

Le Bourg de Saint Briac face aux voitures : Une mutation nécessaire et indispensable

Saint Briac sur mer (35)



Claire Hivert
Tuteur : Hervé Baptiste

Projet individuel
Magistère 1, Aménagement du Territoire
Promotion 2004-2005

Claire Hivert
Magistère 1ère année, Aménagement du Territoire

Ecole polytechnique de l'université de Tours,
Département Aménagement (ancien CESA)
35, Allée Ferdinand de Lesseps
BP 30 553
37205 TOURS Cedex 3
Tel : 02 47 36 14 50

Tuteur : Hervé Baptiste

Projet individuel, Avril & Mai 2005

LE BOURG DE SAINT BRIAC FACE AUX VOITURES : UNE MUTATION NECESSAIRE ET INDISPENSABLE

Saint Briac sur Mer
Ille et Vilaine (35)

Magistère en Aménagement du Territoire
Promotion 2004-2005

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé de près ou de loin pour la réalisation de ce projet individuel et en particulier :

Mr Guilloux, adjoint à l'urbanisme de la Mairie de Saint Briac pour les informations et l'intérêt porté au sujet que j'ai choisi pour ce travail,

Mme Jegu, secrétaire générale de la mairie pour les documents fournis qui m'ont permis de faire un travail précis,

Mme Giroux, présidente de l'union des commerçants pour l'entretien qu'elle m'a accordé en compagnie de Mme Le Cornec,

Tous les commerçants, interrogés sur la « brûlante » question de l'aménagement de la place du centre et du Bourg, pour leur disponibilité et leur implication dans les réponses fournies,

Les passants interrogés, pour leur gentillesse et leurs réponses très fructueuses au questionnaire,

Mme Dressayre, pour sa gentillesse et la quantité d'information apportées sur l'Histoire de Saint Briac et sa vision du projet en tant que résidente du Bourg,

Mr et Mme Gadaud, habitants de la commune, pour leurs informations sur la vie communale et leur soutien par rapport à ma vision du projet,

Ainsi que toutes les personnes qui ont dépensé un peu de leur temps pour m'apporter les éclaircissements nécessaires à mon travail.

AVANT PROPOS

Saint Briac est la commune où je passe la plupart de mes vacances depuis toujours : plage, voile, balades,...

Le bourg est actuellement le lieu où je vais faire quelques courses d'appoint ou poster une lettre. Je m'y rend la plupart du temps à vélo. Pour la balade, ce n'est pas le premier lieu qui vient à l'esprit ; on pense d'abord à faire le tour du golf, aller voir la mer, ... En pensant au bourg, après « faire quelques courses », c'est les mots « voitures », « difficultés de circulation », « stationnement » qui viennent à l'esprit. Pour ce projet individuel j'ai choisi comme thème le « réaménagement du bourg et de ses accès » parce que je pense que ce lieu agréable mérite d'être vraiment mis en valeur. Pouvoir aller faire ses courses ou se balader sans avoir à se frayer un chemin entre les voitures ou chercher un trottoir pour se mettre à l'abri. A Saint Briac, c'est comme si les plages et les lieux touristiques n'avaient pas de point commun avec le bourg, comme si deux univers différents sans aucunes connexions entre eux se côtoyaient.

Ce projet individuel, je l'espère, permettra de faire du bourg un lieu moins « compliqué » dans sa fréquentation quotidienne mais aussi deviendra partie intégrante des atouts de la commune.

INTRODUCTION

Dans une société où la voiture est le moyen de transport « Roi », où chaque minute qui passe doit être optimisée, la voix de ceux qui privilégient la qualité de vie sur le rendement se fait de plus en plus entendre. Le taux de motorisation actuel et les pratiques qui en découlent révèlent les limites de certains territoires qui ont peu évolué : la saturation est proche et le gain de temps que pouvait apporter la voiture n'est plus aussi conséquent. Des solutions doivent être apportées, et souvent, parti est prit de créer des aires piétonnes dans les zones qui n'absorbent plus les flux de véhicules de façon satisfaisante ; le stationnement, toujours nécessaire, est déplacé dans des espaces plus éloignés mais plus faciles d'accès.

Le problème se pose donc aujourd'hui dans le centre ville de la commune de Saint Briac sur Mer, en Ile-et-Vilaine et ce projet individuel va tenter de le résoudre. Historiquement, avec le lieu-dit « La Chapelle », celui du « Bourg » était le centre de vie de la petite commune littorale. Au fil des décennies, le Bourg a prit de l'importance et aujourd'hui il regroupe commerces, services, administrations.

Très à la mode sur le littoral Nord de la Bretagne, la commune et en particulier le Bourg sont victimes de leur succès : la taille des voies et infrastructures n'a pas évolué en fonction de la popularité auprès des estivants, et les problèmes de circulation sont quotidiens durant les périodes d'affluence touristique.

Ainsi, à travers les questions suivantes se pose le problème de la place du centre et des rues qui y conduisent :

Comment donner sa place au piéton dans le centre ville, en réduisant l'espace dédié au stationnement sans porter préjudice à l'activité commerciale et faire du Bourg un « musée »?

Comment restreindre la circulation automobile en plein coeur du Bourg sans l'enclaver?

Comment améliorer le cheminement des piétons et des cyclistes sur les rues très étroites qui amènent au centre?

A une rapide présentation des caractéristiques de la commune succédera le diagnostic qui s'attardera plus particulièrement sur le Bourg, sa capacité de stationnement, son accessibilité, les habitudes des gens qui le fréquentent, tant résidents permanents que vacanciers. Puis La proposition d'aménagement tiendra compte de ces phénomènes pour proposer une solution où la place des piétons et cyclistes sera privilégiée par rapport à celle des voitures. Enfin, elle sera suivie d'une évaluation financière de la réalisation.

Sommaire

<i>REMERCIEMENTS</i>	<i>1</i>
<i>AVANT PROPOS</i>	<i>2</i>
<i>INTRODUCTION</i>	<i>3</i>
<i>SOMMAIRE</i>	<i>4</i>
<i>PRESENTATION DE LA COMMUNE</i>	<i>6</i>
<i>I. CARACTERISTIQUES</i>	<i>6</i>
A. GEOGRAPHIQUES ET ADMINISTRATIVES	6
B. CARACTERISTIQUES CLIMATIQUES	6
C. TOPOGRAPHIQUES	7
D. GEOLOGIQUES	7
<i>II. HISTORIQUE</i>	<i>7</i>
<i>III. PATRIMOINE</i>	<i>8</i>
A. NATUREL	8
B. ARCHITECTURAL	9
<i>IV. DONNEES DEMOGRAPHIQUES</i>	<i>11</i>
A. POPULATION	11
B. LOGEMENTS	12
<i>V. ECONOMIE</i>	<i>13</i>
<i>VI. EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES</i>	<i>13</i>
A. VOIRIE ET CIRCULATION	13
B. EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA POPULATION	14
1) Education et loisirs	14
2) Services	15
<i>LE BOURG</i>	<i>16</i>
<i>I. SITUATION ET ACCES</i>	<i>16</i>
<i>II. EVOLUTION ET FONCTIONNEMENT</i>	<i>17</i>
<i>III. UN BOURG PLAISANT MALGRE QUELQUES BEMOLS</i>	<i>19</i>
A. L'OFFRE DE STATIONNEMENT	19

B.	LES "UTILISATEURS" DU BOURG	20
1)	Questionnaire aux passants	20
2)	Questionnaire aux commerçants	22
IV.	LES FAITS EN MATIERE DE STATIONNEMENT ET CIRCULATION	23
A.	LA REALITE DU STATIONNEMENT	23
B.	LA CIRCULATION	24
<i>OBJECTIFS ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</i>		27
I.	PLAN DE CIRCULATION	27
A.	LES BOUCLES DE CIRCULATION	27
1)	Itinéraire 1	28
2)	Itinéraire 2	28
3)	Itinéraire 3	28
B.	LA CIRCULATION DANS LE BOURG	29
II.	LES AMENAGEMENTS A ENVISAGER	32
A.	LES RUES CONDUISANT AU BOURG	32
B.	L'AMENAGEMENT DE LA PLACE DU CENTRE	33
1)	La suppression du parking	33
2)	De nouvelles fonctions pour la place	34
III.	CONSEQUENCES DES AMENAGEMENTS PROPOSES	37
A.	DES « RACCOURCIS » COMPLIQUES	37
B.	LA FUIE DE LA CLIENTELE ?	37
C.	QUELLE PLACE POUR LES RIVERAINS ?	38
D.	UNE REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT A RESPECTER	38
E.	UNE PLACE AGREABLE POUR TOUS	38
IV.	ESTIMATION FINANCIERE DE L'AMENAGEMENT	39
A.	DEPENSES PREVISIONNELLES	39
<i>CONCLUSION</i>		40
<i>BIBLIOGRAPHIE</i>		41
<i>TABLE DES ILLUSTRATIONS</i>		42
<i>TABLE DES MATIERES</i>		44

PRESENTATION DE LA COMMUNE

I. CARACTERISTIQUES

A. Géographiques et administratives

La commune de Saint Briac se trouve Bretagne, au nord de l'Ille et Vilaine ; c'est la dernière commune côtière du département avant les Côtes d'Armor.

A environ 75km de Rennes, on y arrive rapidement (environ 45 minutes) grâce à la voie express qui relie Saint Malo à Rennes. Elle est à 8km de Dinard, son chef-lieu de Canton.

Carte 1. Saint Briac en France



Carte 2. Saint Briac sur les côtes de la Manche

Elle appartient à la communauté de communes " Côte d'Emeraude Rance et Frémur " qui comprend les communes de Ploubalay et Lancieux dans les Côtes d'Armor, le Minihic, la Richardais et Saint-Lunaire en Ille et Vilaine.

La superficie de Saint Briac est de 806 ha dont 245 urbanisés.

B. Caractéristiques climatiques

Saint Briac bénéficie d'un climat océanique. Doux l'hiver et tempéré l'été, la température moyenne est de 11 à 12°C pour une moyenne minimale de 7,4°C et une

maximale de 14,4°C. Les précipitations sont de l'ordre de 700mm par an avec 182 jours de pluie. L'ensoleillement est estimé à 1874 heures par an.

Saint Briac appartient au syndicat intercommunal de la rive gauche de la Rance avec 5 autres communes.

L'approvisionnement en eau se fait grâce à l'usine de Pont Avet qui pompe l'eau du Frémur. L'eau est ensuite stockée dans un réservoir implanté au « Tertre Girault ».

C. Topographiques

Le sol communal est en pente régulière vers la mer avec un point culminant à 62m. Deux vallées le fendent : la vallée du ruisseau du bois Pertuit qui se jette dans le Frémur au sud de la commune, orientée Nord-Est/Sud-Ouest, et celle du ruisseau du Macherel qui longe l'actuelle RD603.

Au Nord, quelques points hauts isolés se détachent du paysage comme la Garde Guérin par exemple.

D. Géologiques

La plupart des terrains de la commune sont constitués de roches métamorphiques relativement dures comme les granulites feuilletées ou le gneiss granulitiques. Ces roches sont traversées par des filons de quartz et de diabase, moins sensibles à l'érosion qui ont donné les principaux points hauts.

Des alluvions marines du quaternaire sont également présentes notamment au niveau de la plage du Béchet au fond de la baie à l'embouchure du Frémur, au bord du ruisseau du Macherel et du Frémur. Ce sont ces alluvions qui expliquent la qualité des terres du sud de la commune où sont les principaux terrains agricoles encore exploités aujourd'hui.

II. HISTORIQUE

La commune tient son nom d'un noble Irlandais, qui, ne voulant pas devenir prince, est entré au monastère de Tugdual. Tugdual, obéissant à un " commandement du ciel " décide de partir évangéliser la Bretagne Armorique et emmène avec lui 70 moines, dont Briac. Les moines navigateurs construisent plusieurs monastères et oratoires à travers toute la Bretagne et l'on pense que c'est à cette occasion que Briac s'arrêta sur la côte d'émeraude pour y élever un oratoire qui deviendra le cœur de la paroisse dans le village de la Chapelle (cf. Annexe II), aujourd'hui sur la commune de Saint Briac.

Briac retourna ensuite dans le pays du Trégor pour y créer un monastère qui deviendra Bourgbriac. C'est là bas qu'il est enterré.

La paroisse de Saint Briac n'est citée pour la première fois qu'en 1271 mais elle existait probablement déjà auparavant. Deux hameaux sont à l'origine de la commune : "La Chapelle" et "Le Bourg". Le Bourg est resté aujourd'hui le centre de la vie commerciale de la commune.

Au moyen âge, Saint Briac est un village de marins abrité au fond d'une baie, caché par plusieurs îles ou pointes, le danger à l'époque venant de la mer.

A partir du 17^{ème} siècle, Vauban fait de Saint Malo un grand port et fait construire plusieurs protections navales pour le protéger des Anglais. Les constructions navales se développent donc dans la Rance et le Frémur où l'on construit des bateaux pour Terre Neuve, des Corsaires ou de nombreux bateaux de cabotage.

Pendant les XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles, Saint Briac reste un village de marins qui se partage entre la pêche côtière, la pêche à la morue, le transport long courrier, la Royale ou même les Corsaires.

Au XIX^{ème} siècle, la beauté du site attire les peintres de la nouvelle école comme Auguste Renoir, Henri Rivière, Emile Bernard ou encore Paul Signac qui résidèrent quelques temps sur la commune.



Photo 1. « Rue à Saint Briac », Emile Bernard 1889



Photo 2. « Les balises de Saint Briac », Paul Signac 1890

Puis les Anglais découvrent Dinard et la côte ; un golf est construit sur la commune de Saint Briac. La côte devient le lieu de villégiature de la bourgeoisie anglaise. Les villas et hôtels particuliers fleurissent. En 1901 un tramway qui longe toute la côte de Dinard à Saint Briac est mis en fonctionnement. C'est à cette occasion qu'est construit le "balcon d'Emeraude" à Saint Briac, route qui longe la mer à flanc de falaise.

Avec l'arrivée de l'automobile, le tramway cesse d'être rentable et rend tous ces travaux inutiles.

Durant la guerre de 1940 les hôtels sont occupés par l'armée allemande et subissent beaucoup de dégradations, ils deviendront par la suite des colonies de vacances.

Saint Briac est aujourd'hui une commune très touristique à caractère familial qui a su préserver son patrimoine tant architectural que naturel.

III. PATRIMOINE

A. Naturel

La commune de Saint Briac a deux facettes : maritime et rurale.

Le nord a un visage maritime avec ses dunes et ses 9 plages. Le domaine dunaire se limite aux plages du Nord. Cette partie du territoire est relativement bien préservée de l'urbanisation grâce au "Golf de Dinard" qui s'y est installé en 1887. Aujourd'hui la

commune s'efforce de protéger ces dunes qui ont tendance à s'éroder naturellement d'une part, mais aussi à cause du passage des promeneurs, d'autre part. Pour cela les chemins du bord du golf sont aujourd'hui balisés grâce à des ganivelles afin d'empêcher le piétinement des Oyas.

Le sud de la commune a un caractère très agricole. Cette partie n'est pas en contact avec la mer mais avec l'estuaire du Frémur, ria typique avec des falaises assez basses qui propose un paysage agricole ouvert. Dans sa partie continentale on note la présence de prés salés (schorre).

Le patrimoine naturel de Saint Briac est très riche et de qualité, il est donc soumis à plusieurs mesures de protection :

Lieu	Surface	Type de classement
Anse de Saint Briac	148 ha	ZNIEFF type 1
Mont de la Garde Guérin		Site inscrit
Pointe de la Garde Guérin	10,6 ha	Espaces naturels sensibles
Pointe de la Haye	1,09 ha	
La Saline	0,92 ha	
Dunes du Port Hue	3,26 ha	
Dunes du Perron	0,56 ha	
Roche-Good	0,4 ha	
Pointe des Emaux		Site classé
Croix des Marins		
Propriété « Kan an Awl »	0,6 ha	
Moulin de Pierre Allée		
Presqu'île du Nessay	1,2 ha	
Ilôt du Perron	3 ha	
Ile Agot		
Pointe des Douaniers		
Piton central Mt Garde Guérin		
Front de mer entre la pointe de la Haye et la Garde Guérin	63 ha	

Tableau 1. Recensement des zones naturelles classées

B. Architectural

Ancien village de marins, Saint Briac a gardé de multiples traces de son histoire qui en font aujourd'hui l'attrait. Maisons de capitaines au long cours, ...

Trois types de bâti sont présents sur la commune :

- Les hameaux : les constructions sont le long des voies ce qui induit une continuité du bâti. Les façades des maisons sont orientées au sud.

- Le secteur balnéaire : ce sont des villas élancées composées de corps et d'avant corps. Les pentes de leurs toits sont très abruptes et les demi croupes débordantes sont soutenues par des aisseliers. La disposition ainsi que la taille des fenêtres et baies n'obéissent pas à une règle précise à partir du moment où elles permettent la meilleure vue possible sur la mer. Toutes les menuiseries sont peintes, la plupart du temps de couleur blanche. La brique y apparaît comme élément décoratif, pour souligner une fenêtre ou rompre la monotonie d'une façade.



Photo 3. Les villas qui surplombent le Balcon d'Émeraude

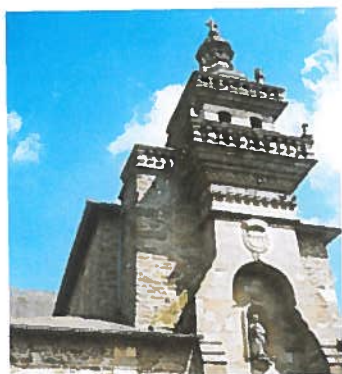
- Le centre ancien : les constructions sont très resserrées et ramassées autour de la place centrale. Elles sont de type R+1+combles. Elles ont une toiture à double pente à inclinaison uniforme et légèrement débordante. Beaucoup d'entre elles sont pourvues de lucarnes à croupe ou à tympan de taille raisonnable. Les ouvertures sont assez étroites et sont plus hautes que larges (environ 70x120). Les menuiseries sont peintes et le matériau de construction est invariablement le granite. Les maisons sont alignées sur la rue avec un jardin à l'arrière clos par un mur d'une hauteur de 1m80 en moyenne.



Photo 4. La rue Emile Bernard qui mène à l'Eglise

Le bourg a gardé son caractère ancien : place centrale avec rues qui partent de celle-ci en "étoile", maisons en alignement sur la rue, rues très étroites,... Anciennement entièrement pavé, aujourd'hui seule la rue Emile Bernard a conservé les pavés d'origine.

Le clocher de l'église datant de 1671 est classé monument historique depuis 1908, ainsi que le monument aux morts qui est lui, partiellement classé.



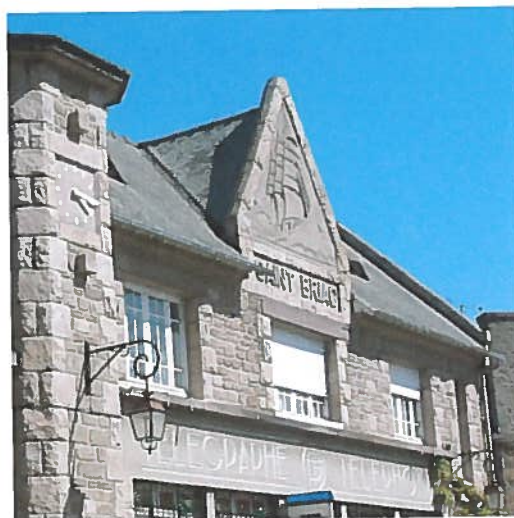
Ce classement place tout le bourg dans la zone des 500 mètres pour la protection du patrimoine architectural. Tous les travaux dans le bourg sont donc soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

Photo 5. Le clocher du XVIème classé depuis 1907

Deux bâtiments : l'ancien hôtel et la poste, marquent une rupture par rapport au reste du bâti.

Construite au milieu de la place après la seconde guerre mondiale, la poste est reconnaissable grâce à la forme particulière que forme son entrée avec escaliers arrondis ainsi qu'avec son fronton sculpté par Armel Beaufils. Malgré sa forme particulière elle est entièrement en granite.

Photo 6. Le fronton de la poste sculpté par Armel Beaufils



L'ancien hôtel du centre, tenu à partir de 1881, a été agrandi en 1929 (cf. Annexe III). La maison en bois qui lui servait de salle à manger a été démontée puis reconstruite rue des Ecoles. Le bâtiment qui l'a remplacé est imposant puisqu'il dépasse d'au moins 2m tous les bâtiments de la place avec son rez-de-chaussée et ses trois étages. Ses murs sont enduits et des sortes de colombages ornent même le dernier étage ainsi que sa façade d'angle.

IV. DONNEES DEMOGRAPHIQUES

La commune compte aujourd'hui 2000 habitants l'hiver pour environ 10 000 l'été, répartis dans les maisons secondaires, les hôtels ou les campings.

Cette variation de population est difficile à gérer : très peu dynamique l'hiver, la commune devient saturée l'été.

A. Population

Au recensement de 1999, la commune comptait 2054 habitants. Au dernier recensement partiel de 2004, on compte 1950 personnes sur la commune résidant à l'année, pour 10000 personnes environ l'été.

Avec une superficie de 8,06 km², la densité de Saint Briac est de 255 habitants/km² ce qui représente plus du double de la moyenne nationale (108

habitants/km²). Le taux de variation annuel de +1,2% cache un vieillissement de la population puisque la commune a connu 142 décès de plus que de naissances. Dans le même temps 371 personnes se sont installées sur le territoire communal.

La part des retraités sur la commune reste importante puisque 30,2 % des résidents sont des retraités contre 18,2% pour la moyenne nationale.

Ces caractéristiques font que l'une des principales préoccupations de l'équipe municipale est de maintenir ou d'attirer une population jeune sur la commune afin de conserver un dynamisme nécessaire à la pérennisation de l'activité commerciale. En effet, 17,6 % des emplois sur la commune concernent les artisans commerçants alors que la moyenne nationale est de 6,4 %.

B. Logements

Saint Briac compte 2179 logements. 41,7% seulement sont des logements principaux. Parmi ces logements, 90,9 % sont des maisons individuelles. Ils sont d'assez grande taille puisque 51,8 % des logements ont 5 pièces ou plus.

78,1 % des logements sont habités par leurs propriétaires.

Saint Briac est donc une commune touristique qui accueille beaucoup de familles. La plupart de ces touristes se rendent dans leur résidence secondaire. 75 % des personnes possédant une résidence secondaire viennent des régions parisiennes ou Rennaises et seulement 5 % sont étrangers.

Les résidences secondaires sont situées surtout dans la partie nord de la commune où, en 1999, on comptait 647 résidences secondaires pour 278 principales. Le deuxième secteur où les résidences secondaires sont très présentes est le sud-ouest, le long du Frémur, avec 529 habitations pour 317 résidences principales.

Capacité touristique		Population saisonnière	
Hébergement hôtelier (chambre)	12	Résidences secondaires	1070 x 4 = 4280 hbts
Camping-caravaning (emplacement)	262	Hébergement hôtelier	12 x 2 = 24 hbts
Résidence Ker Maël (lits)	295	Camping caravaning	262 x 3 = 786 hbts
Chambres d'hôtes (lits)	12	Autres	530 x 1 = 530 hbts
Gîtes de France (lits)	15		
Meublés, locations saisonnières (lits)	140	Population saisonnière estimée	5156 habitants
Colonies de vacances (lits)	140		

Tableau 2. Estimation de la population saisonnière en fonction de la capacité d'hébergement pour la saison 2004 ; Source : Le petit briac

Cette estimation se fait sur une capacité minimum ; en effet, la plupart du temps les personnes qui viennent dans leur résidence secondaire sont rarement seulement 4 personnes. De plus, les personnes qui logent dans les hébergements de la catégorie "autres" viennent rarement seuls.

La population saisonnière estimée, en comptant les résidents à l'année, avoisine les 10 000 personnes. En saison haute, la population de la commune est donc multipliée par 5, ce qui n'est pas sans poser de problèmes de fonctionnement tant au niveau des commerces que de la circulation, du traitement des déchets et rejets divers et de la consommation en eau.

V. ECONOMIE

Les principales ressources économiques de la commune sont dues au commerce, à l'artisanat, au bâtiment, au génie civil et aux services. Pour les commerces, l'activité se concentre sur les 2 mois d'été : juillet et août. Les petites vacances et les longs week-ends sont également de plus en plus prisés. Les commerces, cafés, hôtels et restaurants sont les plus concernés par cette augmentation de clientèle. L'artisanat est la seconde source de richesses pour la commune. Le développement de ce domaine est de la compétence de la communauté de commune. La plupart des entreprises sont regroupées dans la zone artisanale de la Ville au Coq située au bord de la RD 603 qui en compte aujourd'hui 33.

Les entreprises présentes sur la commune sont de petite taille puisque 23 d'entre elles emploient de 0 à 9 salariés.

La part de l'agriculture dans l'économie communale se réduit de plus en plus. A l'heure actuelle, il ne reste qu'un seul exploitant résident sur la commune.

VI. EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES

A. Voirie et circulation

Les rues très étroites de Saint Briac contribuent à son charme et la municipalité ne compte pas les élargir.

La taille des routes n'est pas en relation avec leur fréquentation. La commune souffre d'un manque de hiérarchisation des voies.

On peut toutefois distinguer 3 types de voirie :

- Les routes départementales RD 603 et RD 786. Elles sont assez larges pour que deux voitures se croisent. Cependant même entre ces deux routes il y a une différence. La RD 603 est de bonne qualité avec un marquage lisible. Elle est très passante et les véhicules peuvent rouler sans problème à 90 km/h. En revanche, la route côtière RD 786 est une voie d'entrée importante de la commune mais elle est en relativement mauvais état, le marquage au sol y est absent. En longeant la côte elle traverse plusieurs agglomérations depuis Dinard et passe près de plusieurs plages ce qui la rend très dangereuse avec la fréquentation touristique, notamment l'été. Sur la commune de Saint Briac elle est en cours de réfection, les trottoirs sont agrandis, et la diminution de sa largeur permettra de réduire la vitesse des véhicules et de sécuriser les intersections.

- Les rues du village qui desservent les habitations sont assez étroites et souvent, deux voitures se croisent difficilement. Parmi ces routes on peut difficilement distinguer les axes principaux des secondaires en regardant seulement leur aspect.



Photo 7. Une rue « normale » de la commune



Photo 8. Une des nombreuses venelles du Bourg

- Les ruelles ou venelles, très nombreuses dans le bourg. Seule la circulation piétonne y est possible.

B. Equipements et services à la population

Saint Briac dispose des équipements habituels d'une commune de cette taille. En raison de son caractère touristique l'offre s'élargit, notamment en période estivale.

1) Education et loisirs

La commune compte deux écoles primaires : une publique et une privée qui regroupent une centaine d'élèves chacune. Les collégiens se rendent à Dinard et les lycéens doivent aller jusqu'à Saint Malo.

On y retrouve également 12 associations de culture ou de loisir, 7 associations sportives, 7 en relation avec la mer ou le nautisme et 9 dans des domaines divers et variés.

En matière de loisirs ou culture la commune dispose de nombreux équipements : un terrain de basket, une aire de jeux pour enfants, un terrain de foot, une salle omnisports, 7 terrains de tennis, un club de voile, un golf, un minigolf, ainsi qu'une bibliothèque, une salle des fêtes et une salle d'exposition.

Deux terrains de campings se trouvent à Saint Briac, un municipal et un privé. Les atouts naturels de la commune ne représentent pas de réels équipements mais constituent un atout non négligeable pour les loisirs touristiques comme les 9 plages par exemple.

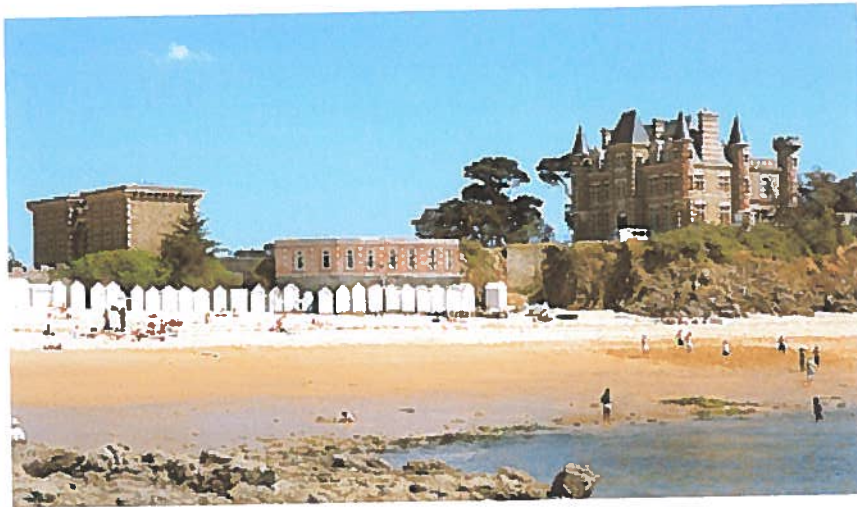


Photo 9. La plage de la Grande Salinette au pied du Château du Nessay

2) Services

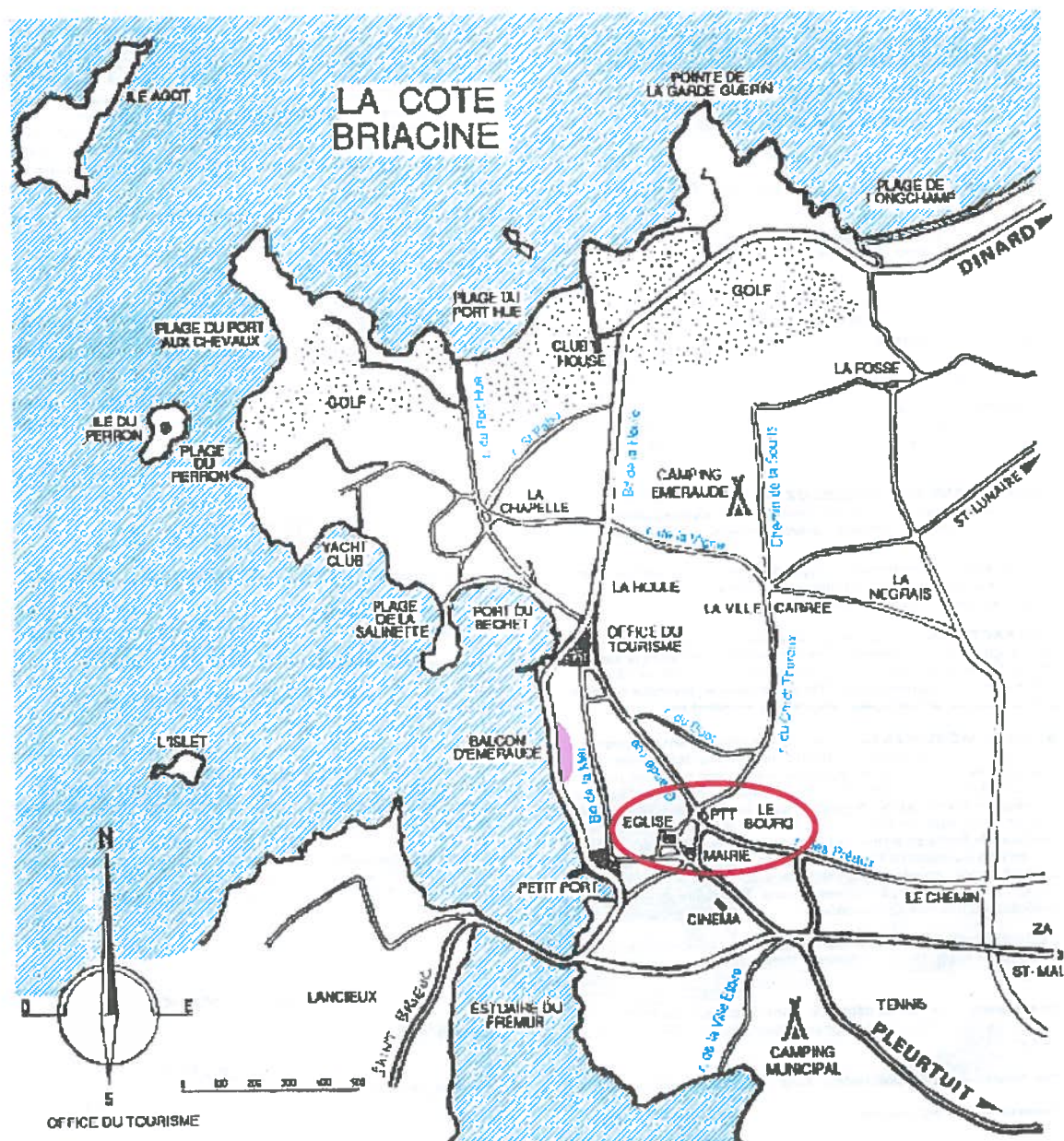
Les services à la population qu'offre Saint Briac sont courants pour une commune de cette taille : poste, services de soins, ... Un car mis en service par le Conseil Général et exploité par l'entreprise TIV (Transport d'Ille et Vilaine), effectue une liaison régulière jusqu'à la gare de Saint Malo. Un car part du terminus « Saint Briac centre » environ toutes les heures et à certaines heures, les hameaux avant le bourg sont également desservis. Ses horaires correspondent avec celles des TER qui relient Saint Malo à Rennes.

Un car de ramassage scolaire dessert également le collège de Dinard. Son trajet dans la commune est le même que celui du car du Conseil général.

En matière de sécurité la commune est également dotée d'une caserne de pompiers volontaires ainsi que d'un poste de police municipale qui compte un agent.

LE BOURG

I. SITUATION ET ACCES



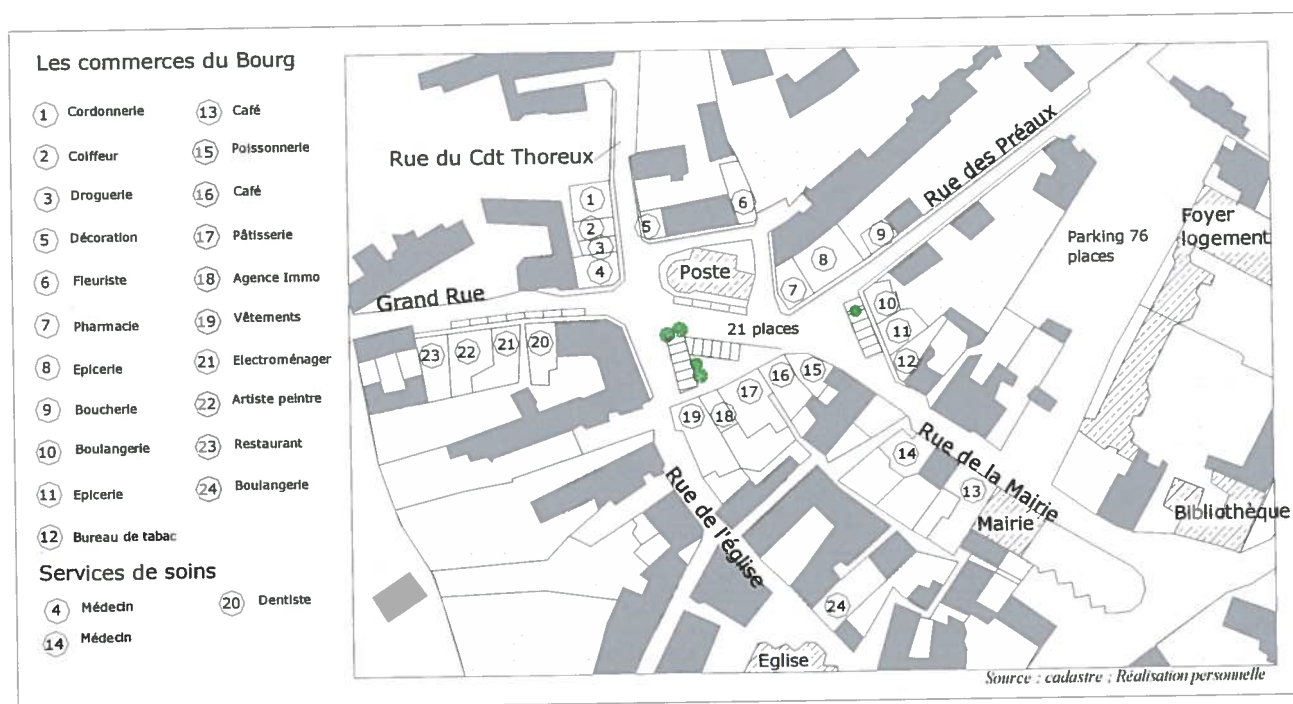
Croquis 1. Situation du Bourg sur le territoire communal

Le bourg se trouve au centre de la commune, au sud de la zone urbanisée au niveau de l'estuaire du Frémur. Il est abrité des vents d'ouest dominants, derrière une petite falaise. Les briacins accédaient à la mer par le "petit port", dans sa partie basse. Historiquement, l'accès au bourg se faisait par le sud. Aujourd'hui on peut toujours y

accéder par le sud grâce au balcon d'émeraude (route en corniche qui longe la mer), mais aussi par l'Est depuis la construction de la RD 603, en arrivant du barrage de la Rance. Beaucoup de gens l'atteignent également par l'ouest lorsqu'ils arrivent de Saint Lunaire en prenant la route côtière.

II. EVOLUTION ET FONCTIONNEMENT

Le bourg est aujourd'hui le centre de la vie briacine, tout au long de l'année. On y fait ses courses, se rend à des rendez-vous médicaux, effectue ses démarches administratives, se promène, se rend à l'église ou tout simplement se balade, visite. C'est un lieu où l'esprit « village » est très présent surtout hors période estivale et c'est ce qui fait la fierté des habitants de la commune : une commune qui a su garder une vie en dehors de la saison touristique, notamment grâce au maintien des commerces de proximité, de plus en plus menacés malgré tout (cf. Annexe VIII) .



Croquis 2. La situation des commerces et services dans le Bourg

Le bourg a peu évolué au cours de l'histoire et il garde aujourd'hui encore sa morphologie d'antan malgré quelques démolitions ou reconstructions. Ainsi la poste actuelle, en plein milieu du centre bourg, a été construite à la place de maisons qui avaient été détruites pendant la guerre. Des maisons se trouvaient devant la mairie mais elles ont été rasées à partir de mars 1956 pour éclaircir la trame urbaine, d'où la forme surprenante de cette placette. Le reste a très peu changé et n'a en tout cas pas affecté sa morphologie. (cf. annexe III)

La place du centre est le lieu de rencontre des briacins pour toutes sortes de manifestations (fêtes des mouettes, fête de la musique,...) En temps normal, elle est dédiée au stationnement des véhicules. En 2000 la commune a entrepris le réaménagement de cette place.

Le bourg de Saint Briac face aux voitures : une mutation nécessaire et indispensable
2005

Il a consisté à réduire les stationnements de la place du centre et à embellir le bourg en refaisant le revêtement, en aménageant quelques trottoirs,...



Photo 10. La place du centre en 1890 : la poste actuelle se trouve à la place de l'Hôtel de France

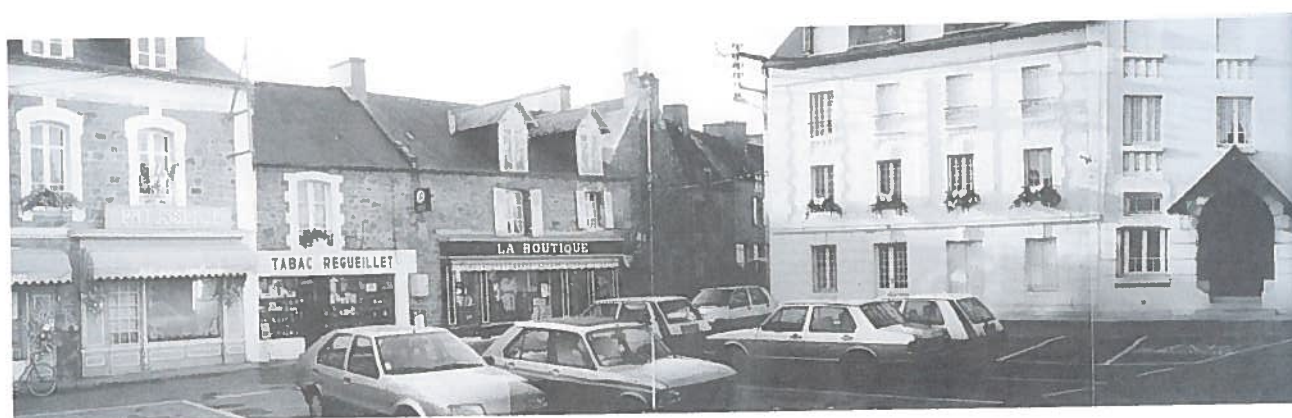


Photo 11. Le bourg avec la place du centre dédiée au stationnement en 1990



Photo 12. La place du centre après la rénovation de 2000

C'est un aménagement qui a réellement embelli le bourg mais qui n'en a pas modifié le fonctionnement, donc pas résolu les problèmes de circulation.

III. UN BOURG PLAISANT MALGRE QUELQUES BEMOLS

A. L'offre de stationnement

Le stationnement sur la place du centre est un problème récurrent du bourg. La commune connaît un grand succès auprès des touristes qui, conformément à la tendance actuelle se déplacent en voiture pour la plupart de leurs activités. Le tourisme à Saint Briac augmente en permanence mais en parallèle, les rues et les parkings du territoire communal n'ont pas évolué.

“L'étude de développement commercial” réalisée par le cabinet Cible Marketing en octobre 2000, montre qu'une des principales revendications des personnes interrogées concernant l'aménagement dans le bourg, porte sur le nombre de places de stationnement. L'emplacement de ces places est cependant jugé satisfaisant. Le souhait formulé qui porte sur l'amélioration des voies piétonnes et l'augmentation de l'offre de support et de voies pour les vélos paraît contradictoire avec le nombre de places de stationnement. En effet la place étant très limitée, l'amélioration des trois modes de déplacement ne pourra se faire qu'avec des concessions.

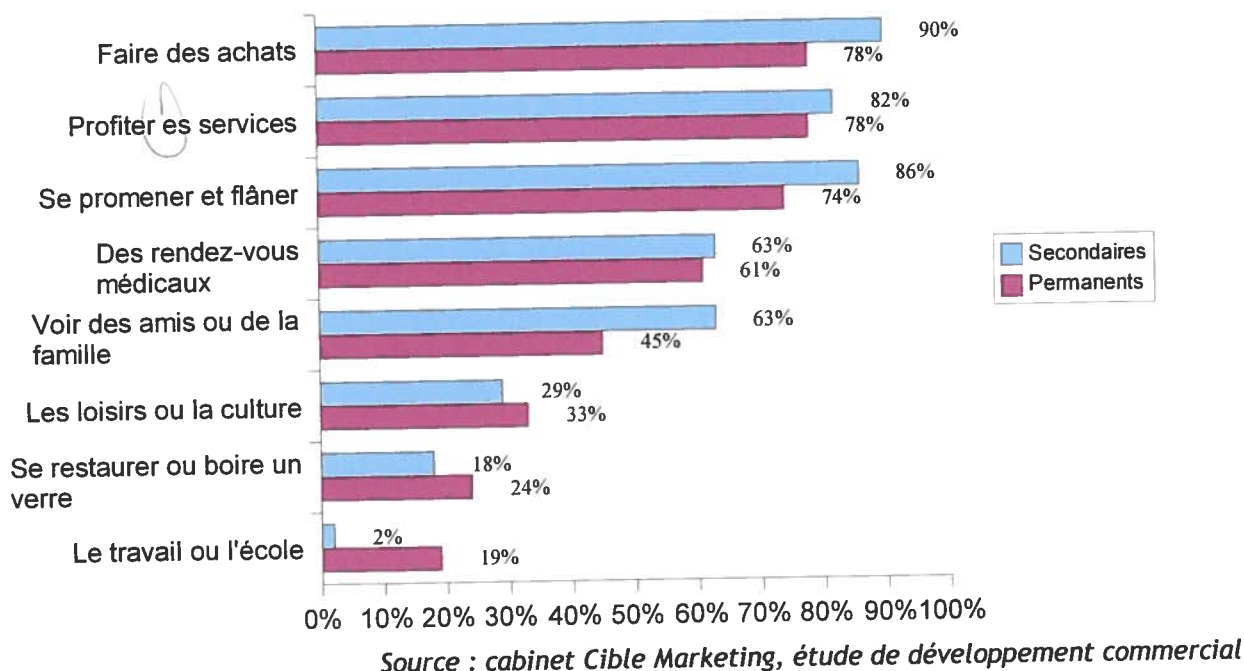
L'offre de stationnements actuelle est la suivante :

- 28 places sur la place du centre et la Grand Rue, dont 1 pour handicapés
- 18 places autour de l'église dont 1 pour handicapés
- 8 places autour de la mairie
- 76 places sur le parking du foyer logement dont 5 pour handicapés

62 % de la clientèle des commerces de Saint Briac vient en voiture. La zone de chalandise primaire que représente le bourg comporte environ 910 ménages. Cette zone représente surtout la commune. La zone de chalandise secondaire que le cabinet cible Marketing a défini, va de la commune de Lancieux à celle de Saint Lunaire. L'attractivité de Saint Briac se résume donc à ses communes voisines.

Les plus gros problèmes de circulation se posent pendant les mois de juillet et d'août, les vacances de pâques ainsi qu'au cours des longs week-ends. Cette augmentation du nombre de véhicules est due essentiellement aux nombreux touristes résidents sur la commune. On peut se demander si de meilleurs aménagements pour les piétons ou les cyclistes ne les inciteraient pas à laisser leur voiture pour venir au bourg d'autant plus que la flânerie et la balade sont les deuxièmes raisons pour lesquelles ils se rendent au bourg. Les résidents ne négligent pas non plus cet aspect puisque pour eux cela constitue la troisième raison de leur venue dans le centre ville.

Fréquentation du centre ville en priorité pour :



B. Les "utilisateurs" du bourg

Afin de savoir comment ils se rendent au bourg et mieux cerner la perception que les promeneurs, clients et commerçants en ont, j'ai réalisé deux enquêtes. L'une pour les commerçants, l'autre pour les passants. Ces enquêtes ont permis d'appuyer les observations faites par le cabinet en octobre 2000.

1) Questionnaire aux passants

Les passants ont été interrogés sur les motivations qui les poussaient à venir au bourg, la façon dont ils s'y rendaient ainsi que la façon dont ils jugeaient les aménagements actuels (cf. annexes IV et V). Seulement 16 personnes ont pu être interrogées mais les informations recueillies sont à mettre en relation avec celles de l'étude commerciale.

Toutes les personnes interrogées sont venues au bourg pour faire des courses. La plupart de leurs courses concernent l'alimentaire.

11 personnes sur les 16 interrogées sont résidents secondaires, 10 sur la commune de Saint Briac.

❖ Modes de déplacement et stationnement

Les modes de déplacement pour venir au bourg sont variés et la voiture ne domine pas autant que ce que l'on pourrait penser.

- 5 personnes viennent en voiture en général
- 10 personnes viennent fréquemment à pied
- 6 à vélo dont 4 qui utilisent ce moyen de déplacement à la place de la marche

Les personnes qui utilisent rarement la voiture le font lorsqu'ils sont pressés ou que le temps est mauvais.

La quasi totalité des personnes interrogées se garent sur le parking du foyer logement mais se plaignent globalement du manque de place de stationnement, surtout l'été.

❖ Un Bourg piéton?

11 personnes sur 16 seraient plutôt favorables à un bourg partiellement piéton surtout l'été. Les avis sont plus réservés en ce qui concerne toute l'année. Les personnes contre la réduction des voitures dans le bourg veulent pouvoir garder la possibilité de venir faire des courses rapides. En effet les gens qui viennent en voiture passent rarement plus de 10 minutes au bourg, notamment les briacins.

13 des personnes interrogées estiment que le bourg est un endroit agréable pour venir se balader, elles ne se sentent pas en grande insécurité par rapport aux voitures mais avouent qu'il faut tout de même rester très vigilant au vu de leur nombre.



Photo 13. Boire un verre dans le Bourg à 17h00...

L'insécurité est ressentie surtout l'été, pendant les longs week-ends ou toute autre période de forte affluence. Les personnes accompagnées d'enfants ne sont pas tranquilles lorsqu'elles viennent au bourg.

L'accès au bourg est estimé peu aisé pour les automobilistes en raison des rues étroites. De plus, les piétons déplorent l'absence de trottoirs sur la Grand Rue qu'ils estiment très dangereuse.

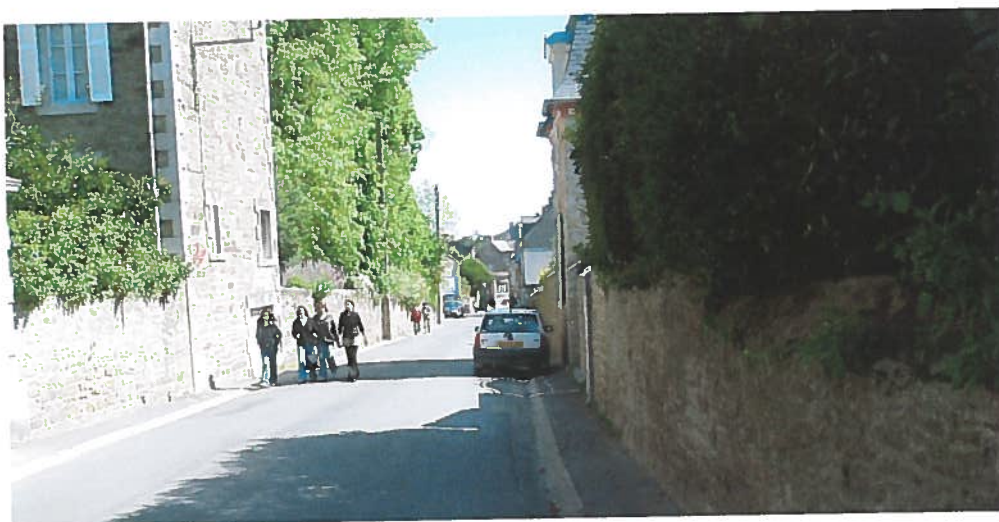


Photo 14. La Grand Rue : au passage des voitures, les passants sont obligés de marcher dans les caniveaux...

L'enquête auprès des passants révèle plusieurs besoins et manques mais aussi les attraits du bourg : un bourg agréable, joli, malgré de nombreux problèmes de circulation et de stationnement, qui n'en font qu'un lieu de passage. Il est dommage de ne pas avoir pu interroger plus de résidents à l'année. Cependant on peut dire que pour les actifs, au quotidien, le bourg est un endroit de passage où ils s'arrêtent pour faire quelques courses en rentrant du travail ou en emmenant les enfants à l'école. Ils viennent donc principalement en voiture.

2) Questionnaire aux commerçants

Les commerçants ont été interrogés sur leur activité, leurs besoins en matière d'accessibilité pour les véhicules de livraison, leurs pratiques de stationnement et le sentiment qu'ils éprouvent à propos des aménagements actuels.

15 commerçants sur les 21 exerçant dans le bourg ont été interrogés.

La variation de la clientèle entre l'hiver et l'été est une grande source de dysfonctionnement dans le bourg.

Suivant les types de commerces, l'augmentation d'activité que représente les mois de juillet et d'août peut représenter une multiplication du chiffre d'affaire allant de 2 pour les magasins d'équipement de la maison, jusqu'à 10 pour certains magasins d'alimentaire. Ce fort déséquilibre met beaucoup de commerces en péril l'hiver : leur survie dépend presque entièrement de la saison touristique.

❖ Besoins et pratiques en matières de stationnement

L'été, une vingtaine de places de parking au minimum est nécessaire pour les propriétaires et leurs employés. Seulement 10 d'entre eux garent leur véhicule sur le parking du foyer logement, 2 sont garées rue du commandant Thoreux et 4 commerçants déclarent garer leur voiture en plein coeur du centre bourg.

Presque tous se disent prêts à les garer plus loin du bourg pour libérer les places du centre pour les clients. Cette pratique a été très encouragée par la municipalité qui leur a déjà demandé de garer leurs voitures sur le parking de la rue du Commandant Thoreux l'été, malheureusement très peu l'on fait. Certains d'entre eux effectuent des livraisons

ou ont besoin de transporter du matériel dans le cadre de leur activité, ce qui nécessite de pouvoir mettre leur voiture temporairement devant leur commerce.

❖ Un bourg piéton?

La plupart des commerçants estiment que leur activité dépend directement du nombre de places de stationnement sur la place du centre et sont donc en grande majorité défavorables à un bourg où le stationnement et la circulation des voitures seraient restreints. En revanche beaucoup pensent qu'un système de stationnement limité dans le temps résoudrait une bonne partie du problème.

L'interrogation des commerçants révèle un certain pessimisme par rapport à l'avenir des commerces et de leur diversité dans le bourg de Saint Briac. Le projet d'installation d'une superette évoqué par la municipalité ne rassure pas, tant les commerçants qui auront du mal à rester concurrentiels, que les clients qui souhaitent que le bourg vive et garde ses commerces. Le stationnement proche du bourg est également menacé puisque l'implantation pressentie pour cette supérette serait le parking du foyer logement (cf. Annexe VIII).

De plus, certains dénoncent le manque de places alors que eux-mêmes avouent se garer en plein centre, ce qui, cumulé aux voitures des résidents représente un faible nombre de places pour les clients.

IV. LES FAITS EN MATIERE DE STATIONNEMENT ET CIRCULATION

Dans le but de confronter les impressions des usagers du bourg avec la réalité de l'offre de parking et des flux de véhicules, j'ai réalisé différents comptages et observations.

A. La réalité du stationnement

Plusieurs observations à 6h, 8h, 11h, 15h, 17h et 22h, à différentes périodes de l'année (week-end de pâques, vacances de pâques) m'ont permis de déceler les voitures ventouses, celles des riverains qui restent la nuit et celles des clients.

Ces observations n'ont pu être faites à la période critique que représentent les mois de juillet et d'août, mais à des périodes de vacances, ce qui a permis d'avoir tout de même un aperçu de la situation l'été.

Voici les éléments qui ressortent de ces observations :

- Principalement aux heures de pointe (11h, 17h), le bourg est saturé. Plusieurs véhicules stationnent en dehors des emplacements réservés. Paradoxalement, le parking du foyer logement n'est même pas rempli à la moitié. Ainsi, à 11h, le 26/03/2005, le bourg était complètement saturé avec plusieurs voitures en stationnement gênant alors qu'il restait 21 places de libres sur les 76 du parking du foyer logement. Même constat à 17h30 avec 26 places de libres.

- Sur les 21 places comptabilisées en plein coeur du centre bourg, environ 10 sont prises en permanence par des voitures "ventouses", de 6h00 à 22h00. Ce qui porte à seulement 11 le nombre de places pour les clients. Ainsi, l'avantage de stationnements que peut représenter la place du centre n'est plus aussi conséquent.
- Sur la période de l'étude, le parking du foyer logement a rarement été plein ou lorsqu'il l'était, c'était pour une courte période. La grande majorité des clients qui stationnent sur ce parking y restent peu de temps dans le bourg, la rotation des véhicules y est bonne par rapport à l'offre de places.

Des observations complémentaires lors de comptage des véhicules circulant dans le bourg (cf. annexe VI) sont édifiantes puisque entre 10h45 et 11h45, 9 personnes ont trouvé une place de stationnement dans le centre et 13 ont occupé un stationnement illicite. Entre 17h30 et 18h00, 3 ont pu occuper un stationnement autorisé et 10 sur des emplacements non autorisés. Ce résultat peut soulever la question suivante : la santé de l'activité commerciale dépend-elle seulement de l'offre de stationnement sur la place du centre?

On remarque donc que les places du centre ne jouent pas le rôle primordial auquel on pourrait s'attendre pour le commerce : elles profitent d'abord aux riverains ou aux commerçants eux-mêmes. Cependant le fait que beaucoup de voitures se garent sur les trottoirs, en double file ou même à l'arrière des véhicules déjà stationnés montre que l'organisation actuelle du bourg n'est pas respectée ou peu claire et n'empêche pas les gens de laisser leur voiture n'importe où pour être toujours plus près des commerces.

B. La circulation

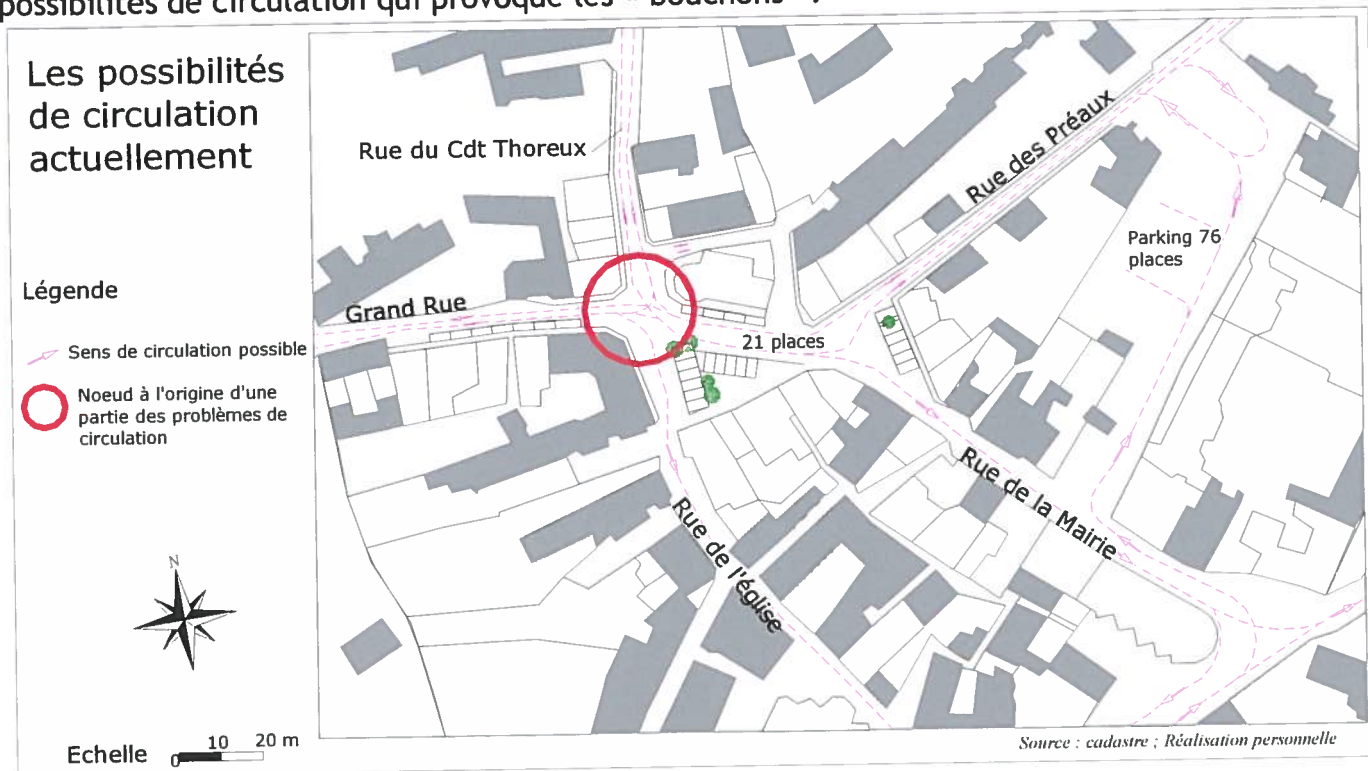
La voirie est une des principales raisons des problèmes de circulation de la place du centre. Dans les rues qui permettent d'accéder au bourg, il est impossible de se croiser à deux véhicules. Trois voies permettent donc d'arriver au bourg et la seule voie qui traverse le centre en reçoit tout le trafic ce qui, cumulé aux voitures obligées de manoeuvrer sur la voirie pour quitter leur stationnement, provoque de gros problèmes d'engorgement aux "heures de pointe".

La commune n'a pas l'intention d'élargir les voies et elle souhaite garder sa structure actuelle. La proposition d'aménagement devra tenir compte de ces aspects.

Le croquis 3 met en évidence un « nœud » qui permet de dire que la taille de la voirie n'est pas la seule responsable du manque de fluidité de la circulation aujourd'hui. En effet, les véhicules rentrent dans le bourg par l'une des trois voies qu'ils souhaitent. La rue du Commandant Thoreux est à double sens tout comme la Grand Rue. Les passages étroits de ces deux rues se trouvent directement à la sortie du bourg : une voiture qui, par exemple, souhaite repartir par la rue du Commandant Thoreux se trouve bloquée par l'arrivée d'une voiture en face d'elle. Elle s'arrête devant la poste pour la laisser passer. Les voitures qui descendent de la Grand Rue tombent nez à nez avec cette première voiture arrêtée et empêchent donc une nouvelle voiture qui elle souhaite repartir par la Grand Rue, de circuler. Au final, tout le monde est arrêté et

manœuvre, klaxonne pour se frayer un passage. Un stop existe pourtant pour les voitures qui descendent la Grand Rue mais il n'est jamais respecté probablement en raison de sa situation et de l'absence de hiérarchisation des voies.

Cet exemple montre bien que cumulé à l'étroitesse des rues, c'est la multitude de possibilités de circulation qui provoque les « bouchons ».



Croquis 3. Voies d'accès et de sortie du bourg aujourd'hui

Afin de connaître le nombre de voitures qui utilisait chacun des accès au bourg deux observations ont été réalisées. Les deux comptages (cf. annexe VI) de toutes les voitures entrant et sortant du centre bourg, de 10h45 à 11h45 et de 17h30 à 18h00 ont permis de voir les voies d'entrée principales dans le bourg. Ont été également comptabilisé les véhicules qui trouvaient effectivement de la place pour se stationner dans le centre et ceux qui se stationnaient illégalement. Actuellement les gens arrivent à la place du centre par la route qu'ils souhaitent puisque les 3 principales routes d'accès sont à double sens. Deux routes ont été mises en sens unique du bourg vers l'extérieur ; il s'agit de la rue de la Mairie et de la rue de l'Eglise.

L'importance de la rue des Préaux est non négligeable puisque autant de véhicules l'empruntent pour traverser le bourg que la Grand Rue et la Rue du Commandant Thoreux réunies. Ce chiffre comporte les véhicules qui accèdent au bourg depuis l'extérieur ainsi que les voitures quittant le parking du foyer logement pour traverser le bourg et regagner leur domicile.

En plein hiver, le bourg ne connaît pas de gros problèmes, ni de stationnement, ni de circulation. L'absence de voiture à cette époque donnerait même l'image d'un centre ville "mort" où il y aurait très peu de mouvement. De plus, au vu du fonctionnement des briacins et de leur sentiment que la commune ne leur "appartient"

plus à l'arrivée des touristes, un aménagement avec un fonctionnement différent entre l'hiver et l'été pourrait être envisagé.

Ce tableau résume les enjeux ou les orientations à prendre en fonction des atouts et faiblesses de différents domaines auxquels on est confronté dans le bourg.

Domaine	Atout	Faiblesse	Orientations et enjeux
Circulation et accessibilité	Accessibilité par toutes les voies, dans tous les sens	Voies étroites avec croisement difficile, voire impossible	La mise de voies en sens unique augmenterait la fluidité de la circulation donc l'accessibilité au centre
		Mal indiqué depuis l'extérieur : beaucoup de touristes pensent que le centre ville de Saint Briac est la Houle	Augmenter le nombre de visiteurs, donc de clients potentiels
		Mauvaise visibilité des différentes voies de circulation ou passages piétons au cœur du Bourg	Améliorer la sécurité pour tous et permettre à chaque utilisateur de trouver sa place
Stationnement	Proche des commerces	Manque de places du à la mauvaise rotation des véhicules	Redéfinir le rôle que doit avoir la place du centre
	Existence de parkings alternatifs à la place du centre	Manque de signalisation de ces parkings alternatifs	Désengorger le centre bourg
Ambiance	Joli, il est agréable de s'y balader	Sentiment d'insécurité avec des enfants en raison de la circulation	
Aménagements	Mettent mieux en valeur le patrimoine depuis la rénovation	Peu de place pour les piétons et les cyclistes : trottoirs étroits, très peu de supports pour les vélos	Encourager d'autres modes de déplacement que la voiture
		Absence totale de trottoirs sur la Grand Rue, principal accès depuis les plages	idem
Autres	Patrimoine riche et relativement bien préservé		Inciter les visiteurs
	Commerces de proximité où l'on ne trouve pas seulement des restaurants	Commerces menacés en raison de la forte variation d'activité	Garder les résidents à l'année

OBJECTIFS ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

La grande majorité des habitations, résidences principales comme secondaires se trouvant au Nord et à l'Ouest du Bourg, les aménagements traiteront en priorité les accès Nord du Bourg, c'est-à-dire : la Grand Rue, la rue du Commandant Thoreux et la rue des Préaux.

Le réaménagement de l'organisation du centre passe par deux choses :

- Un plan de circulation pour les rues amenant au centre bourg afin de le désengorger
- La création d'une aire piétonne sur la place du centre et de ses alentours afin d'améliorer le cheminement des piétons et des cyclistes

Cependant, une organisation différente entre les périodes de forte affluence et l'hiver paraît difficile et complexe à maîtriser. Le nombre de vacanciers qui viennent pour de courts séjours augmente et se répartit de plus en plus sur l'année : il devient donc quasiment impossible de définir clairement des périodes où le bourg pourrait être totalement fermé à la circulation et celles où sa traversée serait possible. La difficulté est accentuée avec les vacances des différentes académies. En effet lorsque la région parisienne est en vacances, l'affluence est importante à Saint Briac. Cependant, à cette période, les enfants de Saint Briac ne sont pas forcément en vacances et leurs parents ont besoin de les conduire à l'école. La question pour la mairie serait alors : sur quelle période doit-on s'appuyer pour fermer le bourg à la circulation? Faut-il favoriser le tourisme au dépend de la vie quotidienne des briacins? Les aménagements proposés le seront donc pour toute l'année.

I. PLAN DE CIRCULATION

A. Les boucles de circulation

L'amélioration des conditions de circulation dans le Bourg passe par la mise en sens unique de certaines rues qui y amènent ou qui le traversent. Les flux de circulation provenant des voies à sens unique pourront être évacués par des routes suffisamment larges de la commune, ce qui formera des "boucles de circulation", n'entravant pas l'accès au bourg. La traversée du bourg est inévitable en raison de l'absence d'itinéraires suffisamment importants pour supporter la circulation, mais pour résoudre les problèmes actuels, elle doit se faire en sens unique.

1) Itinéraire 1

Les comptages effectués dans les sens entrants et sortants du bourg (cf. Annexe VI) permettent de dire que la rue des Préaux est un axe majeur pour accéder au bourg, d'autant plus qu'il permet d'accéder au parking du foyer logement. La rue a une bonne largeur ce qui permet de la conserver à double sens jusqu'au parking du foyer logement. Les personnes souhaitant se rendre au bourg pourront y stationner ou remonter la rue du Commandant Thoreux pour se garer sur son parking. Cette rue étant très étroite dans sa partie basse, elle pourra également être mise en sens unique du bourg vers l'extérieur, jusqu'à la rue du Buot. Ce sens unique permet de résorber le "noeud" identifié croquis 3 mais la signalisation du parking devra être améliorée. En effet, plusieurs personnes ne le connaissent pas ou ignoraient qu'il était accessible au public mais se déclarent prêtes à l'utiliser. Pour revenir à leur point de départ elles pourront emprunter la rue de Verdun qui longe le cimetière, puis le chemin des Tourelles. Cependant, ce chemin est assez étroit et un système de priorité est à établir pour régler le croisement. Les gens arrivant de la rue de Verdun pourraient céder la priorité à ceux qui arrivent de la rue du Chemin. Cette portion de l'itinéraire est également prévue comme voie d'accès au bourg dans le projet de la ZAC des Tourelles qui aura vocation d'habitat, de service et d'activités.

Les gens arrivant du Nord et souhaitant se rendre au bourg pourront se garer directement sur le parking de la rue du Commandant Thoreux ou emprunter la rue de Verdun comme décrit précédemment.

Cette boucle représente une longueur totale de 2 kms.

2) Itinéraire 2

Pour se rendre au bourg depuis la Houle, les automobilistes emprunteront le Balcon d'Emeraude puis la rue de Lancieux pour stationner sur le parking du foyer logement. A l'intersection du Balcon d'Emeraude et de la rue de Lancieux l'indication du centre devra être renforcée. Cette rue étant également très étroite elle pourra être mise en sens unique vers le bourg. La sortie des riverains de cette partie du bourg pourra se faire par la rue de Pleurtuit, déjà en sens unique actuellement. Si ce premier parking est complet les gens pourront traverser le bourg pour aller vers celui de la rue du Commandant Thoreux. Pour retrouver le boulevard de la Houle ils emprunteront la rue de la Vigne qui possède une largeur suffisante pour le croisement de deux véhicules sans trop de difficultés. Cependant, elle représente l'unique accès aux plages depuis le camping « Emeraude », c'est pourquoi des trottoirs seraient à envisager dans une étude ultérieure.

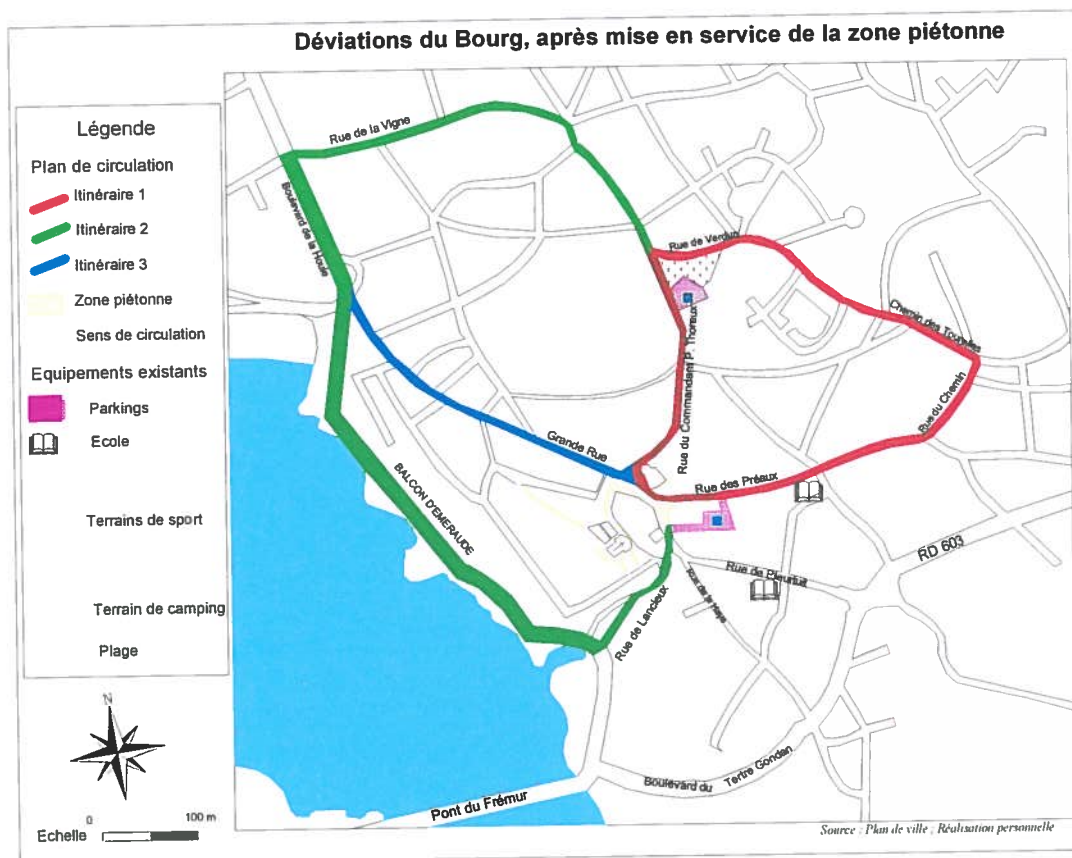
La longueur de cet itinéraire est de 2,4 kms.

3) Itinéraire 3

Cet itinéraire peut se présenter comme une déclinaison du précédent. Les véhicules ayant pu se stationner parking du foyer logement pourront retrouver la Houle en remontant la Grand Rue. C'est une rue également très étroite dans sa partie basse et pourra donc être mise en sens unique du bourg jusqu'au carrefour du moulin, ce qui libérera de la place pour le stationnement sur les côtés et permettra de créer des trottoirs, absents totalement actuellement. Ceci permettra également de résoudre les

Le bourg de Saint Briac face aux voitures : une mutation nécessaire et indispensable 2005

problèmes de croisement des véhicules à l'approche du Bourg. Cette boucle représente une longueur d'environ 2 kms.



Croquis 4. Les boucles de circulation

L'avantage de ce plan de circulation réside dans le fait que lorsque le parking du foyer logement est complet, les automobilistes peuvent se rendre à celui de la rue du Commandant Thoreux. En effet, il paraît trop restrictif d'obliger les gens à stationner rue du Commandant Thoreux à 250m (moins de 5 minutes à pied) si celui du foyer logement n'est pas complet.

La circulation dans le bourg

Les possibilités de circulation au sein du bourg seront restreintes à la traversée depuis la rue des Présaux pour pouvoir remonter par la rue du Commandant Thoreux, axe indispensable au vu du nombre de résidences dans cette partie de la commune, ou par la Grande Rue directement relié au carrefour de la Houle.

La petite portion de la rue de la Mairie entre le centre et la Mairie sera totalement fermée à la circulation afin de proposer un véritable espace piéton devant les commerces. Seule la sortie des véhicules de livraisons sera possible.

La rue de l'église ne sera accessible qu'aux riverains. En effet, sa taille ne permet pas de recevoir des véhicules "en transit".

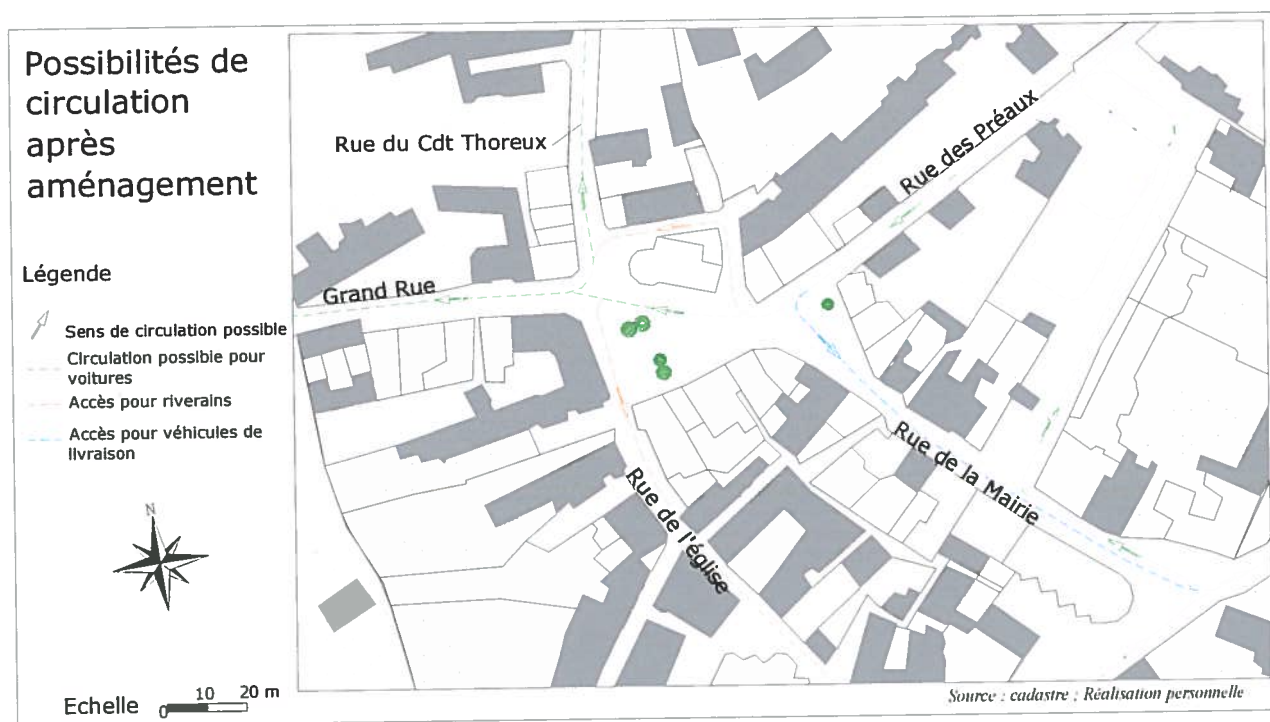
Le bourg de Saint Briac face aux voitures : une mutation nécessaire et indispensable
2005

L'impasse de la Coulée, derrière la poste, ne devra être accessible qu'aux riverains et aux commerçants comme la fleuriste par exemple, qui réalise des livraisons dans le cadre de son activité.



Le sens unique présent à l'intérieur du parking du foyer logement pourrait être rapproché de la mairie afin que l'offre de places de stationnement soit plus importante pour les visiteurs utilisant la rue des Préaux comme accès. Il est cependant maintenu afin que le parking ne se transforme pas en "route" servant à contourner le bourg par le chemin le plus court possible.

Photo 15. L'accès au parking du foyer logement par la rue de la Mairie : portion en sens unique



Croquis 5. Sens de circulation après aménagement

L'accès restreint pour les riverains et les livraisons pourra se faire grâce à des systèmes de bornes amovibles.

Deux cars sillonnent la commune de Saint Briac : le car du conseil général qui se rend à Saint Malo via Dinard par la côte et le ramassage scolaire qui conduit les enfants au collège à Dinard. Les deux effectuent le même parcours dans la commune. Le terminus se trouve rue des Préaux, à hauteur du parking du foyer

Le bourg de Saint Briac face aux voitures : une mutation nécessaire et indispensable
2005

logement. Actuellement, pour se rendre à Dinard, le car traverse le bourg et remonte la Grand Rue pour poursuivre sur le boulevard de la Houle. Le premier arrêt après le terminus se trouve au niveau de l'office de tourisme, carrefour de la Houle : le car n'a donc pas d'arrêt dans le bourg ou dans la Grand Rue qui justifierait un passage dans les deux sens.

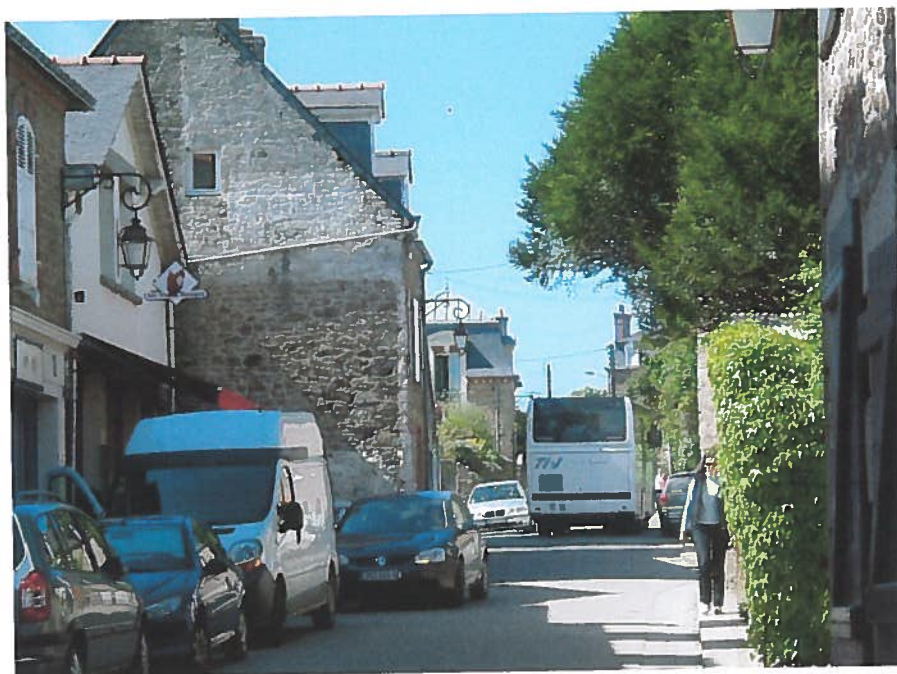


Photo 16. Le passage du car dans la Grand Rue

Ainsi, dans le cadre du plan de circulation proposé, le trajet du car pourrait être légèrement modifié, ce qui n'affecterait en rien la qualité de la desserte. Une des solutions envisageables serait de garder le trajet actuel de Saint Briac vers Dinard en remontant la Grand Rue. Pour revenir au terminus le car ne pourra plus traverser le bourg : il pourra passer par l'extérieur en empruntant le Balcon d'Emeraude puis le boulevard du Tertre Gondan. Ce trajet sera le même que pour les automobilistes puisqu'il correspond à l'itinéraire 3. De plus le car n'aurait plus à effectuer de demi tour pour se remettre prêt à repartir au niveau de son terminus, rue des Préaux.

En ce qui concerne les véhicules de livraison, l'emplacement réservé leur permettra de décharger la marchandise sans bloquer la circulation. Les camions ou camionnettes arriveront par la rue des Préaux et repartiront par la rue de la Mairie où eux seuls sont autorisés à circuler jusqu'à l'entrée du parking. Ils pourront quitter le bourg par la rue de Pleurtuit.

Le plan de circulation implique le réaménagement de la place du centre ainsi que des rues qui subissent des modifications. Ces aménagements feront en sorte de privilégier la circulation des cyclistes et piétons dans les meilleures conditions de sécurité possibles. L'accès pour les vélos sera évidemment possible quelque soit le sens.

II. LES AMENAGEMENTS A ENVISAGER

L'aménagement futur de la place du centre devra faire en sorte de clarifier la circulation afin qu'automobilistes, piétons et cyclistes identifient facilement les zones possibles pour chacun d'entre eux.

La circulation dans le bourg étant rendue également très difficile par les stationnements, la plupart d'entre eux seront supprimés et reportés sur des rues attenantes, mises en sens unique. La place du centre sera alors libérée pour les piétons et les terrasses de café, ce qui la rendra plus attrayante pour les promeneurs ainsi que pour les clients qui, au vu du questionnaire, ne sont pas opposés à une place sans stationnement. Dans le centre, de la place devra également être laissée pour les véhicules de livraison.

La rue du Commandant Thoreux et celle de la Grand Rue seront aménagées afin que chaque utilisateur trouve sa place.

A. Les rues conduisant au bourg

L'aménagement de la place du centre passe tout d'abord par celui des rues qui la desservent. De l'aménagement proposé dans ces rues dépendront les conditions de circulation dans le centre.

Dans un premier temps la rue des Préaux a des trottoirs suffisants et n'apparaît pas comme prioritaire pour son aménagement. Les places de parkings proposées sur ses côtés sont à maintenir.

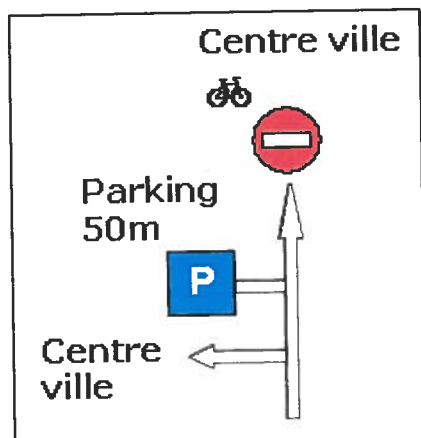
En revanche, l'aménagement de la Grand Rue est indispensable. La première priorité concerne la construction de trottoirs, totalement inexistantes. Sa largeur est irrégulière ce qui permettra de placer quelques stationnements dans les « creux » sans réduire la largeur des trottoirs. Réaménagée, la Grand Rue offrira 24 stationnements à partir du carrefour du moulin en plus des 7 devant les commerces à proximité du centre (cf. annexe VII). Pour éviter aux vélos de traverser la voie réservée aux voitures dans le bourg, la bande cyclable sera située sur la gauche de la rue en allant vers la Houle, le long du trottoir.

La rue du Commandant Thoreux n'offre pas une largeur suffisante pour des stationnements et une bande cyclable. La bande cyclable est à privilégier, la rue étant déjà pourvue d'un parking proche du cimetière. Le trottoir existe déjà et sa largeur est suffisante sur la majorité de sa longueur. La bande cyclable, pour des raisons de sécurité au niveau du centre est située du côté du trottoir : les cyclistes n'ont donc plus qu'une seule rue à traverser, dans le centre et n'auront à surveiller que les véhicules qui remonteront la Grand Rue.

En règle générale, la largeur des bandes cyclables est fixée à 1m50. Cette largeur ne permet le passage des vélos que dans un sens. Le sens de circulation sur les bandes cyclables sera donc le sens inverse de celui des voitures. Les vélos qui auront à circuler dans le même sens que les voitures le feront sur la même voirie comme actuellement. Des panneaux signaleront aux automobilistes que des vélos peuvent arriver dans le sens inverse. Une signalisation claire indiquera l'emplacement des parkings à l'approche du bourg ou au niveau des sens uniques.

Afin que le plan de circulation soit clair pour les automobilistes, des panneaux schématiseront les parkings et les sens de circulation possibles. Il indiquera les deux parkings principaux : le parking du foyer logement et celui de la rue du Commandant Thoreux.

Par exemple le panneau schématisé par le croquis 5 pourra être mis à la sortie du parking du foyer logement pour prévenir de l'existence d'un autre parking si celui-ci est complet. En un coup d'œil les automobilistes situeront les parkings qui s'offrent à eux.



Croquis 6. Signalisation à la sortie du parking du foyer logement

Croquis 7. Signalisation rue du Commandant Thoreux

Un panneau comme celui représenté sur le croquis 7 permettra aux automobilistes qui souhaitent se rendre au bourg par la rue du Commandant Thoreux de visualiser rapidement la façon de se rendre au bourg. Il pourra être installé à l'angle de la rue de Verdun et de celle du Commandant Thoreux. Le bourg devra être indiqué à chaque intersection de ce trajet.

B. L'aménagement de la place du centre

1) La suppression du parking

Le principal changement sur la place du centre consistera en la suppression de ses parkings. Ses 16 places de stationnement, ainsi que les 5 places situés devant les commerces de la rue de la Mairie devront être supprimés, ce qui permettra de former une véritable place piétonne. Le parking du foyer logement est maintenu dans son intégralité. Il présente 76 places actuellement mais son réaménagement est au programme des travaux de la municipalité.

L'été ou durant les périodes d'affluence touristique, le surplus de véhicules sera absorbé par le parking de la rue du Commandant Thoreux dont la capacité est d'une cinquantaine de places. Il est à moins de 5 minutes à pied du centre Bourg.



Photo 17. Le parking du Commandant Thoreux, temporairement occupé par les engins de chantier du boulevard de la Houle.

Les 4 places devant la poste sont maintenues mais réglementées par un système d' "arrêt minute" ce qui permettra aux gens de faire des courses rapides comme poster une lettre, retirer de l'argent,... L'arrêt pourra y être limité à 10 minutes et une signalisation claire comme un marquage au sol et des panneaux souligneront le caractère temporaire de ces places .



Photo 18. Les 4 places de stationnement devant la poste

2) De nouvelles fonctions pour la place

La place du centre, réservée aux piétons et cyclistes sera d'abord destinée à accueillir les terrasses du café et de la pâtisserie-salon de thé. Afin de profiter au maximum de la qualité du site et du charme des constructions du Bourg, un aménagement avec beaucoup de végétal n'est pas souhaitable. Les arbres actuels étant été plantés récemment (2000) resteront en place. Quelques jardinières ou parterres de fleurs discrets pourraient orner le sol.

Un support à vélo de taille conséquente pourra être installé devant les commerces de la rue de l'église ainsi que sur la place devant l'hôtel. Une capacité d'accueil d'une trentaine de bicyclettes serait appréciable. Le support actuel, devant le bureau de tabac, ne peut contenir que 5 vélos et est constamment occupé.

La rue de l'église pourra être traitée avec le même revêtement de sol que la place afin que les gens poursuivent leur itinéraire jusqu'à l'église, camouflée par la morphologie du bourg. Ils pourront alors découvrir les nombreuses ruelles du vieux Bourg.

L'aire laissée libre pour les véhicules de livraison dans l'espace piéton permettra aux camions de ne pas encombrer la circulation, les commerçants ne pouvant, pour la plupart, pas choisir leurs heures et jours de livraison. De plus, la taille de ces véhicules peut aller de la simple camionnette au camion de 19 tonnes.



Photo 19. Aux heures de livraison, devant les commerces de la rue de la Mairie la place est totalement occupée par les camions

Deux places pour personnes handicapées sont laissées devant l'hôtel.

Le marché a lieu le vendredi matin. Hors saison touristique, plus d'une quinzaine de commerçants est présente : fruits, fleurs, légumes, vêtements, épices... Il a lieu dans la partie basse du parking du foyer logement. Un marché en plein cœur du bourg lui apporterait de l'activité mais son implantation serait très compliquée en raison du manque de place. Du 1^{er} juillet au 31 août, le marché est plus important et est déplacé à la Houle

Propositions d'aménagement pour la place du centre

Légende

Pavage et aménagements actuels

Projet

Mobilier

Support à vélo

Banc

Borne amovible

Plot métallique

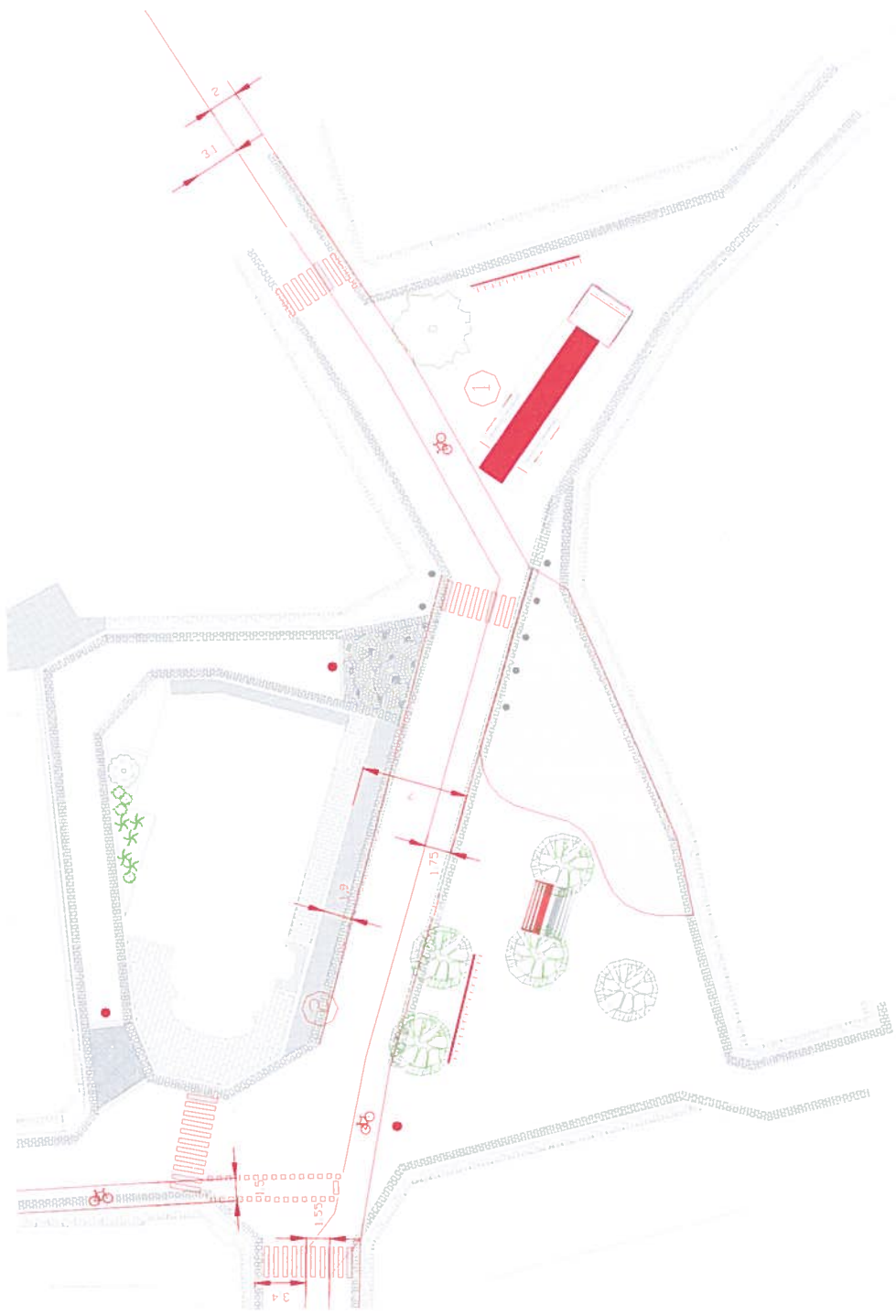
Zonage

Terrasses de cafés

Livraisons

Bande cyclable

Stationnement "arrêt minute"



Source : Equipement Ile et Vilaine, arrondissement territorial et maritime de Saint Malo ;
Réalisation personnelle

Croquis 8. Propositions d'aménagement pour la place du centre

Les marquages au sol schématisés sur le croquis devront être discrets, le bourg étant en zone soumise à l'avis de l'architecte des bâtiments de France en raison du classement du clocher de l'église. Les passages piétons pourront être signalés par des clous comme ceux qui symbolisent déjà ceux placés dans le Bourg mais de façon plus claire. En effet, aujourd'hui il est assez difficile de les repérer et ils ne sont pas empruntés.

III. CONSEQUENCES DES AMENAGEMENTS PROPOSES

Les aménagements proposés ne seront pas sans conséquences tant positives que négatives. L'enjeu est de minimiser les points noirs de l'existant sans en créer de nouveaux, assez importants pour rendre négligeable les améliorations produites par le nouvel aménagement.

A. Des « raccourcis » compliqués

En ce qui concerne le plan de circulation, les conséquences produites se situent au niveau des flux de circulation qui pourraient se retrouver là où l'on ne les attendait pas. Certains automobilistes pourront être tentés, au début de la mise en place, d'emprunter de toutes petites rues pour déjouer les sens uniques. Ainsi, par exemple les voitures souhaitant se rendre dans les lotissements du nord de la commune à partir du parking du foyer logement pourraient emprunter le chemin du Buot et se retrouveraient ainsi directement sur la rue du Commandant Thoreux. Cette solution est possible mais l'étroitesse des « raccourcis » ne permet pas de rouler normalement et le gain de temps est inexistant. L'étroitesse des rues en dehors des « boucles » du plan de circulation ne représente pas un gain de temps suffisant par rapport aux déviations proposées, c'est pourquoi on peut dire que l'augmentation du trafic dans les petites rues sera minime.

B. La fuite de la clientèle ?

La crainte des commerçants de perdre de la clientèle en raison d'un Bourg moins accessible et où les gens ne pourraient pas laisser leur voitures juste devant les commerces ne semble pas réellement justifiée. Tout d'abord parce que les gens qui se rendent au centre ville et qui estiment son accès difficile en raison des mauvaises conditions de circulation continuent tout de même de s'y rendre ; ensuite parce que les gens qui font leurs courses dans d'autres communes ne le font pas à cause de la mauvaise accessibilité mais plutôt par rapport à l'offre de commerces et de services que propose Saint Briac. Par exemple lorsque les deux boulangeries du bourg sont fermées simultanément, les gens font la totalité de leurs courses dans les communes voisines. De plus, l'amélioration des infrastructures pour les piétons et cyclistes ainsi qu'un meilleur signalement du Bourg permettra la venue de nouveaux visiteurs donc clients potentiels.

C. Quelle place pour les riverains ?

En matière de stationnement la suppression du parking de la place du centre n'aura pas de réel impact pour la clientèle puisqu'il est essentiellement utilisé par les commerçants ou les riverains. Les riverains pourront garer leurs voitures dans les rues où l'accès leur sera réservé. Ceci aura pour conséquence une augmentation du nombre de voitures garées dans les rues autour du bourg. Cependant, le nombre de voitures ventouses de la place du centre s'élevant à une dizaine on peut supposer que ce nombre ne dépassera pas dix véhicules. En parallèle les véhicules des clients ou des visiteurs n'occuperont plus les places autour de l'église. Les commerçants qui n'effectuent pas de livraisons et arrivent le matin pour ne repartir que le soir pourront garer leur voiture sur le parking de la rue du Commandant Thoreux l'été ou sur celui du foyer logement l'hiver. La commune a déjà demandé à ce que leurs véhicules soient garés sur le parking de la rue du Commandant Thoreux l'été : très peu d'entre eux le faisaient...

D. Une réglementation du stationnement à respecter

L'aménagement permettra à tous de mieux identifier la place et le stationnement en double file deviendra difficile. Une chose est à espérer : que les bandes cyclables ne se transforment pas en stationnement temporaire. Malheureusement il est impossible de les isoler de la voie des voitures par une bordure ou tout autre chose qui figerait le bourg, empêcherait le passage exceptionnel d'engins de travaux par exemple, ou de tout autre véhicule au gabarit imposant. Des problèmes peuvent subvenir au niveau des 4 places en arrêt minute. En effet le respect de la durée de stationnement passe d'abord par l'honnêteté des automobilistes : pour 4 places de parking cela paraît disproportionné d'installer un horodateur. La présence d'un policier municipal aux heures de pointe pourra dissuader ceux qui sont tentés de dépasser le temps de façon démesurée.

E. Une place agréable pour tous

La place du centre permettra de bavarder entre deux courses sans être gêné par les voitures : le bourg ne deviendra plus qu'un lieu de passage mais également un lieu de rencontres.

La création des trottoirs encouragera la balade jusqu'au bourg et, joint à une meilleure signalisation, le raccordera au cœur touristique de la commune qu'est la Houle avec tous ses restaurants. On peut donc penser que tous les visiteurs qui sont venus à Saint Briac sans soupçonner l'existence du bourg seront incités à y faire un tour pour admirer les monuments ou faire quelques courses avant de reprendre la route.

IV. ESTIMATION FINANCIERE DE L'AMENAGEMENT

A. Dépenses prévisionnelles

Cette estimation permet à la municipalité d'avoir un ordre d'idée du coût des aménagements proposés. Elle se base sur les travaux déjà réalisés sur la place du centre en 2000 puisque les matériaux ainsi que le type de mobilier urbain sont conservés. C'est un ordre d'idée et non une évaluation précise du coût que les travaux engendreraient.

Objet	Détail	Quantité	PU	Montant
Etude				35 000 €
Annonces légales				800 €
Dossier d'appel d'offres				300 €
Mobilier urbain				
Banc		1	800 €	800 €
Panneaux	Sens unique	3	80 €	240 €
	Situation des parkings	2	80 €	160 €
	Obligation de tourner à gauche	2	80 €	160 €
	total			5 000 €
Bornes amovibles		3	500 €	1 500 €
Poubelle		1	100 €	100 €
Divers				10 000 €
Travaux (fourniture + pose)				
Bordures granit		104	80 € / mL	8320
Caniveau pavés		104	100 € / mL	10 400 €
Dalles granit		104	90 € / mL	9 360 €
Réalisation entreprise				400 000 €
Honoraires maître d'œuvre				20 000 €
TOTAL				502 140 €

Tableau 3. Estimation du coût de l'aménagement

Une partie des travaux pourra être financée par des subventions régionales ou nationales :

FISAC : Fond d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce, versé par l'Etat. La part de la subvention dépend du type de travaux réalisés. Par exemple pour une amélioration de la signalétique des espaces commerciaux le taux est de 20% du coût de cette amélioration.

FAUR : Fond d'Aménagement Urbain Régional créé par la région Bretagne en 1983 pour encourager les communes de moins de 30000 habitants à repenser la circulation des voitures et piéton ou encore à réaménager les places publiques pour les rendre plus conviviales. Le reste de la somme pourra être assuré par un emprunt de la commune et dans une certaine mesure par son autofinancement.

CONCLUSION

L'aménagement de la place du centre et en particulier de tout le secteur du bourg est un sujet qui attise les passions des briacins, commerçants ou non. Peut-être parce qu'en dehors de la période « suractive » qu'est l'été, c'est le centre de vie de la commune, c'est un lieu que chacun s'est approprié et son évolution ne laisse pas indifférent. La question de son réaménagement soulève de grandes inquiétudes, d'abord de la part des commerçants pour qui stationnement rime avec clientèle. Pour certains clients aussi, pour qui changement est forcément synonyme de complication. Seulement aujourd'hui, Saint Briac n'a plus le choix. Dans sa configuration actuelle son bourg ne fonctionne plus, l'adaptation à la popularité de la commune n'a pas eu lieu. L'enjeu est alors de garder son cachet tout en facilitant la vie quotidienne. Ce projet propose une réponse au gros problème de la circulation automobile par la mise en place d'itéraires différents de ceux habituels mais également par mise en valeur d'autres moyens de déplacement qui méritent d'avoir leur place dans une commune de cette taille où souvent, les déplacements en voiture prennent autant de temps que ceux à vélo par exemple. De ce fait, la question du stationnement se résoudra d'elle-même. Les aménagements proposés favorisent d'abord la marche et le vélo mais ne négligent pas non plus la voiture. Une voie en sens unique ne signifie pas toujours contrainte mais aussi fluidité et sécurité. En voiture, la différence est nulle entre parcourir un, ou deux kilomètres. Le succès ou non de l'aménagement résidera dans la qualité de la signalisation, de l'explication aux usagers. Les gens risquent effectivement de fuir s'ils ne comprennent pas l'intérêt et les raisons d'un tel aménagement, ainsi que son fonctionnement. Un outil peut changer la vie si l'on apprend à s'en servir, dans le cas contraire on préfère ne pas l'utiliser du tout...

Le plan de circulation proposé permettra un accès rapide au bourg malgré les déviations mais il est indissociable d'une signalisation performante. En ce qui concerne l'aménagement de la place, les derniers travaux remontant seulement à 2000, il est tout à fait probable qu'ils ne figurent pas parmi les priorités de la commune, c'est pourquoi les propositions formulées sont sobres. Enfin un travail supplémentaire permettrait d'approfondir les solutions d'aménagement pour toutes les rues amenant au centre et de détailler l'affichage à mettre en place pour le signaler. L'intérêt de ce projet réside beaucoup dans le fait qu'il s'agit d'un sujet d'actualité pour la commune. Sa difficulté principale est de proposer quelque chose qui permettrait de résoudre des problèmes de « grande ville » que connaît un village.

BIBLIOGRAPHIE



« Regard sur Saint Briac », J.P. Bihr, Ed. Les Presses Bretonnes, 1990

« Etude de développement commercial », Cabinet Cible Marketing, Octobre 2000

Guide Gallimard sur la Côte d'Emeraude

Magazine de la « Communauté de communes de la Côte d'Emeraude Rance & Frémur », n°5, 2001

Bulletin municipal de Saint Briac sur Mer



www.insecula.com

www.netmuseum.org

www.saint-briac.com

fêtedesmouettes.free.fr

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Cartes :

Carte 1.	Saint Briac en France	6
Carte 2.	Saint Briac sur les côtes de la Manche	6

Tableaux

Tableau 1.	Recensement des zones naturelles classées	9
Tableau 2.	Estimation de la population saisonnière en fonction de la capacité d'hébergement pour la saison 2004 ;	12
Source :	Le petit briacin	39
Tableau 3.	Estimation du coût de l'aménagement	39

Croquis

Croquis 1.	Situation du Bourg sur le territoire communal	16
Croquis 2.	La situation des commerces et services dans le Bourg	17
Croquis 3.	Voies d'accès et de sortie du bourg aujourd'hui	Erreur ! Signet non défini.
Croquis 4.	Les boucles de circulation	29
Croquis 5.	Sens de circulation après aménagement	30
Croquis 6.	Signalisation à la sortie du parking du foyer logement	33
Croquis 7.	Signalisation rue du Commandant Thoreux	33
Croquis 8.	Propositions d'aménagement pour la place du centre	36

Photos

Photo 1.	« Rue à Saint Briac », Emile Bernard 1889	8
Photo 2.	« Les balises de Saint Briac », Paul Signac 1890	8
Photo 3.	Les villas qui surplombent le Balcon d'Emeraude	10
Photo 4.	La rue Emile Bernard qui mène à l'Eglise	10
Photo 5.	Le clocher du XVIème classé depuis 1907	11
Photo 6.	Le fronton de la poste sculpté par Armel Beaufils	11
Photo 7.	Une rue « normale » de la commune	14
Photo 8.	Une des nombreuses venelles du Bourg	14
Photo 9.	La plage de la Grande Salinette au pied du Château du Nessay	15
Photo 10.	La place du centre en 1890 : la poste actuelle se trouve à la place de l'Hôtel de France	18
Photo 11.	Le bourg avec la place du centre dédiée au stationnement en 1990	18
Photo 12.	La place du centre après la rénovation de 2000	18
Photo 13.	Boire un verre dans le Bourg à 17h00...	21
Photo 14.	La Grand Rue : au passage des voitures, les passants sont obligés de marcher dans les caniveaux...	22

Le bourg de Saint Briac face aux voitures : une mutation nécessaire et indispensable
2005

<i>Photo 15.</i>	<i>L'accès au parking du foyer logement par la rue de la Mairie : portion en sens unique</i>	<i>30</i>
<i>Photo 16.</i>	<i>Le passage du car dans la Grand Rue</i>	<i>31</i>
<i>Photo 17.</i>	<i>Le parking du Commandant Thoreux, temporairement occupé par les engins de chantier du boulevard de la Houle.</i>	<i>34</i>
<i>Photo 18.</i>	<i>Les 4 places de stationnement devant la poste</i>	<i>34</i>
<i>Photo 19.</i>	<i>Aux heures de livraison, devant les commerces de la rue de la Mairie la place est totalement occupée par les camions</i>	<i>35</i>

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

<i>REMERCIEMENTS</i>	<i>1</i>
<i>AVANT PROPOS</i>	<i>2</i>
<i>INTRODUCTION</i>	<i>3</i>
<i>SOMMAIRE</i>	<i>4</i>
<i>PRESENTATION DE LA COMMUNE</i>	<i>6</i>
<i>I. CARACTERISTIQUES</i>	<i>6</i>
A. GEOGRAPHIQUES ET ADMINISTRATIVES	6
B. CARACTERISTIQUES CLIMATIQUES	6
C. TOPOGRAPHIQUES	7
D. GEOLOGIQUES	7
<i>II. HISTORIQUE</i>	<i>7</i>
<i>III. PATRIMOINE</i>	<i>8</i>
A. NATUREL	8
B. ARCHITECTURAL	9
• Les hameaux	
• Le secteur balnéaire	
• Le centre ancien	
<i>IV. DONNEES DEMOGRAPHIQUES</i>	<i>11</i>
A. POPULATION	11
B. LOGEMENTS	12
<i>V. ECONOMIE</i>	<i>13</i>
<i>VI. EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES</i>	<i>13</i>
A. VOIRIE ET CIRCULATION	13
• Les routes départementales	
• Les rues du village	
• Les ruelles	

B. EQUIPEMENTS ET SERVICES A LA POPULATION	14
1) Education et loisirs	14
2) Services	15

LE BOURG 16

I. SITUATION ET ACCES	16
II. EVOLUTION ET FONCTIONNEMENT	17
III. UN BOURG PLAISANT MALGRE QUELQUES BEMOLS	19
A. L'OFFRE DE STATIONNEMENT	19
B. LES "UTILISATEURS" DU BOURG	20
1) Questionnaire aux passants	20
❖ Modes de déplacement et stationnement	
❖ Un bourg piéton?	
2) Questionnaire aux commerçants	22
❖ Besoins et pratiques en matière de stationnement	
❖ Un bourg piéton?	
IV. LES FAITS EN MATIERE DE STATIONNEMENT ET CIRCULATION	23
A. LA REALITE DU STATIONNEMENT	23
B. LA CIRCULATION	24

OBJECTIFS ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT 27

I. PLAN DE CIRCULATION	27
A. LES BOUCLES DE CIRCULATION	27
1) Itinéraire 1	28
2) Itinéraire 2	28
3) Itinéraire 3	28
B. LA CIRCULATION DANS LE BOURG	29
II. LES AMENAGEMENTS A ENVISAGER	32
A. LES RUES CONDUISANT AU BOURG	32
B. L'AMENAGEMENT DE LA PLACE DU CENTRE	33
1) La suppression du parking	33
2) De nouvelles fonctions pour la place	34
III. CONSEQUENCES DES AMENAGEMENTS PROPOSES	37
A. DES « RACCOURCIS » COMPLIQUES	37
B. LA FUITTE DE LA CLIENTELE ?	37
C. QUELLE PLACE POUR LES RIVERAINS ?	38
D. UNE REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT A RESPECTER	38
E. UNE PLACE AGREABLE POUR TOUS	38
IV. ESTIMATION FINANCIERE DE L'AMENAGEMENT	39
A. DEPENSES PREVISIONNELLES	39

<i>CONCLUSION</i>	<i>40</i>
-------------------	-----------

<i>BIBLIOGRAPHIE</i>	<i>41</i>
----------------------	-----------

<i>TABLE DES ILLUSTRATIONS</i>	<i>42</i>
--------------------------------	-----------

<i>TABLE DES MATIERES</i>	<i>44</i>
---------------------------	-----------

<i>ANNEXES</i>	<i>45</i>
----------------	-----------

- ANNEXE I : Planche de repérage photographique
- ANNEXE II : Les deux centres de Saint Briac en 1879
- ANNEXE III : L'évolution du bourg en photos
- ANNEXE IV : Questionnaire aux passants
- ANNEXE V : Questionnaire aux commerçants
- ANNEXE VI : Comptage des véhicules entrés et sortis du bourg le 26/04/2005
- ANNEXE VII : Propositions d'aménagement pour la Grand Rue et la rue du Commandant Thoreux
- ANNEXE VIII : Coupures de presse
- ANNEXE IX : Extraits du règlement du POS et plan de situation

ANNEXES

ANNEXE I

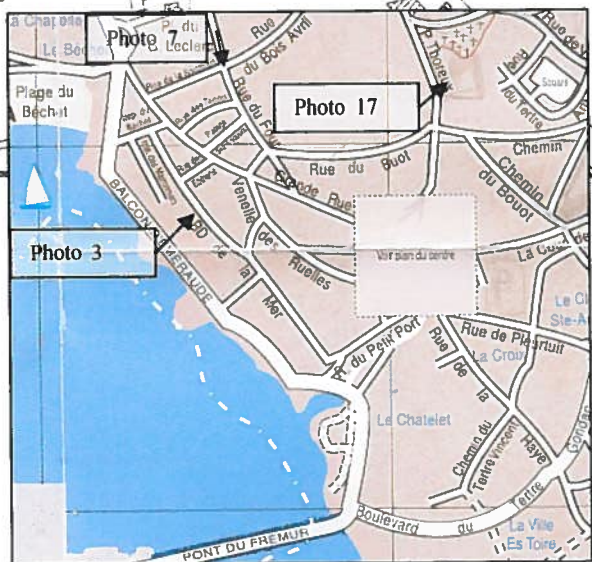
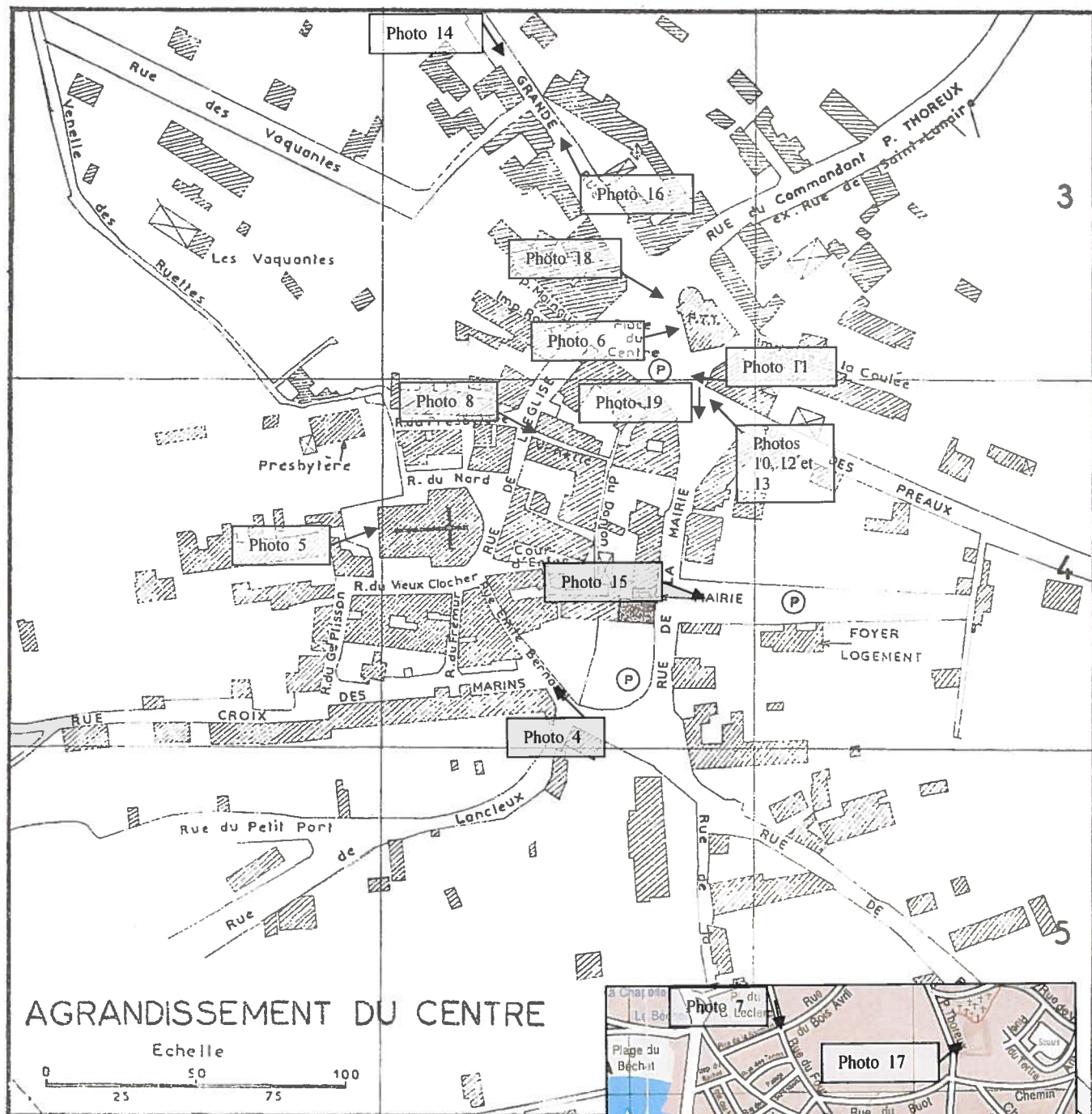
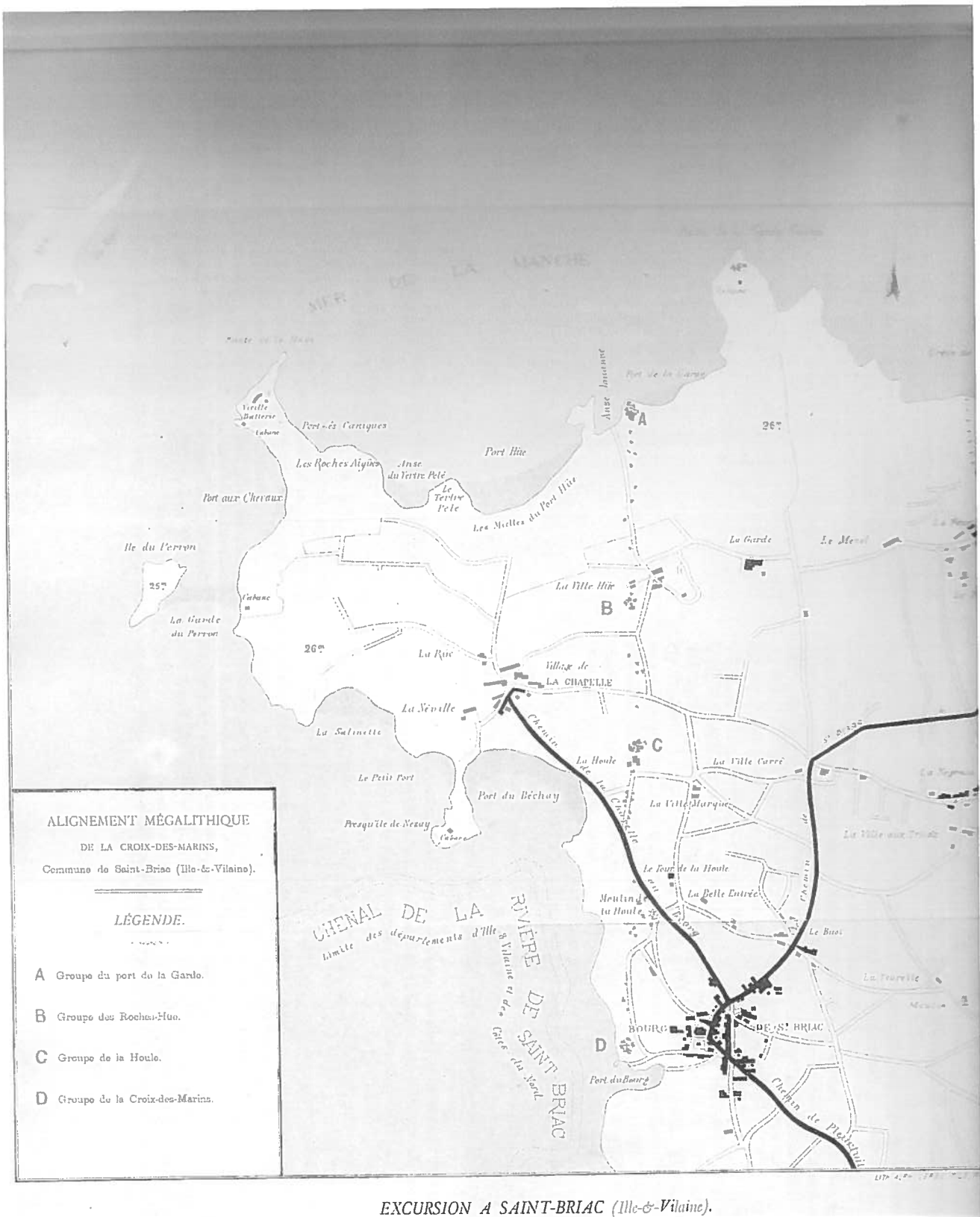


Planche de repérage photographique

Direction de la
prise de vue



ANNEXE II



Les deux « centres » de Saint Briac, Lucien Decombe, 1879

ANNEXE III



Photo 1. La place du centre en 1890



Photo 2. La place du centre en 2005



Photo 3. La rue de la Mairie vers 1915



Photo 4. La rue de la Mairie en 1990



Photo 5. La rue de la Mairie en 2005

Questionnaire aux passants

Rendre visite 0 Rentrer cher vous 0

Principale	0
------------	---

Sinon, comment, pourquoi?

Où laissez-vous votre vélo?

Seriez-vous prêt à l'utiliser?

5. Estimez-vous que le bourg est un lieu agréable pour la balade, boire un verre?

6. Vous y sentez-vous en sécurité?

7.L'estimez-vous facile d'accès?

8. Que pensez-vous de l'organisation de la circulation dans le bourg?

9.Seriez-vous favorable à l'interdiction des voitures dans le centre bourg?

Remarques

ANNEXE V

Questionnaire aux commerçants

10.Type d'activité :

11.Quelle est la fréquentation journalière/hebdomadaire de votre commerce (%CA, nbre personnes)?

En saison :

Hors saison :

12.Nombre de personnes travaillant dans la boutique :

13.Quel sont vos jours et heures de livraison?

14.Pouvez-vous choisir les heures de livraison?

15.Quel type de véhicule est utilisé?

16.Livrez-vous vos clients? Avec quel type de véhicule? Quand?

Personne interrogée

17.Gérant 0 Employé 0

18.Où résidez-vous ? Bourg 0 Commune 0 Autre 0

19.Si vous ne résidez pas dans le bourg, comment vous rendez-vous au travail ?

20.Comment les autres employés se rendent-ils au travail?

21.Où garez-vous votre voiture?

22.Au total, combien de places de stationnement sont nécessaires pour toutes les personnes travaillant dans votre commerce ?

23.Accepteriez-vous de garer votre voiture sur le parking de la rue du commandant Thoreux?

24.Que pensez-vous de la circulation dans le bourg actuellement?

25.Quelles améliorations seraient à apporter?

26.Que pensez-vous d'un bourg interdit aux véhicules?

Toute l'année?

En été uniquement?

A toutes les vacances scolaires?

27.Remarques :

ANNEXE VI

Nombre de véhicules entrés et sortis du bourg en 1 heure, de 10h45 à 11h45 (mardi 26/04/2005)



0 10 m



Source : Equipement Ile et Vilaine, arrondissement territorial et maritime de Saint Malo ; Réalisation personnelle

Nombre de véhicules entrés et sortis du bourg en 30 minutes, de 17h30 à 18h00 (mardi 26/04/2005)



0 10 m



Source : Equipement Ile et Vilaine, arrondissement territorial et maritime de Saint Malo ; Réalisation personnelle

Le plan local d'urbanisme se met en place

Le feu vert a été donné, jeudi, par les conseillers municipaux, hormis la minorité qui s'est abstenue. Après dix-sept réunions du groupe de travail, des concertations et des informations publiques, le projet sera présenté aux services de l'État et personnes publiques associées à la révision. Il sera transmis aux communes limitrophes qui ont manifesté le désir d'être consultées, ainsi qu'aux présidents d'associations agréées qui en feront la demande.

Une fois encore, on a parlé de la « diabolisation », de la route départementale 603, dite « route à

Bourges », qui coupe le pays en deux et, partiellement, le conseil municipal. « Cette route est peut-être une erreur, mais elle est là », explique Brice Lalonde : « Ce PLU n'est pas une révolution par rapport au plan d'occupation des sols de 1998 ».

Il y a par contre quelques restrictions draconiennes. On ne pourra transformer des magasins en habitation qu'à la condition de créer deux places de stationnement sur ces espaces. Une manière de conserver les commerces en place et d'attaquer de front une spéculation galopante sur la pierre.

Les élus de l'opposition signalent quelques points litigieux, qui ne correspondent pas forcément au dernier règlement en place. On a même abordé la hauteur des cabines de plage, à la Salinette. A la demande du maire, les élus apporteront des précisions sur ces points qui seront ensuite débattus.

Ouest France
24 mars 2005

Saint-Briac-sur-Mer

Coup de tonnerre sur le commerce du Centre

Le plan local d'urbanisme (PLU) était à l'ordre du jour, jeudi soir et les discussions ont permis d'avancer dans la mise en place du PLU. Pourtant le dossier vedette du jour est venu d'une question diverse, abordée par le maire, Brice Lalonde. Saint-Briac va perdre sa boucherie. C'est un secret de polichinelle. Est-ce la mort du petit cheval ? « Il faut une locomotive alimentaire », affirme Brice Lalonde. Elle sera peut-être rapidement sur les rails, sous forme de petite surface alimentaire. « On sait maintenant que c'est réalisable, poursuit le maire. Nous avons beaucoup réfléchi et étudié d'autres possibilités. Désormais, la décision appartient aux Briacins ».

L'aménagement de la place du Centre et celui du quartier de la Houle ont été décidés pour mettre en valeur le patrimoine briecin, autant que pour favoriser le com-

merce local. Mais, les commerces disparaissent, par manque peut-être d'un élément fort. Le dialogue, entre la mairie et une union commerciale particulièrement dynamique, a été discret.

La concertation a payé, avec ce petit coup de tonnerre, de jeudi soir. « Nous avons privilégié les contacts, plutôt que les effets d'annonce », expliquait Brice Lalonde, à la fin de la séance. Ce fut donc une sacrée surprise. Nous avons rencontré deux groupes qui sont prêts à travailler avec la commune ».

Une petite surface semble avoir l'aval de nombreux Briacins qui fréquentent couramment celle de Saint-Lunaire. Certains l'imaginaient dans l'ancien garage des pompiers. Trop excentré, au goût des spécialistes. « L'endroit retenu serait sur la place du Marché, pour une superficie de 400 m².

explique Pierre Briand, premier adjoint. Cela supprimerait 18 places de parking. Nous en récupérons déjà 15, près du cimetière ». Tout le monde est d'accord pour traiter le fond du problème posé par les voitures ventouses. « Il faut faire vite », scandent les élus. A commencer par une enquête publique.

Les élus de la minorité ont souvent mis l'épée dans les reins de leurs collègues de la majorité, pour soutenir le commerce local. Ces derniers dévoilent aujourd'hui leurs batteries. Le travail de fond, même silencieux, semble devoir payer.

Reste à prendre le pouls de la population, pour, éventuellement lancer le projet.

Ouest France
22 mars 2005

Saint-Briac-sur-Mer

Les commerçants au cœur de l'actualité

Sans être une révolution, il faut bien reconnaître que la vie commerciale briacine est en mutation profonde. Plusieurs enseignes devraient prochainement disparaître et les repreneurs sont parfois difficiles à dénicher. Le dynamisme de l'Union des commerçants a déjà permis des avancées conséquentes. De son côté, la mairie imagine des règles pour conserver les enseignes. La fermeture prochaine de la dernière boucherie a bousculé les choses. Brice Lalonde a annoncé le projet de construire une petite surface de proximité, place du Marché : « Une locomotive commerciale qui devrait faire bouger les choses ».

L'onde de choc a fait son effet, provoquant une réunion d'explications et surtout de travail positif,

avec l'Union des commerçants. Éliane Giroux, présidente, reconnaît la nécessité d'agir vite : « Si le projet semble incontournable, il est évident que de petits commerces, notamment les épiceries, risquent d'en souffrir ». Le risque serait encore plus grand de ne rien faire. Chacun en est conscient. « La mairie accepterait d'aider ces commerçants, s'ils le souhaitent, à faire une étude de marché, avec l'aide de la chambre de commerce ». L'Union commerciale souhaite être associée à l'élaboration du cahier des charges, avec l'aide d'un juriste de la CCI. « Cette petite surface ne doit pas affaiblir les autres commerces de proximité ».

La construction nouvelle supprimera des places de stationnement.

Les commerçants en sont conscients et inquiets. Pour autant, ils reconnaissent qu'il y a trop de voitures ventouses sur des emplacements réservés, en principe, à leurs clients. Des solutions seront proposées et chacun devra faire un effort.

La discussion porte aussi sur la volonté de la municipalité d'obliger l'aménagement de deux places de stationnement pour tout commerçant dont le magasin serait transformé en habitation. « Nous sommes opposés à ce projet d'inscription au plan local d'urbanisme », insiste Éliane Giroux. Des commerces ne trouveront pas preneurs. On ne peut pas pénaliser les propriétaires. La mairie, qui affirme vouloir ainsi conserver le patrimoine commercial, semble décidée à revoir son projet ».

ANNEXE IX

Extrait de règlement du POS de la zone urbaine UA

(POS approuvé le 10/11/98, actuellement la commune est en cours d'élaboration du PLU)

« SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UA.0 : Caractéristiques et types d'occupation ou d'utilisation du sol

Zone UA à caractère d'habitat, de services et d'activités compatibles avec du logement.

La zone UA est une zone urbaine dénommée « ancienne », comprenant le centre bourg traditionnel « UAc » et d'autre part les hameaux constitués autour de bâtis du XIXème siècle « UAh ».(...)

Sur ces zones est prévu et encouragé le logement d'une certaine densité. La zone « UAc » privilégie les activités centrales. (Equipements, commerces, bureaux, artisanat spécialisé, hôtels...)

La zone « UAc » centre bourg comporte également plusieurs périmètres spécifiques :

- servitude de protection des monuments historiques (rayon de 500m à partir du clocher de l'église)
- périmètre de protection du patrimoine bâti

(...)

SECTION II : CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE UA.6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1 Voies routières publiques ou privées

Sauf dispositions particulières portées au plan, les constructions devront être implantées à la limite de l'emprise de la voie et prolongées en complément par un mur de pierre d'une limite à l'autre.

(...)

- La construction en retrait peut être éventuellement autorisée jusqu'à un maximum de 6m, sous réserve que la continuité en limite d'emprise de voie soit réalisée par une construction principale ou annexe, ou au moyen d'une clôture en maçonnerie d'une hauteur minimale de 1m40, de nature et d'aspect similaires aux maçonneries qu'elle prolonge (dans le cas notamment où la voie est située sur le Sud de la façade principale).

(...)

ARTICLE UA.7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

« UAc » : L'implantation des constructions devra se situer sur au moins une des limites séparatives et être contiguë à l'habitat existant.

ARTICLE UA.10 : Hauteur des constructions

10.1 Hauteur maximale

Secteurs	« UAc »	« UAh »
Hauteur à l'égout du toit	9.00 m	6.00 m
Hauteur au faîtage	13.00 m	10.00 m

(...)

ARTICLE UA.12 : Stationnement

12.1 Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou installations devra être assuré en dehors des voies publiques.

Le nombre de places de stationnement doit être en rapport avec l'utilisation envisagée.
Une place de stationnement équivaut à 15m² dans le cas de maisons individuelles, à 25m² (accès compris) dans le cas de parkings collectifs à plusieurs habitations ou usagers.

12.2 Afin d'assurer le stationnement il est exigé :

12.2.1 Constructions à usage d'habitation collective :

Une place de stationnement par tranche de 60m² de surface hors œuvre nette (SHON) de construction, avec un minimum de deux places par logement. (...)

12.2.2 Constructions à usage d'habitation individuelle :

Deux places de stationnement par logement aménagés sur la propriété (garage compris). (...)

12.2.3 Construction à usage de bureau, y compris bâtiment publics :

Une place de stationnement par 40m² de SHON de construction. En fonction de la densité, des normes supérieures pourront être exigées.

12.2.4 Constructions à usage industriel ou artisanal :

Une place de stationnement pour 80m² de SHON construite.

Toutefois le nombre d'emplacements peut être réduit sans être inférieur à une place par 200m² de SHON si la densité d'occupation des locaux doit être inférieure à un emploi par 25m² de SHON.

A ces places de stationnement s'ajoutent celles destinées au stationnement de camions et divers véhicules utilitaires.

12.2.5 Constructions à usage commercial :

- Commerces courants

Une surface de stationnement équivalente à 60% de la SHON totale (vente+réserve).

- Hôtels et restaurants

Une place par chambre et une place pour 10m² de surface de salle de restaurant.

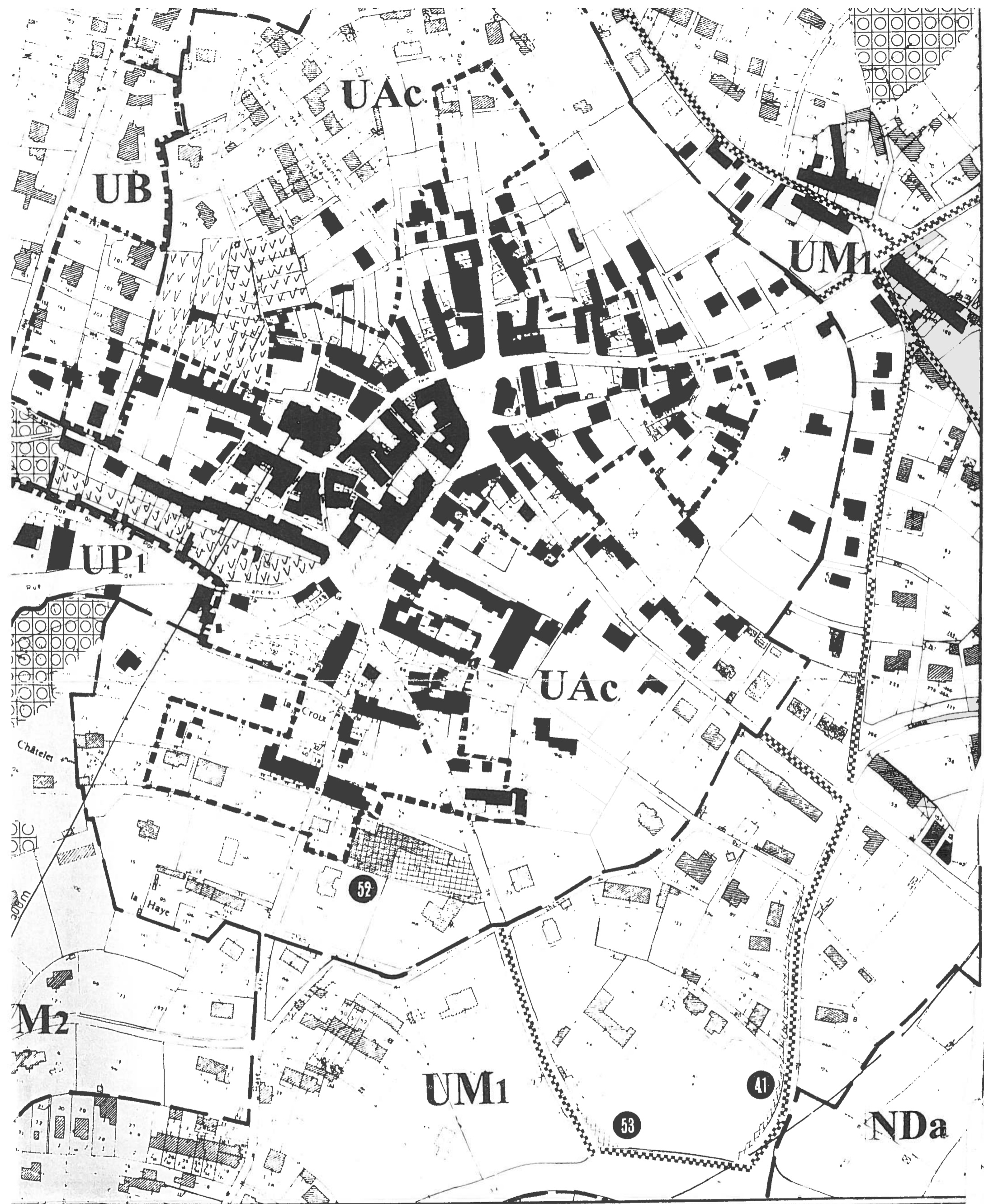
(...)

Néanmoins en « UAc » à l'intérieur du « périmètre de protection du patrimoine bâti » : la non création de stationnements sera tolérée en cas d'impossibilité d'aménagement sur le terrain pour des raisons architecturales, juridiques, techniques, d'accessibilité ou d'atteinte aux bâtiments existants.

12.3 Modalités d'application :

(...)

12.3.2 En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur pourra être autorisé à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300m du premier. »



COMMUNE DE ST BRIAC SUR MER

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS REVISE

Dressé par :
MAIRIE DE ST BRIAC SUR MER
 Bureaux d'Etudes
 "Atelier TRIGONE et CERESA"

APPROUVÉ LE : C.M.-10-11-1998

Echelle 1 / 2 000

7