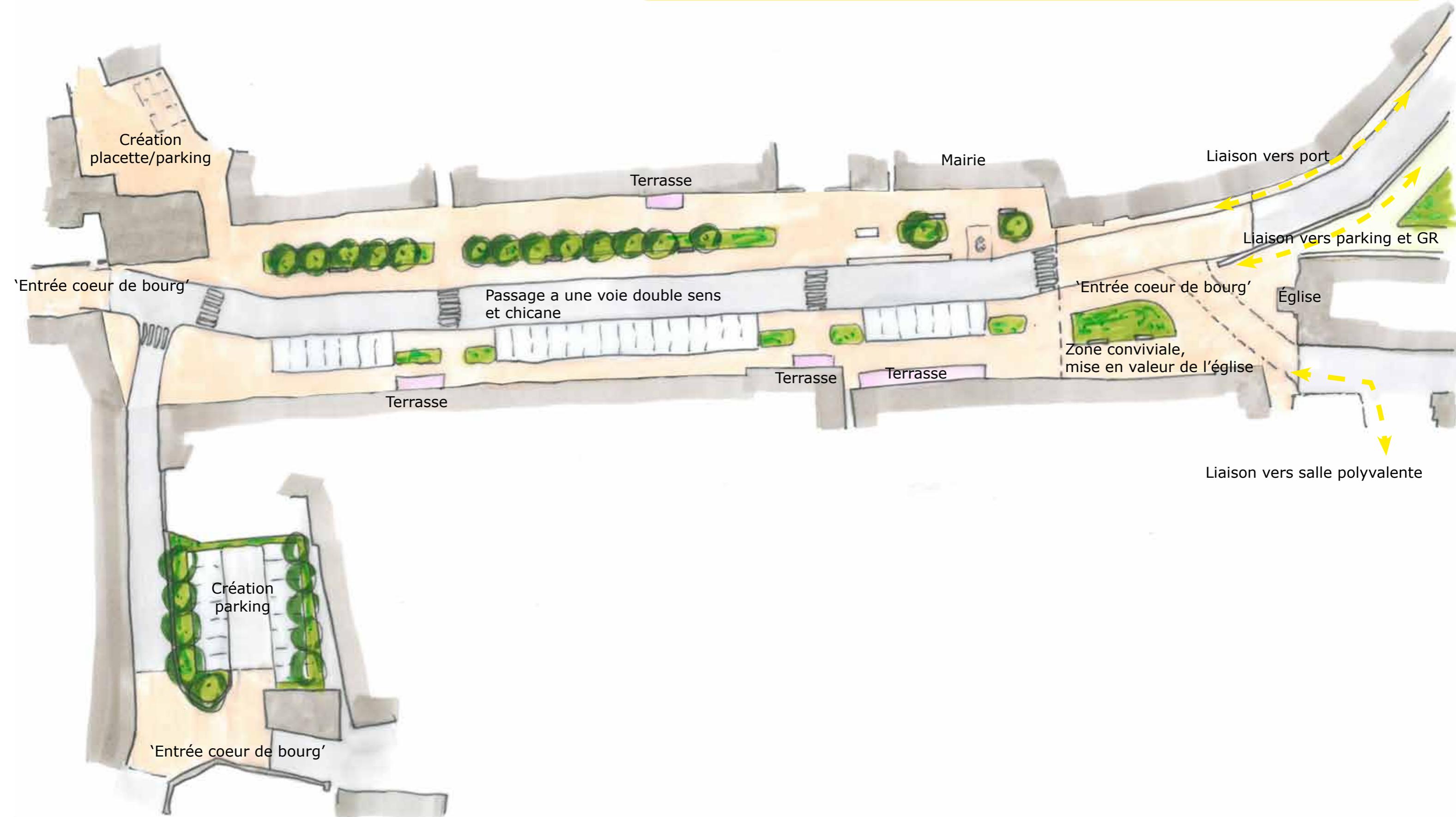
Coupe A



13. Les espaces publics

13.4. La place : scénario 03

Passage à une voirie à deux voies sans séparation avec un effet de chicane au niveau de la place. Un large trottoir est alors dégagé et offre un large espace piétonnier.



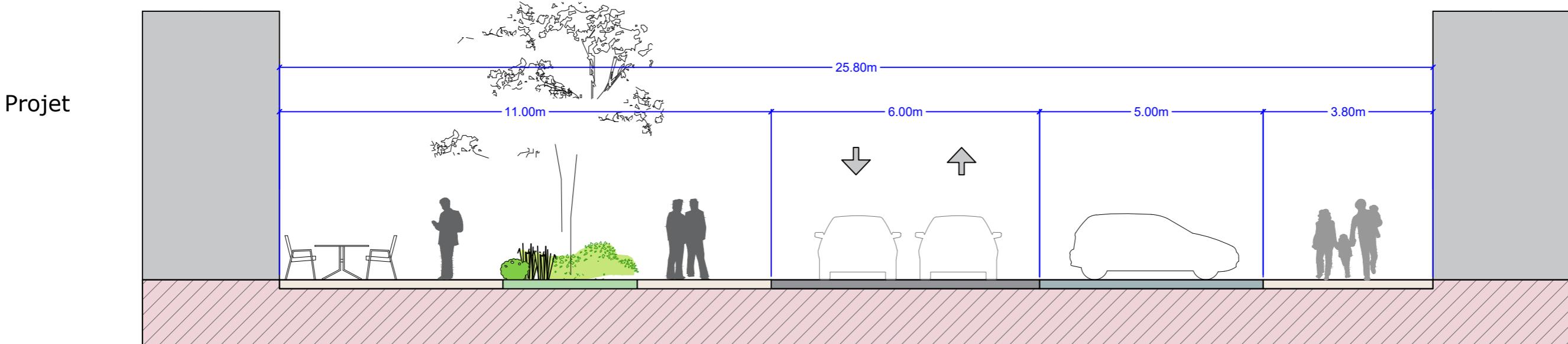
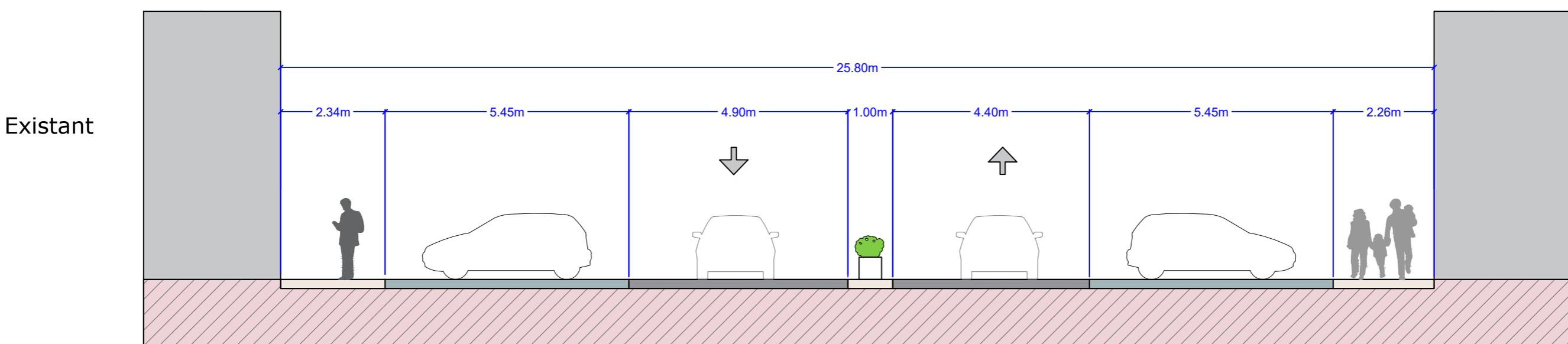
13. Les espaces publics

13.4. La place : scénario 03



Coupes de principe répartition de l'espace

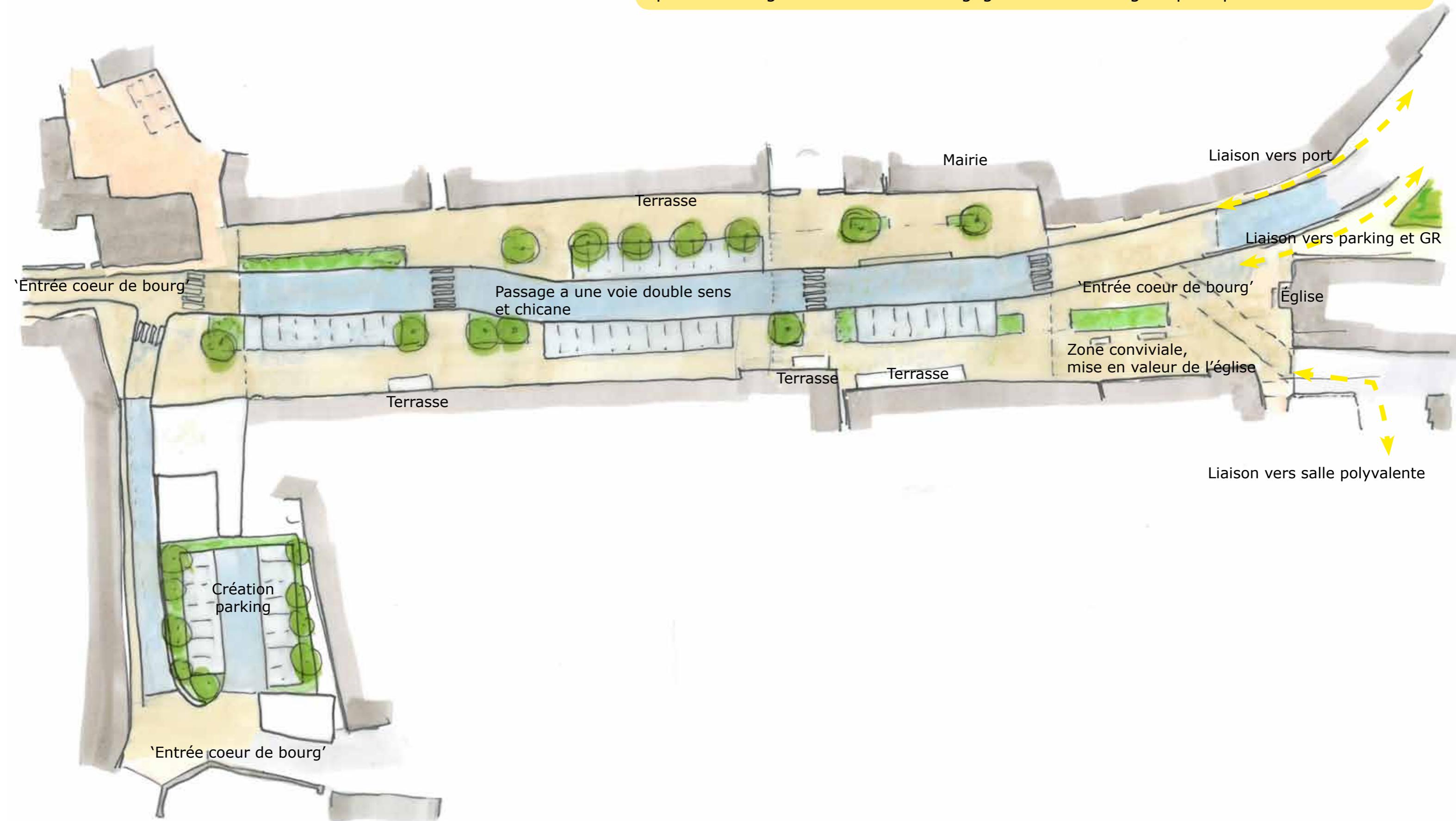
Coupe A



13. Les espaces publics

13.5. La place : scénario 03 BIS

Passage à une voirie à deux voies sans séparation avec un effet de chicane au niveau de la place. Un large trottoir est alors dégagé et offre un large espace piétonnier.



13. Les espaces publics

13.5. La place : scénario 03 BIS

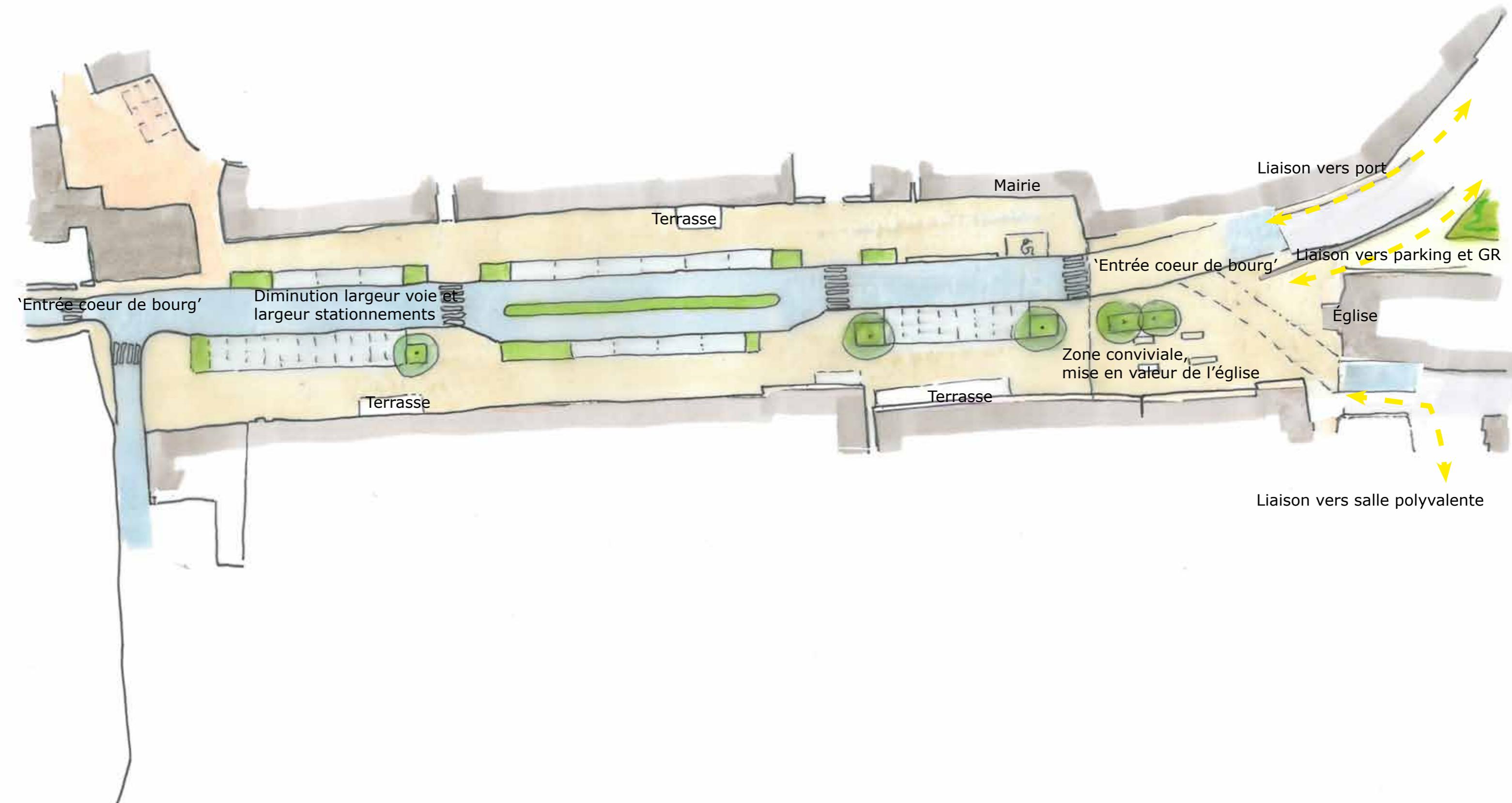


Croquis d'ambiance : un parvis pour la mairie et de larges trottoirs.

13. Les espaces publics

13.6. La place : scénario 04

Passage partielle à une voirie à deux voies sans séparation.
Réorganisation des stationnements pour assurer deux larges trottoirs.

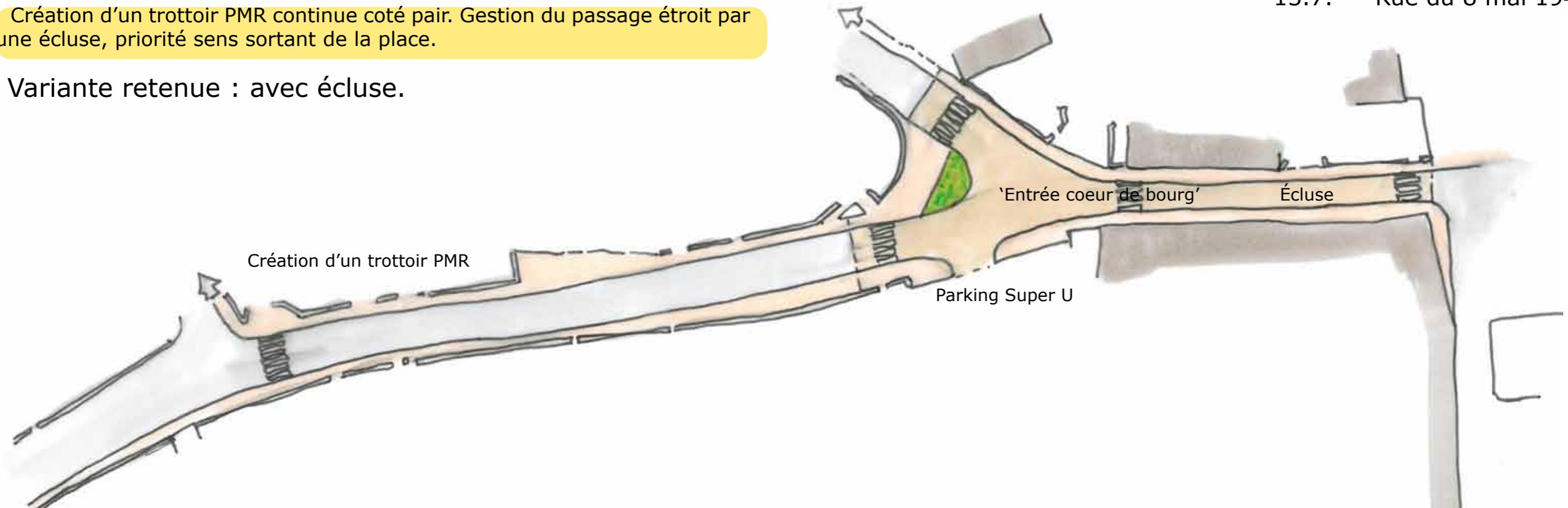


13. Les espaces publics

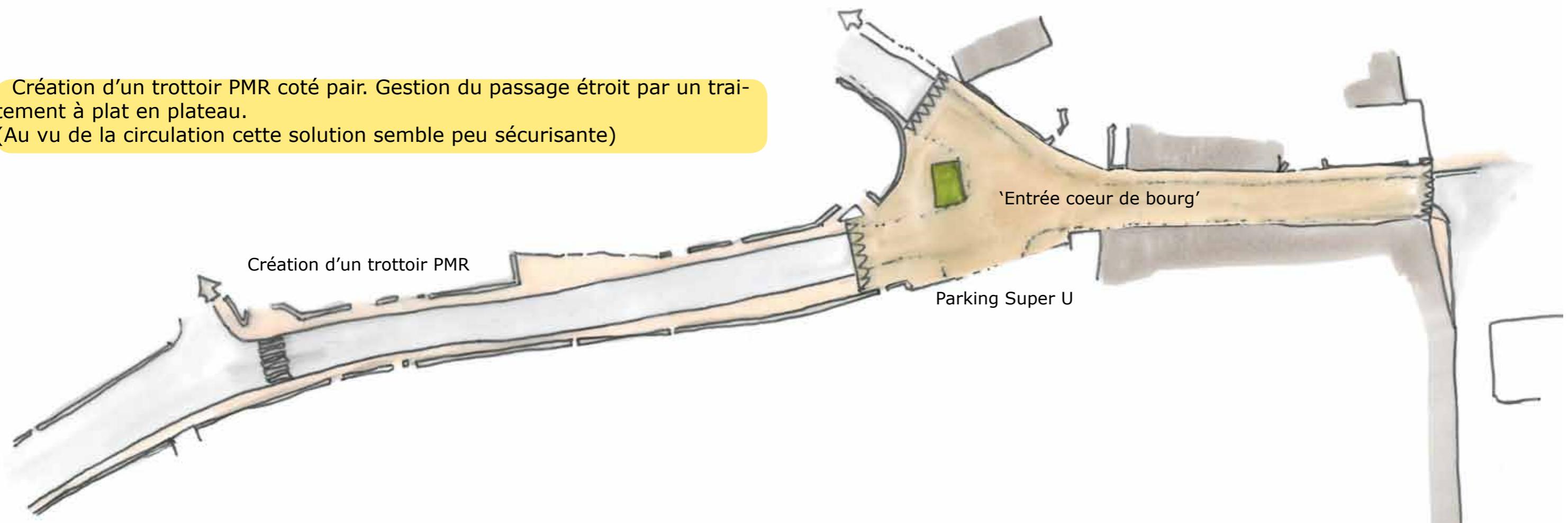
13.7. Rue du 8 mai 1945

Création d'un trottoir PMR continue côté pair. Gestion du passage étroit par une écluse, priorité sens sortant de la place.

Variante retenue : avec écluse.



Création d'un trottoir PMR coté pair. Gestion du passage étroit par un traitemen-t à plat en plateau.
(Au vu de la circulation cette solution semble peu sécurisante)



13. Les espaces publics

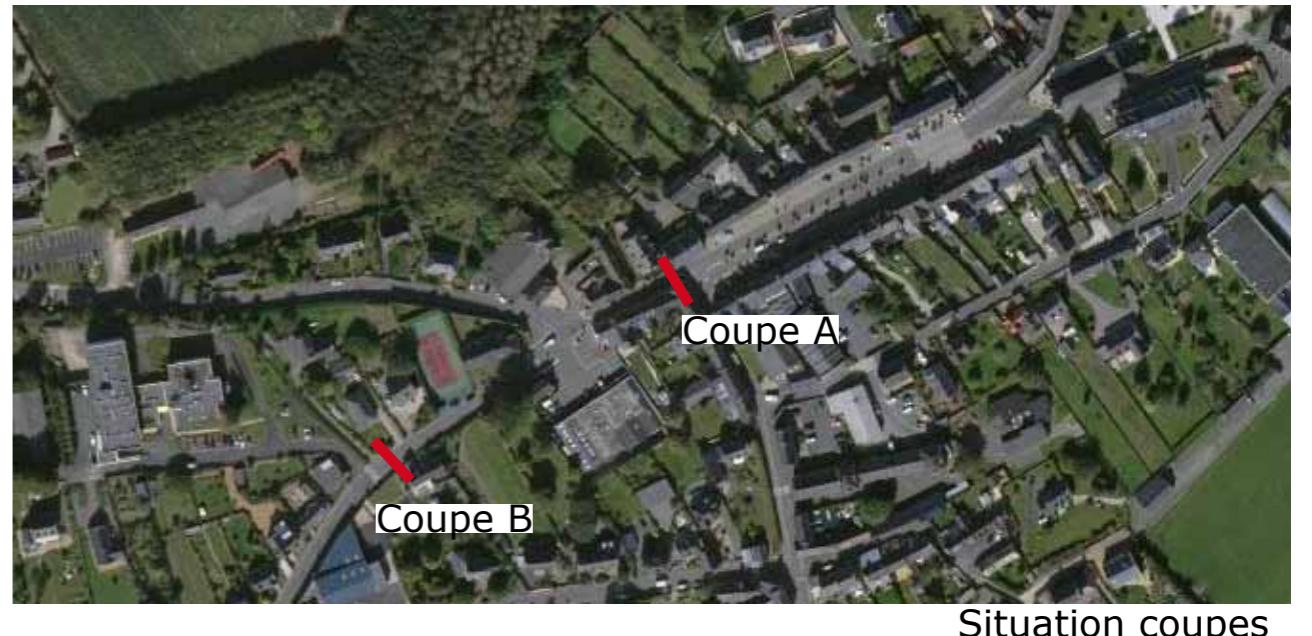
13.7. Rue du 8 mai 1945



Croquis d'ambiance : passage en écluse et traitement du pignon de la pizzeria

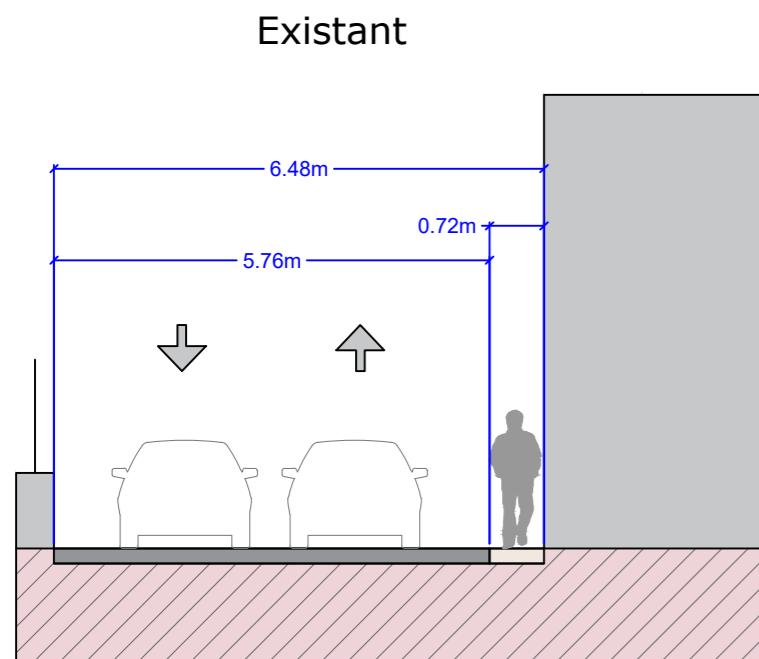
13. Les espaces publics

13.7. Rue du 8 mai 1945

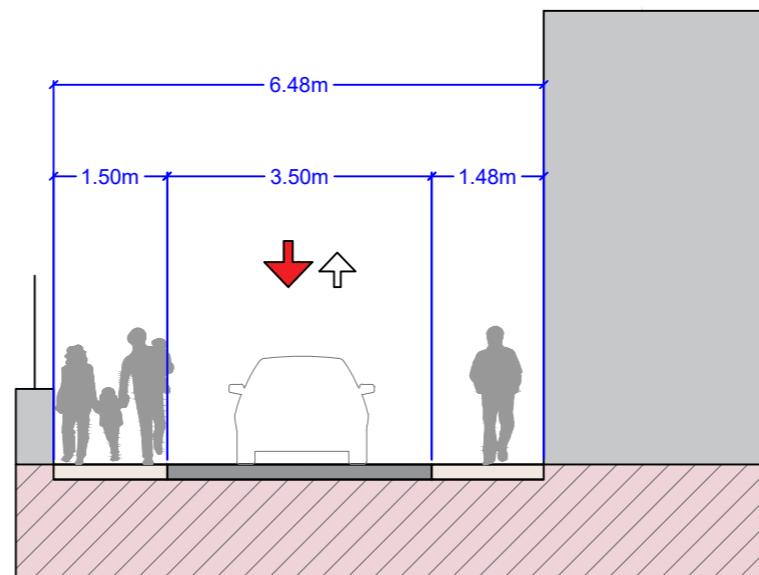


Coupes de principe répartition de l'espace

Coupe A

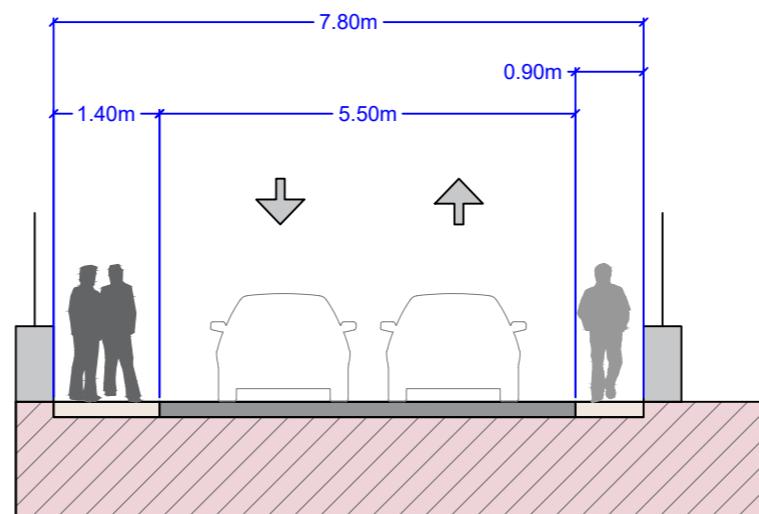
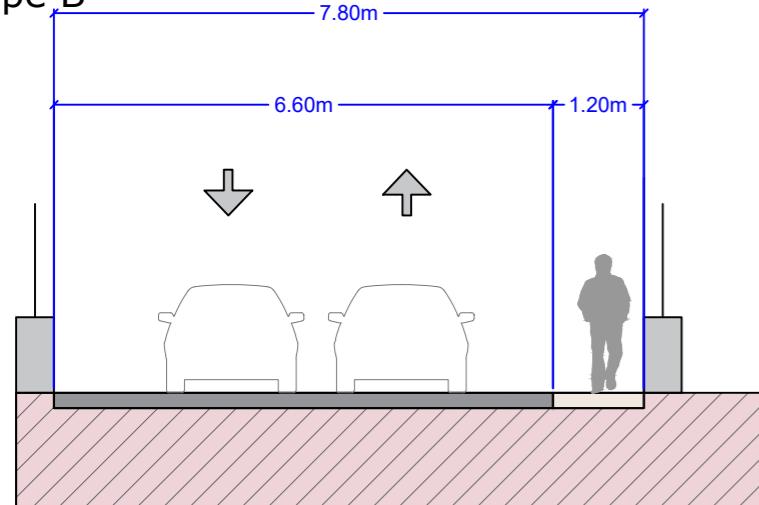


Projet



Principe de l'écluse en passage étroit

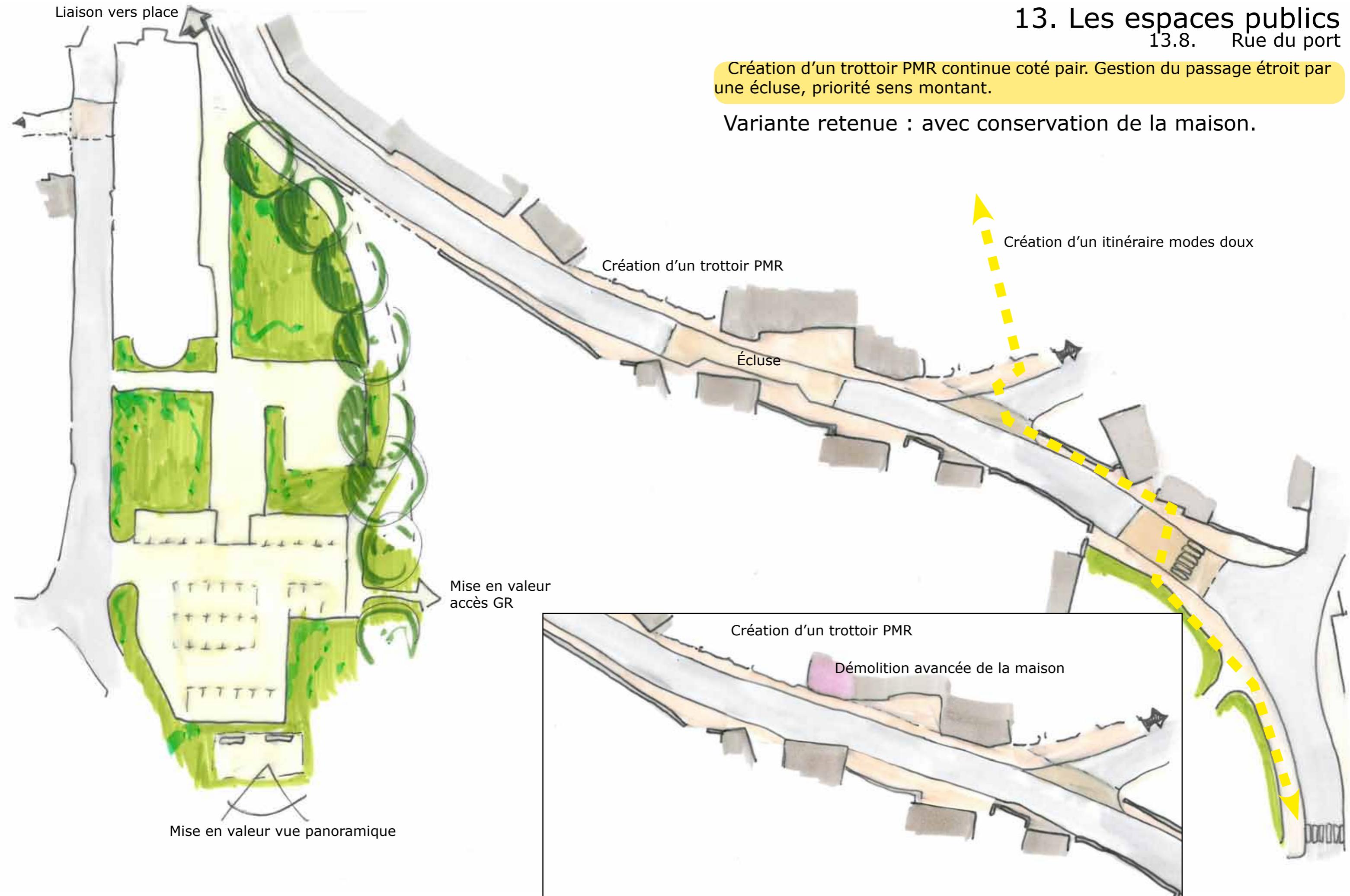
Coupe B



Création d'un trottoir PMR dans la continuité de l'axe

Création d'un trottoir PMR continue coté pair. Gestion du passage étroit par une écluse, priorité sens montant.

Variante retenue : avec conservation de la maison.



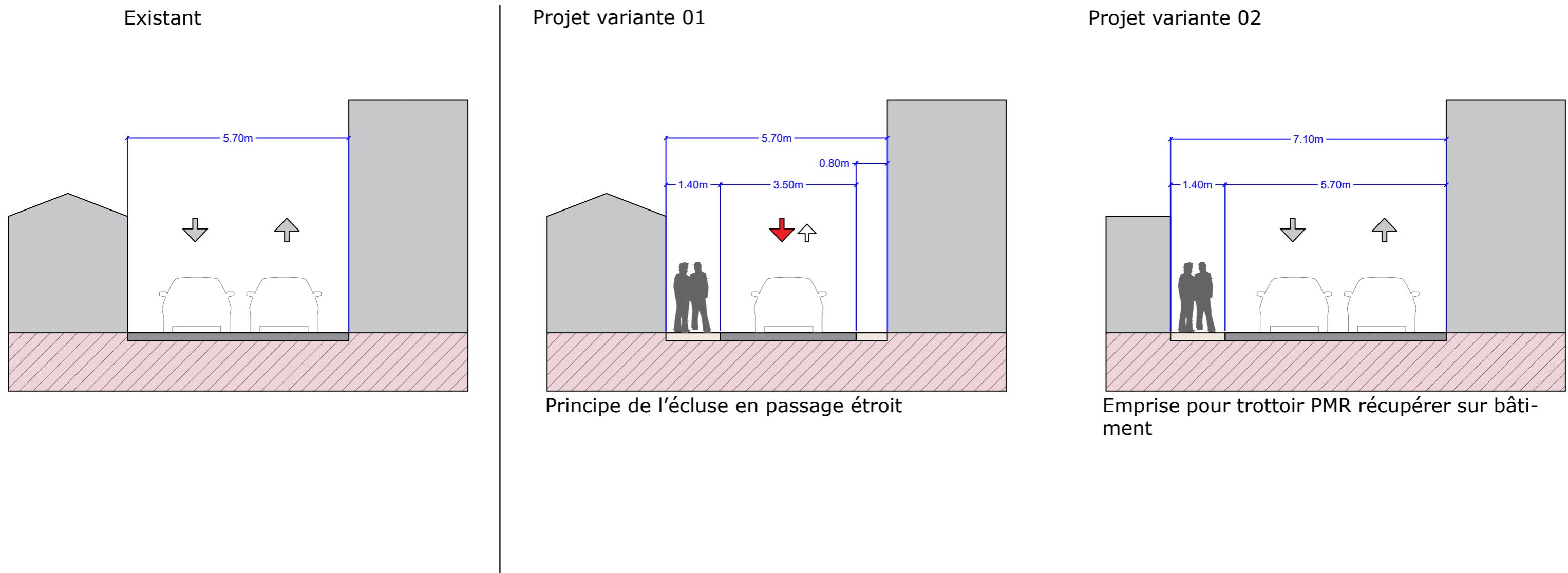
13. Les espaces publics

13.8. Rue du port



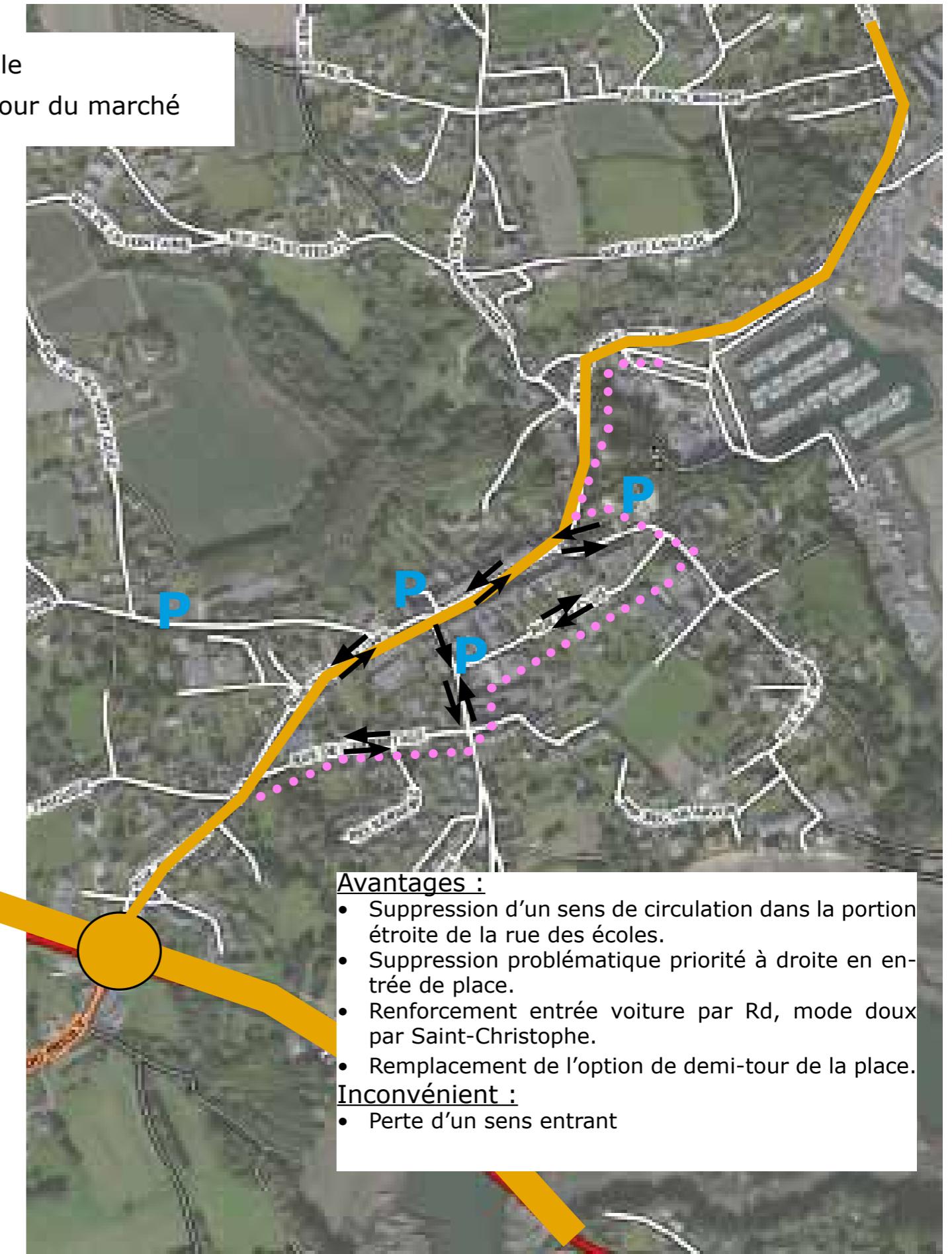
Coupes de principe répartition de l'espace

Coupe A



13. Les espaces publics

13.9. Modification de circulation rue des écoles/rue du Clos



Exemple de scénario :

- Création 10 maisons avec terrain 200/350m²
- Création 2 petits collectifs : 4 logements
- Rénovation poste : 1 commerce, 3 logements
- Rénovation bâtiment ancien : 2 logements
- Création de stationnements : 20 (hors stationnements logements)

14. L'Îlot de l'ancienne poste



L'esquisse de programmation permet de vérifier les surfaces et accès mais ne remplace pas la conception lors de l'étude opérationnelle.

15. L'Îlot de l'Espace Brassens

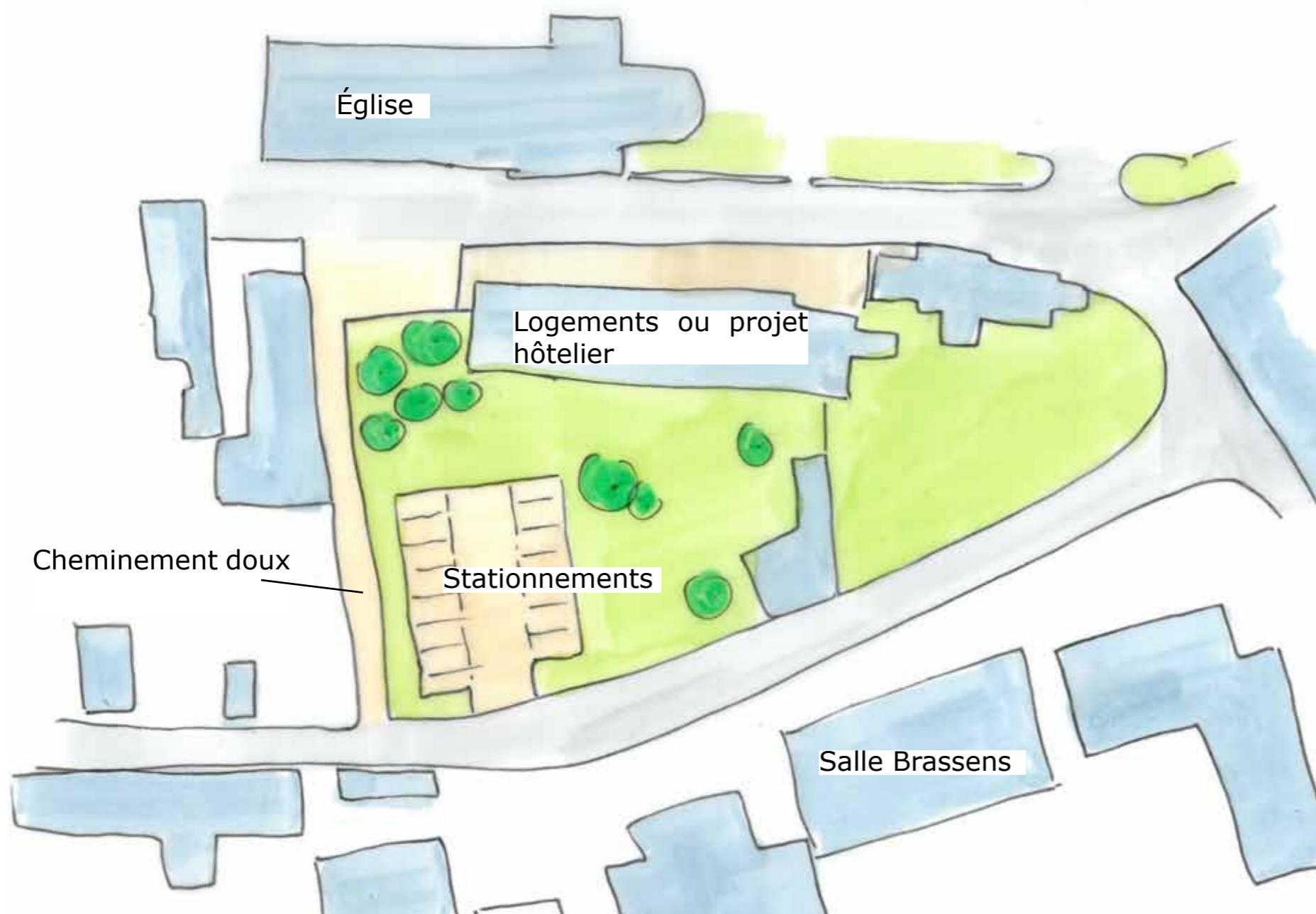
Projet de salles associatives

Surface à aménager : 1000m²



L'esquisse de programmation permet de vérifier les surfaces et accès mais ne remplace pas la conception lors de l'étude opérationnelle.

16. Logements des religieuses



Projet privé

Stationnements à prévoir sur la parcelle

Voir récupération d'espaces de stationnements publics?

L'esquisse de programmation permet de vérifier les surfaces et accès mais ne remplace pas la conception lors de l'étude opérationnelle.