



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



Tréveneuc, évolution du centre-bourg

Création d'un nouveau plan de circulation et de logements, réhabilitation des commerces

Tréveneuc - Côtes d'Armor – 22



BEUREL, Morgane
Stage de découverte
DA3 - 2013

Tuteur : Raphaël Boulay

Tréveneuc, évolution du centre bourg

Création d'un nouveau plan de circulation et de logements, réhabilitation des commerces

Tréveneuc - Côtes d'Armor – 22

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes rencontrées lors de ce projet qui grâce au temps et à l'aide qu'elles m'ont accordée, m'ont permis la réalisation de ce rapport. Je souhaite remercier en particulier :

- **Raphael Boulay**, tuteur de ce projet et professeur de biologie au département Aménagement, qui m'a suivie et orientée durant ce projet.
- **Christophe Thèze**, directeur de la Communauté de Communes du Sud Goëlo, qui m'a orientée dans le choix de mon sujet.
- **Louis Gauffeny**, maire de la commune de Tréveneuc, pour avoir approuvé ma démarche.
- **Gwenn Moity**, secrétaire à la mairie de Tréveneuc, pour sa disponibilité et la recherche de documents.
- **Claude Thimel** et **François De Lavenne**, respectivement architecte – conseiller et urbaniste – conseiller au CAUE des Côtes d'Armor pour leurs écoute et leurs conseils.
- **Jean-Pierre Brune**, directeur des services techniques d'Etables sur Mer, pour ses conseils sur la réglementation en urbanisme.
- Mon entourage, qui a su m'accompagner et me conseiller tout au long de ce projet

Introduction

Les communes littorales sont victimes de leur succès et peuvent bénéficier d'une manne financière qui autorise des travaux d'aménagements d'envergure.

Cependant, certaines petites communes, ne possédant pas de grandes plages accessibles, d'infrastructures portuaires ou d'aménagements touristiques, peinent à se développer. D'autre part, l'éloignement d'une grande ville à forte attractivité commerciale et génératrice d'emplois freinent l'envie de la population à y habiter et s'y implanter durablement.

Tréveneuc, petite commune du littoral Costarmoricain, fait partie de ces collectivités territoriales qui souffrent d'un manque de notoriété et cumule ces deux inconvénients. Qui plus est, son économie est davantage agricole que maritime. Dans ce contexte, la municipalité a engagé une réflexion afin de redynamiser la commune et plus particulièrement son centre bourg.

En effet, le bourg constitue le cœur névralgique de toute commune, et plus particulièrement des communes à forte identité rurale. Les habitants doivent pouvoir y trouver les services et commerces de première nécessité, mais surtout les allées et venues, que ce soit pour aller chercher son pain ou emmener ses enfants à l'école, y sont source de convivialité et d'échanges. Un bourg doit être dynamique et ménager les personnes âgées mais aussi pouvoir offrir les structures nécessaires aux jeunes ménages afin que les commerces s'épanouissent.

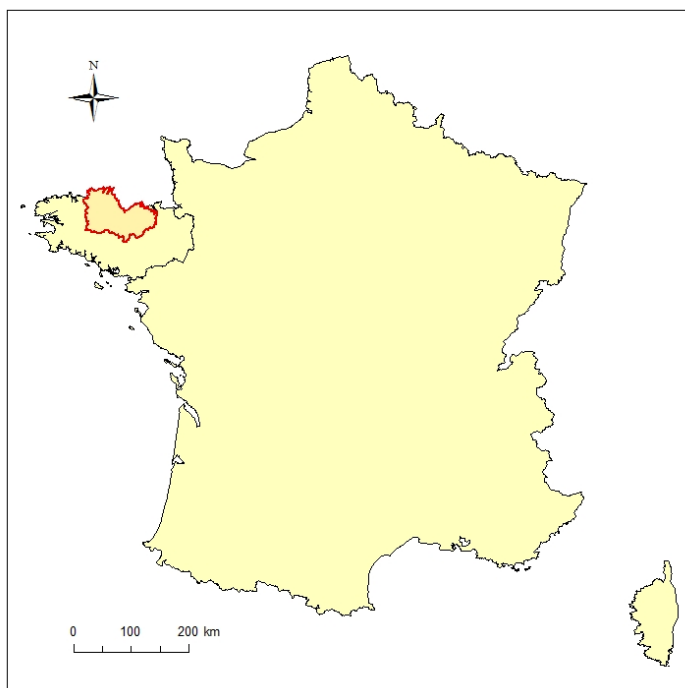
Le présent rapport présente dans un premier temps les caractéristiques générales de la commune afin d'appréhender tous les aspects du territoire. Ensuite, la réalisation d'un diagnostic ciblé du centre-bourg a permis de mettre en exergue les dysfonctionnements du cœur de village. Afin d'y remédier, Sa requalification doit être envisagée pour offrir à la commune un hyper centre dynamique incluant des commerces et de nouveaux logements. Enfin, les propositions d'aménagement énoncées devraient améliorer sensiblement aussi bien la sécurité des usagers que leur cadre de vie.

PARTIE 1 : Présentation générale de la commune

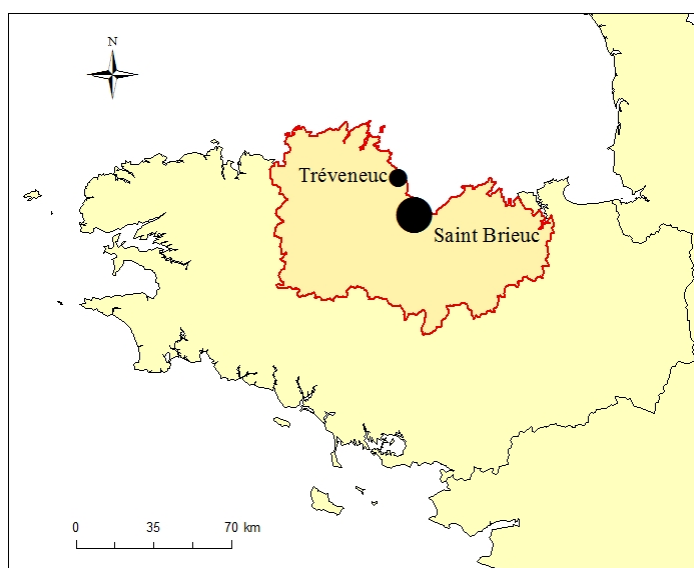
I – Présentation de Tréveneuc

1. Tréveneuc, une commune du littoral Breton

Tréveneuc est une commune littorale située dans le département des Côtes d'Armor (22) au Nord de la région Bretagne (cartes 1 et 2). Elle se trouve à 24 km de Saint Brieuc, chef lieu du département comptant 50 000 habitants.



Carte 1 : Localisation géographique de la région Bretagne et du département des Côtes d'Armor
Source : GéoFla ; réalisation : Morgane BEUREL



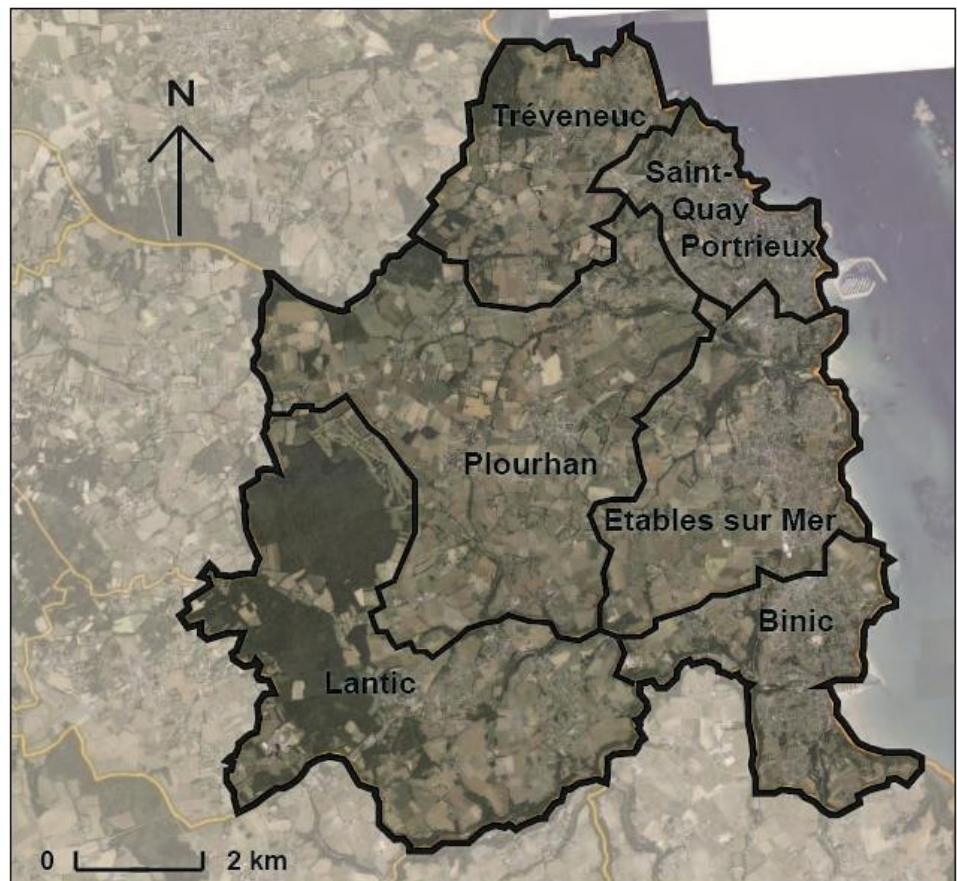
Carte 2 : Localisation géographique de Tréveneuc
Source : GéoFla ; réalisation : Morgane BEUREL

D'une superficie de 665 hectares, le territoire communal est limité au Nord par les falaises de la pointe du Bec de Vir, la plage de sables fins de Port Goret et l'anse de Saint Marc. Tréveneuc est limitrophe des communes de Plouha à l'Ouest, Plourhan au Sud et Saint-Quay Portrieux, à l'Est (carte 3).



Carte 3: Tréveneuc et ses communes limitrophes
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Par ailleurs, Tréveneuc fait partie de la Communauté de Communes du Sud Goëlo créée en 2001 et regroupant 6 communes : Binic, Etables-sur-mer, Lantic, Plourhan, Saint-Quay-Portrieux et Tréveneuc (carte 4). La communauté de communes regroupait 13 958 habitants en 2009 sur une superficie de 58,9 km².



Carte 4 : Communes de la Communauté de Communes du Sud Goëlo
Source : Géoportail : réalisation : Morgane BEUREL

Tréveneuc, située sur le littoral breton, est une commune riche de plusieurs identités. En effet, située sur la côte de Goëlo, elle possède une façade maritime constituant un linéaire côtier de 4 kilomètres. Son littoral préservé est longé par le GR34 (ou "sentier des douaniers") qui se caractérise par de hautes falaises dont la pointe du « Bec de Vir » offrant un panorama sur toute la baie de Saint Brieuc. L'anse Saint-Marc abrite une zone de mouillage pour petits bateaux de pêcheurs plaisanciers locaux, ainsi qu'une grève accessible très facilement aux personnes à mobilité réduite. La plage de Port Goret offre quant à elle un très vaste estran à marée basse.

D'autre part, Tréveneuc possède également une identité rurale avec un cadre de verdure fait de grandes parcelles cultivées, de prairies et de bois, traversés par plusieurs chemins de randonnée pédestre ou vélo. Cette identité est très marquée puisque la Surface Agricole Utile (SAU) représentait 427 hectares en 2000, soit environ 64% de la surface du territoire communal.

Ces deux identités sont plus ou moins délimitées par la zone d'habitat essentiellement localisée dans le centre-bourg urbanisé en étoile le long

des axes routiers. D'autres zones peu urbanisées sont également présentes dans quelques hameaux.

Le relief de la commune s'abaisse en pente douce du Sud-Ouest au Nord-Est où les falaises constituent le rivage de la Manche. Par ailleurs, deux cours d'eau entament ce plateau (carte 5).



Carte 5 : Localisation des cours d'eau et des plages
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

2. Réseaux et transports

Concernant les réseaux routiers, Trévénéuc est relativement éloignée des axes à voie rapide. La route nationale 12, reliant Brest à Rennes, axe principal des Côtes d'Armor, se situe à une vingtaine de kilomètres de la commune. Elle est accessible par la route départementale 786 (carte 6). Ainsi, Saint Brieuc, agglomération la plus proche et également chef lieu du département est accessible en une trentaine de minutes en voiture. En outre, cette route départementale permet de faire le tour des Côtes d'Armor par la côte, elle est par conséquent fortement fréquentée par les vacanciers durant la période estivale. Localisée sur un axe touristique, cette commune possède un potentiel économique intéressant.



Carte 6 : Principaux axes routiers

Source : www.mappy.fr ; Réalisation : Morgane BEUREL

A propos des transports en communs, Tréveneuc est desservie par la ligne 9 du réseau « Tibus » créé par le Conseil Général. Cette ligne de bus relie Paimpol à Saint Brieuc en 1h30. La commune de Tréveneuc possède deux arrêts de bus, l'un situé dans le bourg, l'autre situé à la limite communale de Saint-Quay Portrieux. En période scolaire, il y passe 10 bus par jours à 2h d'intervalles au maximum. Cette unique ligne de bus constitue le seul moyen de transport en commun sur le territoire communal mais est suffisante pour satisfaire les besoins des habitants.

3. Un cadre de vie agréable

La commune de Tréveneuc présente un cadre de vie agréable de par sa situation environnementale ouvrant de nombreuses possibilités de loisirs, essentiellement familiaux. Loin de l'agitation de la ville, elle offre la possibilité de se ressourcer pleinement, dans un espace de tranquillité, que ce soit sur le littoral ou dans l'arrière pays.

La plage de Port Goret permet de nombreux sports d'été sur l'espace de sable dégagé à marée basse et bien sûr des loisirs comme le repos au soleil et les baignades bien que ces dernières ne soient pas surveillées (photographie 1).



Photographie 1 : Plage de Port Goret à marée basse

Source : www.cartesfrance.fr

L'anse Saint-Marc permet quant à elle de jouir également du soleil et de la mer sur la grève à marée basse (photographie 2). Elle reste cependant en priorité un port de mouillage pour les petits bateaux de plaisance essentiellement.



Photographie 2 : Anse Saint-Marc à marée basse

Source : www.cartesfrance.fr

Le GR34, aussi appelé « sentier des douaniers », long de 2000 km et longeant la côte bretonne, fut créé au 18^{ème} siècle pour lutter contre la contrebande. Il épouse chaque crique, chaque avancée sur la mer et offre à Tréveneuc au site de la Pointe du Bec de Vir une vue panoramique sur toute la baie de Saint-Brieuc jusqu'à l'île de Bréhat au Nord en arrière plan des falaises et des pointes. Le sentier au niveau de Tréveneuc et de ses environs dévoile l'un des lieux les plus préservés de tout le littoral breton ainsi que les plus hautes falaises de Bretagne qui culminent à plus de 100 mètres de haut.

A propos de l'arrière pays, différents sentiers ruraux et boisés permettent de cheminer dans un environnement naturel très diversifié, que ce soit à pied, à cheval, ou à vélo.

A noter que la commune est équipée d'infrastructures sportives notamment d'un terrain de football, d'un plateau multisports (volley, basket, ...) ainsi que de deux aires de jeux pour la petite enfance (photographies 3 et 4). Ces équipements diversifient l'offre de loisirs de la commune.



Photographie 3 : Terrain multisports
Source : Morgane BEUREL



Photographie 4 : Aire de jeux
Source : Morgane BEUREL

Enfin, 20% de la population vit à Tréveneuc depuis plus de 30 ans et 54,4% depuis plus de 10 ans ce qui prouve que la commune a une forte aménité.

4. Histoire et patrimoine

L'histoire de la commune reste obscure mais il semblerait que ce soit Guezennec, l'un des nombreux "saints" émigrés de Grande-Bretagne au 5^{ème} siècle qui serait à l'origine du village. Son nom a subi de nombreuses modifications et Tréveneuc sera définitivement adopté en 1228 à partir du vieux breton *Treb* signifiant village.

Tréveneuc est mentionné dès 1224 comme paroisse au diocèse de Saint-Brieuc. Elle dépendait de l'abbaye de Beauport fondée en 1202 à Paimpol par le comte de Goëlo. L'abbaye possédait des terres et des dîmes sur Tréveneuc. Les seigneurs du Goëlo accordèrent aux moines de Beauport un droit de "goretterie", c'est à dire l'autorisation d'édifier un barrage sur la plage et de récupérer les poissons qui y restaient à marée descendante. Les vestiges de cette pêche artisanale se voient encore aujourd'hui sur la plage de Port Goret (photographie 5).



Photographie 5 : Plage de Port Goret et les vestiges de la goretterie
Source : www.patrimoine.region-bretagne.fr

La population du 19^{ème} siècle et du début du 20^{ème} siècle se partageait entre l'agriculture, le cabotage¹ international et la grande pêche à Terre-Neuve. Puis la marine marchande a pris le relais avant de céder la place à des activités davantage tertiaires. La plage de Port Goret et l'anse Saint-Marc accueillent durant l'été les plaisanciers et leurs bateaux. La pêche des huitres sur la grève de Saint-Marc fut également une activité florissante au cours du 19^{ème} siècle, remplacée aujourd'hui par les viviers de Saint-Marc et leur production conchylicole (photographie 6).



Photographie 6 : Vue des Viviers Saint-Marc depuis le GR34
Source : Morgane BEUREL

¹ Le cabotage maritime ou transport maritime à courte distance, consiste en l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports rapprochés.

Tréveneuc est l'un des rares villages côtiers de la région à avoir gardé l'essentiel de son charme d'autrefois. Il n'a jusqu'à présent, pas été défiguré par la furia urbanistique et reste authentique.

Concernant le patrimoine bâti, trois constructions sur la commune ont défié les siècles :

- La **Chapelle Saint-Marc**, érigée près de la grève du même nom, a été bâtie au 12^{ème} siècle puis restaurée en 1715, et finalement agrandie entre 1781 et 1786. Cette chapelle est dédiée aux marins péris en mer (photographie 7).



Photographie 7 : La Chapelle Saint-Marc face à l'anse du même nom
Source : Morgane BEUREL

- **L'église Saint-Colomban** doit son nom à un moine irlandais du 6^{ème} siècle qui parcourra l'Europe pour évangéliser les populations campagnardes. L'édifice de style ogival et roman, commencé au 14^{ème} siècle, ne garde que quelques vestiges de cette époque. L'église fut restaurée aux 17^{ème} et 18^{ème} siècles (Photographie 8). Dans le fond de l'enclos, le mausolée de la famille Chrestion de Tréveneuc abrite les tombes de ceux qui furent les protecteurs et maîtres de la communauté.



Photographie 8 : Eglise Saint-Colomban
Source : Morgane BEUREL

- Le **château de Pommorio**, construit de 1780 à 1790 est situé au fond d'un parc planté d'arbres séculaires, dans l'axe de l'église (photographie 9). L'entrée monumentale qui en marque la limite n'est désormais plus utilisée. Il a appartenu jusqu'au début du siècle à la lignée des Chrestien de Tréveneuc et est aujourd'hui la propriété de la famille Espivent de la Villesboinet. Près du château apparaissent encore quelques ruines de l'ancien château fort édifié en 1430 par Pierre Chrestien, vicomte de Tréveneuc.



Photographie 9 : Château de Pommorio et son parc
Source : www.pommorio.com

Désormais, le magnifique domaine de Pommorio ouvre ses portes pour la célébration de mariages, l'organisation de réceptions, cocktails ou anniversaires. Pour ces occasions, une salle de réception de 300m² est mise à disposition (photographie 10). Elle communique avec une cuisine professionnelle permettant son utilisation par un traiteur. La salle de

réception, les jardins et la Cour d'Honneur peuvent être privatisés lors de ces événements. Ces différents espaces servent également lors de séminaires d'entreprises et d'expositions.



Photographie 10 : Salle de réception

Source : www.pommorio.com

5. Des projets valorisant l'environnement

Plusieurs aménagements ont été réalisés ces dernières années :

Afin de freiner l'érosion des falaises et de reconstituer l'assiette du chemin côtier de randonnée, la commune a remplacé l'ancien escalier de Port Goret par une passerelle en bois. L'empierrement et le drainage du GR34 sur le linéaire côtier reforme le talus de protection.

Le ruisseau de Kervalo a été remis en valeur par un nettoyage des abords et la création d'un sentier piétonnier sur l'accotement. Ce chemin relie le centre bourg à la plage de Saint-Marc et fait la jonction avec le GR34 (photographie 11 et carte 5, cours d'eau 1).



Photographie 11 : Sentier de Kervalo

Source : Morgane BEUREL

Le circuit des Quatre Bois réalisé par la commune est long de 12 km. Il permet de rejoindre la côte en traversant le territoire de la commune du Sud-Est au Nord-Ouest, de sa partie rurale à sa partie maritime (photographie 12) et de découvrir ainsi l'ensemble du territoire communal.



Photographie 12 : Panneau situé dans le bourg décrivant le parcours du circuit des Quatre Bois
Source : Morgane BEUREL

Ce souci de reconstituer les anciens chemins, de restaurer le petit patrimoine lié à l'eau, de protéger les fonds de vallée, de restaurer la nappe phréatique, résulte d'une prise de conscience de la collectivité locale du bien commun que représentent les eaux douces qui se jettent à la mer, et d'un projet global pour la commune dans la continuité de la Loi Littoral de 1986.

6. La Loi Littoral

Tréveneuc étant une commune littorale, la Loi Littoral de 1986 s'y applique. Cette dernière vise à encadrer l'aménagement du littoral afin de protéger les espaces remarquables des excès de la spéculation immobilière, à les valoriser, et à permettre le libre accès au public sur les sentiers littoraux. La Loi Littoral a pour objet de contrôler l'urbanisation des côtes françaises métropolitaines ainsi que celles des territoires d'outre-mer, mais aussi de protéger la diversité géographique, géologique, floristique ou faunistique en préservant les espaces rares ou sensibles autant que la diversité culturelle, artisanale ou sociale, sans altérer le développement économique traditionnel lié à la mer ou au développement touristique.

Afin de prévenir le développement d'une urbanisation continue le long du littoral, une bande d'au moins 100 mètres de large depuis le niveau des plus hautes eaux doit demeurer vierge de constructions. Des aménagements légers sont cependant permis dans le cadre de l'accès de ces lieux au public, de leur valorisation, de leur exploitation ou de leur gestion.

Les documents d'urbanismes tels que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) doivent par conséquent prévenir le développement de l'urbanisation continue le long de la côte, mais également être compatibles avec la préservation des espaces naturels remarquables, des activités économiques, ainsi que de l'accès du public, de mêmes que les espaces sensibles et remarquables pour leurs caractères patrimoniaux, culturels ou écologique. Le PLU de Tréveneuc, révisé en août 2007, va dans ce sens puisque toute la partie littorale de la commune a été classée en zone N, donc non constructible (annexe 1).

Enfin, Tréveneuc présente des zones fonctionnelles de natures remarquables. En effet, une partie du littoral de Tréveneuc a été répertorié en Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF). Une ZNIEFF est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares ou menacées, caractéristiques du patrimoine naturel régional. Lancé en 1982, pour le compte du Ministère de l'environnement, les ZNIEFF constituent le principal outil de connaissance scientifique du patrimoine rural et sert de base à la définition de la politique de protection de la nature.

On distingue 2 types de ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type 1 : espaces homogènes de grand intérêt biologique ou écologique;
- Les ZNIEFF de type 2 : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

Les ZNIEFF n'impliquent pas de mesures réglementaires de protection, c'est un outil de connaissance et éventuellement d'aide à la décision. En effet, l'inventaire des ZNIEFF doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire afin de permettre une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration de projets susceptibles d'avoir un impact sur le milieu naturel. Bien que cet inventaire n'ait aucune valeur juridique directe, la loi de 1976 sur la protection de la nature impose aux PLU de respecter les préoccupations environnementales, et interdit aux aménagements de « détruire, altérer ou

dégrader le milieu particulier à des espèces animales ou végétales protégées »².

Comme on peut le voir sur les cartes ci-dessous, la commune possède une ZNIEFF de type 1 et une ZNIEFF de type 2 (cartes 7 et 8).



Carte 7 : ZNIEFF de type 1
Source : Géoportail



Carte 8 : ZNIEFF de type 2
Source : Géoportail

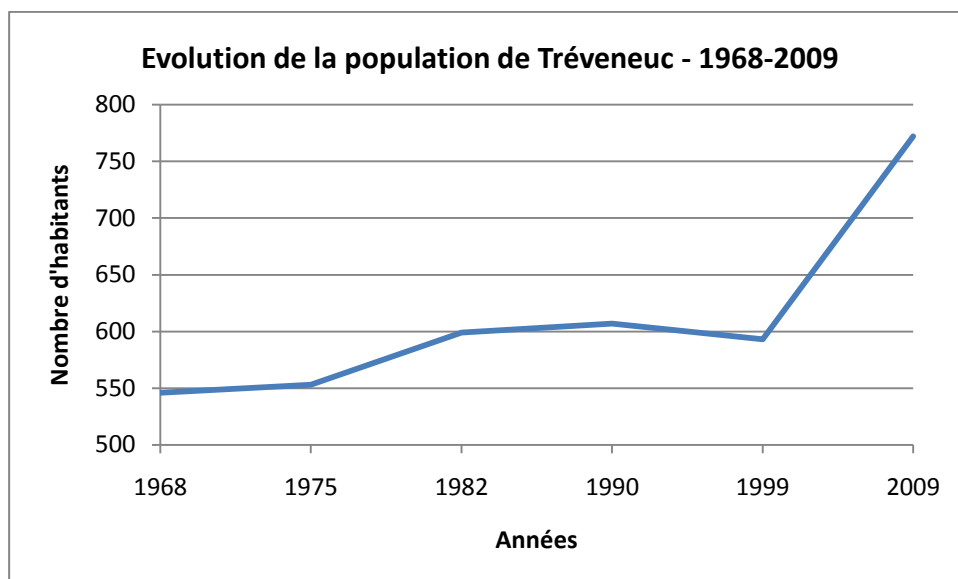
II – Caractéristiques démographiques et économiques

1. Une démographie en croissance

Les données démographiques obtenues montrent l'évolution de la population de 1968 jusqu'en 2009 (graphique 1). En 1968 la commune comptait 546 habitants, actuellement elle en compte 772. La population a donc augmenté de 40% sur cette période, et principalement entre 1999 et 2009 puisqu'elle a connu un accroissement de 30% entre ces dates. Cependant, la variation annuelle de la population qui est de +2,7% entre

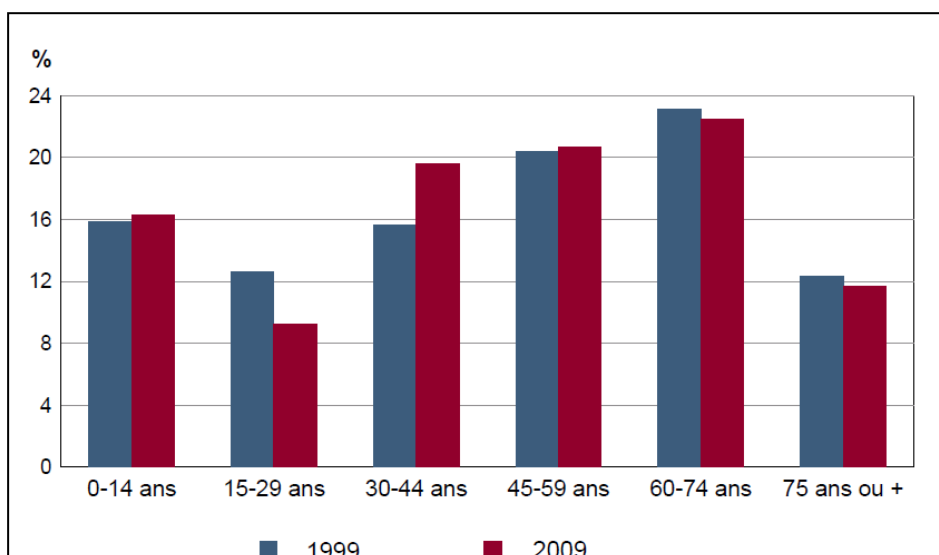
² Article 3 de la Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature.

1999 et 2009 est inférieure à la moyenne départementale ainsi qu'à celle de la CC du Sud Goëlo qui est de +5% sur cette même période.



Graphique 1 : Evolution de la population de Tréveneuc entre 1968 et 2009
Source : INSEE ; réalisation: Morgane BEUREL

Sur la période 1999-2009, les 60-74 ans constituent la classe d'âge la plus représentée puisqu'ils sont environ 22%. Par ailleurs, c'est surtout le nombre de 30-44 ans qui augmente le plus entre 1999 et 2009. Nous pouvons noter également une légère augmentation de la part des 0-14 ans entre ces deux années correspondant aux enfants de cette dernière catégorie (graphique 2).



Graphique 2 : Comparaison de la population par tranche d'âge de Tréveneuc en 1999 et 2009
Source : INSEE

La population de Tréveneuc est donc en augmentation, ce qui démontre son attractivité, mais cette augmentation est tout de même inférieure à celle du département et de la communauté de communes. Tréveneuc attire donc moins que les communes alentours. Par ailleurs c'est une commune comptant une importante part de personnes âgées.

2. La place du tourisme dans l'économie locale

a/ La place du tourisme à Tréveneuc

Malgré la proximité du littoral, le tourisme est un secteur peu développé à Tréveneuc. C'est une des rares communes littorales n'ayant pas d'Office de Tourisme. En termes d'hébergement touristique, la commune ne dispose que d'un seul centre de vacances Association Nationale d'Action Sociale des personnels de la police nationale et du ministère de l'intérieur (ANAS). Ce centre de vacances, bordant le GR34 et surplombant les plus hautes falaises de Bretagne, propose différents types d'hébergements tels que des bungalows, des mobil-homes ou encore un hôtel. Une multitude d'activités sont proposées comme la voile, le kayak ou la randonnée pédestre. Bien que très bien situé et équipé, ce centre de vacances est réservé uniquement aux fonctionnaires de polices et personnes exerçant au ministère de l'intérieur.

Hormis l'ANAS, aucun autre lieu d'hébergement n'existe sur la commune afin d'accueillir les vacanciers, mis à part quelques chambres d'hôtes chez les particuliers ou des maisons mises en location. Tréveneuc voit tout de même sa population augmenter en période estivale grâce aux 34% de logements secondaires présents sur la commune (chiffre INSEE 2009).

En l'absence d'Office de Tourisme, il n'est pas possible d'avoir de statistiques concernant la fréquentation touristique de la commune. L'ANAS ne réalise quant à elle aucune statistique à ce sujet. Le diagnostic réalisé au sujet du tourisme est donc fait à partir de mes propres observations et de discussions avec la population. Ce qu'il en ressort est que l'ambiance plus familiale et le cadre plus tranquille que ceux d'autres communes attirent une certaine population de vacanciers. Cependant beaucoup d'entre eux sont freinés par le manque d'aménagements touristiques.

b/ La place du tourisme dans les communes proches

- **Saint Quay Portrieux**

Tréveneuc pâtit de la proximité de la station balnéaire de Saint-Quay Portrieux. En effet, cette commune de 3000 habitants l'hiver, voit sa fréquentation multipliée par 7 durant la période estivale grâce à un large choix d'hébergements, d'activités, et d'équipements. La commune compte également 50% de résidences secondaires (Source INSEE 2009). Ce chiffre augmente chaque année ce qui confirme l'attractivité de la commune.

Saint-Quay Portrieux sait attirer les vacanciers ainsi que les habitants des communes alentours grâce à des panoramas remarquables, un littoral préservé, plusieurs plages, et des équipements de loisirs tels qu'un casino, une piscine d'eau de mer et un mini-golf (photographie 13).

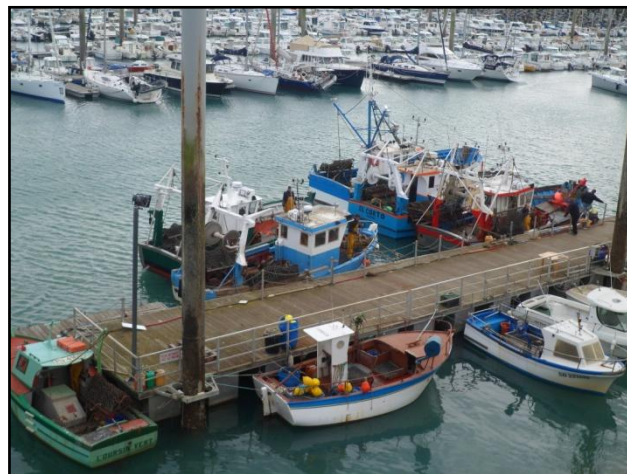


Photographie 13 : Vue aérienne de Saint-Quay Portrieux côté plage du Casino
Source : www.asso.chasse.croisee.free.fr

Autre atout essentiel de cette commune : le port d'Armor. Celui-ci est le premier port en eau profonde de Bretagne, le 6^{ème} port de pêche en France réputé pour être la capitale de la coquille Saint Jacques et c'est surtout un port de plaisance, comptant 1060 postes d'amarrages, qui attire beaucoup de vacanciers (photographie 14 et 15).



Photographie 14 : Vue aérienne du port de Saint-Quay Portrieux (« vieux port » et Port d'Armor)
Source : www.bretagne-sports-international.com



Photographie 15 : Arrivée au port des pêcheurs de coquilles Saint-Jacques
Source : Morgane BEUREL

Les chiffres de l'Office de Tourisme sont une preuve de cet engouement. En 2012, plus de 40 000 entrées ont été enregistrées à l'Office de Tourisme, 20 000 uniquement pour les mois de juillet et août. Le site internet de la commune a été quant à lui visité plus de 66 000 fois.

L'attraction des vacanciers en est de même pour les autres communes littorales de la CC Sud Goëlo que sont Etables sur Mer et Binic, mais dans une moindre mesure.

- **Paimpol**

Paimpol est autre commune littorale attirant de nombreux vacanciers, Située à l'extrême Nord de la côte de Goëlo, à une vingtaine de kilomètres de Tréveneuc, cette commune de 7000 habitants propose elle aussi un large choix d'hébergements, mais possède surtout un patrimoine historique riche et entretenu avec notamment sa célèbre Abbaye de Beauport et son centre ville historique où l'on trouve des maisons à colombage (photographie 16). Autre atout indéniable de cette ville, la possibilité d'embarquer sur les Vedettes de Bréhat afin de réaliser des croisières et des excursions à travers la baie de Saint Brieuc ou de découvrir l'île de Bréhat. Enfin, un port de plaisance et pêche permet aux touristes de profiter du cadre marin.



Photographie 16 : Vue sur l'Abbaye de Beauport et la baie de Paimpol

Source : www.apjb.org

Les vacanciers partant de Saint-Quay Portrieux et allant à Paimpol empruntent donc la D786 traversant Tréveneuc mais ne s'y arrêtent pas car la commune est méconnue des circuits touristiques que réalisent classiquement les touristes.

3. Caractéristiques de l'emploi et des entreprises

Du fait de la population assez âgée vivant dans cette commune, la part de retraités est importante puisqu'ils représentent 21% de la population

En ce qui concerne l'emploi, on retrouve 108 emplois sur le territoire d'étude contre 84 en 1999³ ce qui montre la mise en place d'une dynamique en croissance. Tréveneuc compte 269 actifs avec emplois, et seulement 49 d'entre eux travaillent dans la commune, ce qui signifie qu'une part importante de la population va travailler dans les communes voisines voir plus éloignées telles que Saint Brieuc. Tréveneuc est donc une commune dortoir pour les actifs.

En 2011, la commune dénombrait 21 entreprises sur son territoire. Il est intéressant de noter que ces entreprises ont été créées récemment puisque environ 50% d'entre elles ont moins de 3 ans contre 27% dans la zone de comparaison et 5 entreprises ont été en 2011 ce qui représente un

³ Sources INSEE 2009

taux de création de 23,8 pour cette année. Tréveneuc semble donc posséder un potentiel économique favorable aux nouveaux entrepreneurs.

4. L'offre de services

En termes de services, la commune de Tréveneuc est caractérisée par la faiblesse et le dispersément de ses activités commerciales, agricoles et de construction. En effet, seuls les services administratifs que sont la Mairie et la Poste, ainsi qu'une Epicerie-Dépôt de pain ouverte uniquement en matinée, et un Bar-Tabac sont présents dans le centre bourg. Ces commerces sont cependant suffisants pour satisfaire la demande. Les autres commerces et activités sont isolés sur le territoire communal.

L'une des activités prospères de la commune est la SARL « Les Viviers Saint-Marc » située près de la grève du même nom (photographie 17). Cette entreprise est spécialisée dans la vente au détail de poissons, crustacés et mollusques, mais aussi dans le commerce de gros, et bénéficie également d'un restaurant sous tonnelle ouvert tous les jours durant la période estivale. Cette activité est si prospère que les gérants souhaitent y construire un véritable restaurant.



Photographie 17 : le restaurant sous tonnelle des Viviers Saint-Marc en été
Source : www.cartesfrance.fr



Photographie 18 : Terrasse du Crapaud Rouge

Source : www.lecrapaudrouge.com

Un autre commerce qui a su retirer son épingle du jeu est le Crapaud Rouge, un bar-rhumerie-moulerie surplombant la plage de Port Goret. Ce restaurant à l'ambiance de guinguette est très réputé pour ses moules-frites, et il faut penser à réserver plusieurs jours à l'avance si l'on espère pouvoir s'y asseoir (photographie 18).

Comme pour le tourisme, Trévèneuc subit l'influence et l'offre de services diversifiée des communes environnantes. En effet, l'épicerie du village sert principalement de magasin d'appoint et ne propose pas une gamme très large de produits alors que Saint-Quay Portrieux possède un Netto situé à la limite de Trévèneuc, mais également plusieurs petits supermarchés (Spar, Vival...) situés dans les endroits clés de la commune. De plus, d'autres communes de la CC du Sud Goëlo possèdent des grandes surfaces et des magasins discount. Cette offre importante, large et diversifiée, permet aux Trévèneucois de faire leurs achats en dehors de la commune en rentrant du travail. Ils achètent tout ce dont ils ont besoin au même endroit et n'ont donc plus de raison de se tourner vers les commerces de proximité du centre-bourg de Trévèneuc.

Il est clair que les Trévèneucois privilégient les grandes surfaces aux petits commerces du centre bourg. C'est également l'avis de la personne s'occupant de l'épicerie dépôt de pain, présente depuis 8 ans, qui voit passer environ 60 clients par matinée. Elle vend, en plus du pain déposé chaque matin et fabriqué à Lantic, des produits de première nécessité tels que des conserves, des pâtes, du riz, mais également quelques produits locaux comme des biscuits bretons. La clientèle est constituée principalement de personnes âgées, des habitués venant acheter leur baguette. Il est intéressant de noter que cette clientèle n'est pas plus jeune durant le week-end, jours où les actifs ne travaillent pas, ce qui montre le désintérêt de ces derniers pour ces commerces de proximité.

Le gérant du bar-tabac voit quant à lui environ 100 personnes par jour, principalement des habitués. Cependant, cette fréquentation est doublée durant l'été grâce à l'arrivée des vacanciers de l'ANAS et des propriétaires des résidences secondaires.

Par ailleurs, Tréveneuc ne possède pas de marché, contrairement à toutes les autres communes de la CC du Sud Goëlo. Quelques commerçants itinérants sont cependant présents. Une pizzeria ambulante passe dans le bourg chaque mercredi durant toute l'année, et deux vendeurs de vins sont présents toute l'année en bordure de D786, entre Tréveneuc et Plouha.

5. Le logement

La commune de Tréveneuc possède un habitat très regroupé au niveau du centre-bourg. Il y a également de l'habitat dispersé dans quelques écarts de la commune, notamment dans sa partie la plus rurale. Tréveneuc compte 6 lotissements dont 4 communaux, tous localisés près du bourg. Le plus ancien date de 2002, le plus récent est en cours de réalisation, et un dernier n'a pas encore débuté. Ces lotissements sont des opérations de logements, allant de 5 à 38 habitations.

Le besoin en logement sur le territoire de la communauté de commune est important du fait d'un solde migratoire positif, d'une baisse du nombre d'occupants par logement, et d'une augmentation du parc sous occupé (résidences secondaires). Dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH), des orientations ont été définies :

- Diversifier la production de logements dans une gestion raisonnée et maîtrisée du territoire en privilégiant les formes urbaines d'habitat
- Développer et diversifier l'offre d'habitat à vocation sociale
 - Personnes défavorisées : logements locatifs d'intégration, hébergement d'urgence
 - Jeunes et travailleurs saisonniers : création d'une structure collective, logements en diffus
- Requalifier le parc privé ancien (logements insalubres, inadaptés...)
- Développer une offre d'habitat adaptée aux besoins des populations spécifiques (personnes âgées, handicapées...)
- Promouvoir un habitat plus sain et plus durable
- Mettre en place des services nécessaires au développement résidentiel du Sud Goëlo (transport, services...)
- Mettre en place un dispositif de suivi-évaluation de la politique locale de l'habitat du Sud Goëlo

La commune de Tréveneuc compte 18 logements sociaux. Trois appartements appartenant à la commune se situent à l'aplomb de l'église,

3 maisons sont aménagées spécifiquement pour les personnes âgées et/ou handicapées, et 6 logements vont être réalisés dans le lotissement en cours de construction. La commune s'est engagée au sein du PLH à faire réaliser au moins 20% de logements sociaux au sein de chaque opération de lotissements.

Enfin, le prix du foncier à Tréveneuc est très avantageux. En effet, le mètre carré coûte en moyenne 1500 euros contre 1900 euros à Saint-Quay Portrieux, commune littorale limitrophe. Toutes les autres communes littorales jusqu'à Saint-Brieuc ont un prix du foncier plus élevé. Le prix d'achat du terrain peu élevé pour la zone est donc un avantage pour la commune.

La présence de lotissements récents et de logements sociaux ainsi que le prix peu élevé du foncier sont des atouts attirants de nouvelles populations à la recherche d'un cadre de vie agréable à proximité de la mer.

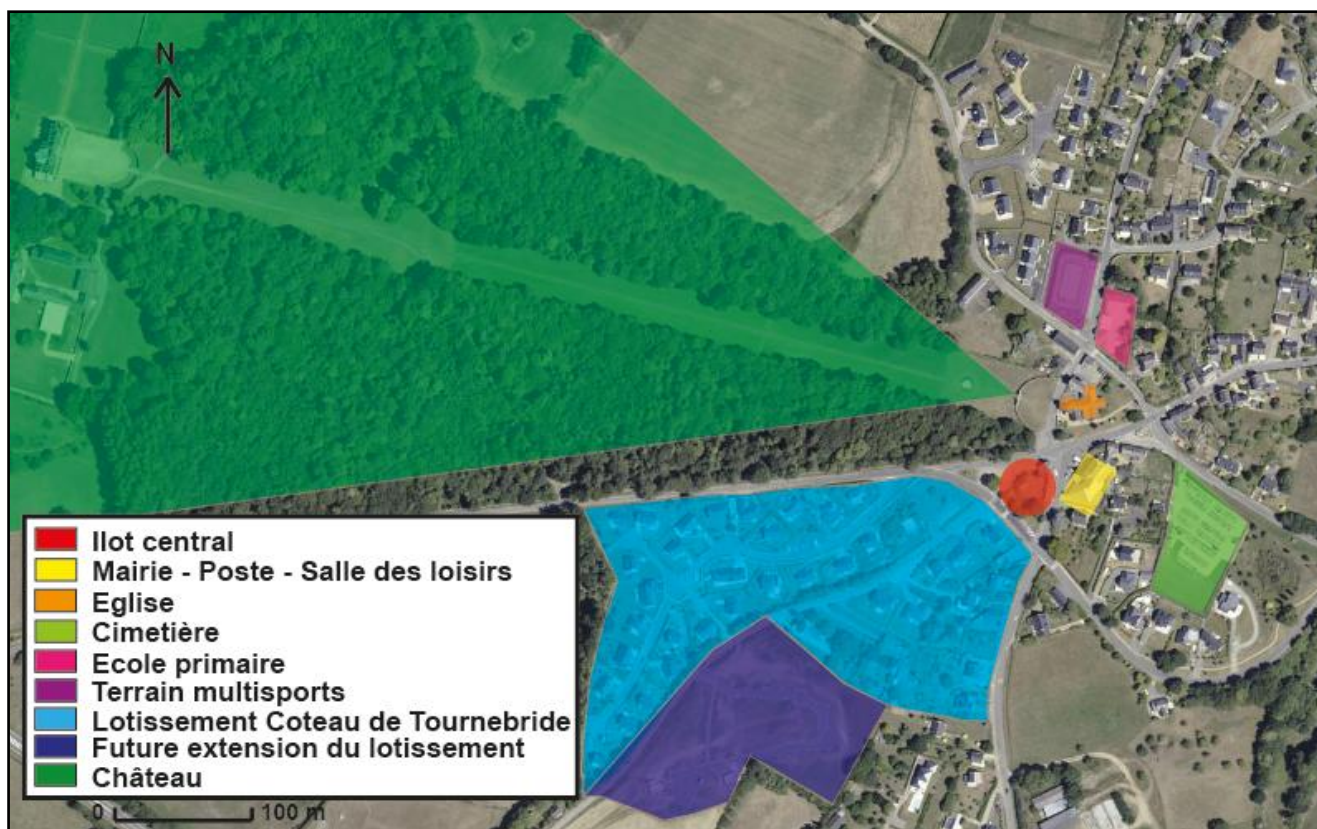
PARTIE 2 : Diagnostic de la zone d'étude

I – Périmètre de l'étude



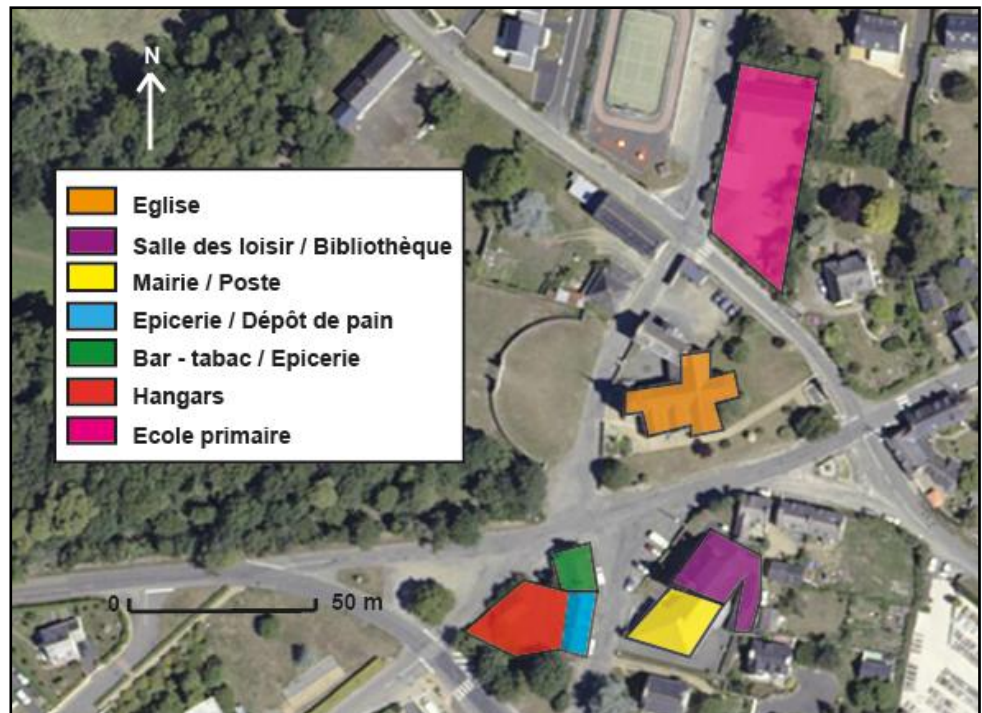
Carte 10 : Localisation de l'îlot et des rues adjacentes
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Le territoire qui nous intéresse dans cette étude est celui du centre bourg, et plus particulièrement l'îlot central et ses abords. Il se trouve au cœur d'un bourg bien équipé avec la mairie-poste, la bibliothèque, l'église, l'école primaire Saint-Jean, deux commerces, et la ligne 9 du réseau de bus « Tibus » allant de Paimpol à Saint Briec. L'îlot central à la forme d'un triangle, délimité par la rue de Kercadoret au Nord, la rue de Kerezern au Sud, et la Place du Bourg, qui est en fait une rue, à l'Est. L'îlot est raccordé aux réseaux et fait face à un Espace Boisé Classé situé sur sa façade Nord (carte 10).



Carte 11 : Localisation des différents bâtiments du bourg (1)
 Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Il est nécessaire d'élargir un peu la connaissance de la zone d'étude afin de mesurer tous les enjeux du projet et de comprendre le fonctionnement du bourg dans sa globalité. L'ilot est à proximité immédiate et accessible à pied du lotissement du Coteau de Tournebride situé à l'Ouest. L'école primaire, au Nord, est importante à prendre en compte car les enfants se rendent chaque midi jusque dans le bourg pour déjeuner à la cantine scolaire située dans la salle des loisirs (cf II 3 b). Le cimetière se trouve quant à lui au Sud, un peu à l'écart du bourg (carte 11)



Carte 12 : Localisation des différents bâtiments du bourg (2)
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

L'îlot central est composé de l'épicerie-dépôt de pain, du bar-tabac, et d'un ensemble de hangars situés à l'arrière des commerces. Les différentes rues partant en étoiles à partir de l'îlot, la salle des loisirs, et la mairie (carte 12) sont également intéressantes à étudier.

Les bâtiments de l'îlot central du centre-bourg ont été acquis par la commune en 2006 à Denis Espivent de la Villesboisnet, propriétaire du château de Pommorio et dès lors, la commune a eu pour projet de réaménager cet ensemble afin de le rendre plus attractif et agréable mais aussi plus sûr du point de vue de la circulation.

L'îlot est situé dans la zone UA du PLU dont les caractéristiques urbaines sont les suivantes :

- Centre urbain traditionnel
- Sont autorisées les constructions à usage d'habitation et les activités et services nécessaires à la vie sociale (ex : commerces)
- Bâtiments édifiés en continus et à l'alignement des voies et places

II – Inventaire et analyse des composantes du bourg

1. Analyse de l'ilot central

a/ Présentation de l'ilot

L'ilot central est composé d'une Epicerie-Dépôt de pain nommée « La Corbeille à pain », du Bar-Tabac « Chez Steph », et de hangars situés à l'arrière de ces bâtiments. A l'étage, se trouve un appartement occupé par le gérant du bar-tabac. L'ensemble de ces bâtiments appartiennent à la mairie qui les loue aux commerçants. Les commerces sont orientés vers l'Est et bénéficiant du soleil le matin. Les hangars à l'arrière sont protégés du vent grâce à l'espace boisé du château.

b/ Evolution du bâti traditionnel



Photographie 18 : Les bâtiments d'origine avant leur transformation
Source : treveneuc.e-monsite.com



Photographie 19 : Les bâtiments actuels
Source : Morgane BEUREL

Ces bâtiments ont beaucoup évolués depuis leur construction. Les anciennes maçonneries de pierres ont été recouvertes de crépis de couleur légèrement rosé et les lucarnes traditionnelles ont été remplacées par des chien-assis. Par ailleurs, les encadrements en brique des ouvertures ont disparus et les ouvertures initiales ont été dénaturées afin de les agrandir (photographies 18 et 19). Toutes ces modifications ont aboutie à une dégradation des qualités du bâti ancien.

c/ Les bâtiments secondaires



Photographie 20 : Les bâtiments secondaires à l'arrière des commerces

Source : Morgane BEUREL

Les bâtiments secondaires et hangars situés à l'arrière des commerces forment un ensemble architectural incohérent car tous les édifices sont de volumétries et de hauteurs différentes. L'ajout de cet ensemble a supprimé les ouvertures et l'ensoleillement à l'arrière des commerces. Par ailleurs, l'absence de trottoir ou de bordure ne permet pas de délimiter clairement l'espace public et l'espace privé. Le défaut d'entretien donne aussi au visiteur une impression d'abandon et de friche. Enfin, la présence de matériaux dangereux tels que l'amiante et l'utilisation de matériaux précaires comme la taule rendent les hangars vétustes (photographies 20 et 21).

Cet ensemble de bâtiments secondaires contribue donc à la dégradation des qualités du paysage urbain.



Photographie 21 : 21a, « Garage » ; 21b, hangard
Source : Morgane BEUREL

d/ L'état physique et sanitaire du bâti

L'ensemble des bâtiments ont un état physique dégradé et sanitaire préoccupant. En effet, ces bâtiments possèdent de l'amiante qui est un matériau dangereux pour la santé si des particules sont inhalées. Ce matériau est retrouvé dans les plafonds, les murs et les dalles de sols des deux commerces ce qui représente un problème sanitaire. Les murs des commerces ont quant à eux un problème de remontée d'humidité.

Le logement de 120 m² situé à l'étage présente lui aussi plusieurs défauts. D'une part, il y a une absence de ventilation dans différentes pièces, d'autre part, la mauvaise isolation thermique ainsi que la présence d'humidité ont contraint le locataire actuel à réaliser des travaux afin de remédier en partie à ces problèmes.

Ainsi, de lourds travaux sont rendus nécessaires par l'état du bâti afin de le rendre plus habitable mais surtout plus sain.

e/ L'accessibilité des bâtiments

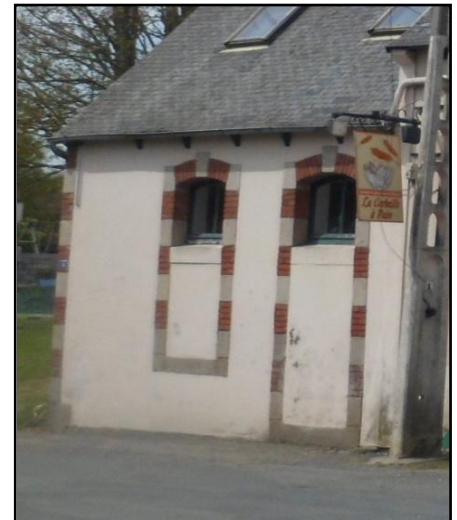
La présence de marches à l'entrée de chaque commerce empêche leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) (photographie 22). De plus, le défaut de trottoirs devant les commerces fragilise la sécurité des piétons face aux voitures. Par ailleurs, l'accès au logement s'apparente davantage à une sortie de secours qu'à une véritable entrée (photographie 23). Enfin des ouvertures existantes ont été obturées grossièrement (photographie 24). Tous ces éléments rendent l'accessibilité aux commerces difficile.



Photographie 22 : 22a, marches du dépôt-pain ; 22b , marches du bar-tabac
Source : Morgane BEUREL



Photographie 23 : Entrée du logement
Source: Morgane BEUREL



Photographie 24 : Ouvertures condamnées
Source : Morgane BEUREL

2. Dysfonctionnements routiers de l'îlot

a/ Une ambiance routière dangereuse

La morphologie large et rectiligne des différentes chaussées du centre bourg favorise une circulation automobile rapide malgré la limitation de vitesse à 50 km/h, la proximité des commerces, et la présence des piétons. De plus, les automobilistes pratiquent l'îlot comme un rond point et ne respectent pas les marquages au sol, qui plus est sont peu visibles en raison de l'usure. Ainsi, dans les principaux carrefours du bourg, les conducteurs pratiquent les « Stop » comme des « Cédez le passage » et coupent fréquemment les carrefours sur la gauche (photographie 25).



Photographie 25 : Un automobiliste coupant le carrefour
Source : Morgane BEUREL

Les automobilistes ont tendance à rouler à vive allure car la voirie est exclusivement routière malgré la situation en cœur de bourg à l'exception de 2 passages piétons près de l'arrêt de bus Rue de Kerezen. Ces traversées piétonnes sont rendues dangereuses du fait de la vitesse excessive des automobilistes.

Par ailleurs, le centre bourg côté commerces ne possède aucun passages piétons ni trottoirs (photographie 26). Leur absence offre un espace banalisé affecté exclusivement à l'automobile, les automobilistes oublient la présence des piétons et ont donc tendance à rouler plus rapidement. Les espaces piétonniers sont inexistantes aussi bien le long des rues que devant l'ilot si bien que le bar-tabac ne peut disposer d'un espace terrasse aménagé sans que cela nuise à la sécurité des consommateurs.

Tréveneuc possède donc un centre-bourg automobile où le piéton est ignoré.



Photographie 26 : Absence d'espaces piétons
Source : Morgane BEUREL

c/ Un stationnement insuffisant

L'usage est d'utiliser la voiture pour se rendre dans le centre-bourg, or il n'existe dans cette zone que 8 places de stationnement en face de la salle des loisirs, dont une destinée aux personnes à mobilité réduite. Le marquage au sol est très estompé et la plupart des utilisateurs ne le respectent pas. En cas de plus forte affluence, comme lors des rendez-vous associatifs, les habitants n'ont pas assez de stationnement et se garent de façon anarchique le long des rues, notamment en face de la Mairie et des commerces. De plus, une distance de 5 mètres est obligatoire entre les places de stationnement en bataille et la voie publique, ce qui n'est pas le cas ici et rend certaines manœuvres dangereuses. Enfin, de nombreux habitués des commerces n'utilisent pas ces emplacements et stationnent leur véhicule sur la chaussée. Cela est gênant à la fois pour la circulation, la visibilité et pour les piétons (photographie 27).



Photographie 27 : 27a, véhicules stationnés sur les emplacements prévus à cet effet ; 27b, deux véhicules mal stationnés ; 27c, véhicule stationné très près du commerce

Source : Morgane BEUREL

d/ Une signalétique peu lisible

Il y a également dans ce bourg un problème de signalétique. En effet, les lieux d'intérêt sont peu indiqués et la multiplication de panneaux disposés sur un même poteau est à l'origine d'un manque de lisibilité. Cela est accentué par la taille réduite des panonceaux. Par ailleurs, l'ensemble du balisage est désuet et présente des signes manifestes d'usures. Il manque en effet des lettres sur certaines indications, d'autres sont nettement altérées (photographie 28).



Photographie 28 : 28a, multiplication d'indications directionnelles, absence de certains caractères ; 28b, signalétique ancienne et dégradée

Source : Morgane BEUREL

3. Inventaire et analyse du patrimoine bâti du bourg

a/ L'église



Photographie 29 : Eglise Saint-Colomban et son monument aux morts

Source : Morgane BEUREL

L'église paroissiale Saint-Colomban est située au centre de la commune, qui a été urbanisée en étoile autour d'elle, dans l'axe du château de Pommorio (photographie 29). L'église se tient au sein d'un enclos surélevé délimité par un mur de schiste et de granite. Le presbytère, se situe à l'arrière de l'église, accolé au bras nord du transept.

L'église est entourée par une simple surface enherbée, à l'exception de très jeunes arbres récemment plantés et d'un parterre fleuri près du monument aux morts datant des années 1920.

Cet édifice constitue un patrimoine important pour la commune, contribue à son identité, et mérite d'être valorisé.

b/ La salle des loisirs



Photographie 30 : La salle des loisirs

Source : Morgane BEUREL

La salle des loisirs date de la fin du 19^{ème} siècle. Elle faisait office initialement de mairie et d'école de garçons. Elle est originale de part son architecture atypique pour la région. En effet, la présence d'une tour circulaire n'est pas commune. Les façades sont recouvertes d'enduit, les ouvertures sont encadrées de brique et sa toiture est faite d'ardoise (photographie 30).

Actuellement, la salle des loisirs possède plusieurs fonctions. Elle est utilisée en premier lieu chaque midi comme cantine scolaire pour les

enfants de l'école primaire. Pour cette utilisation, une cloison mobile est disposée dans la salle afin de créer un espace réservé à la restauration scolaire, cette salle étant par ailleurs utilisée par la mairie pour les réunions importantes, les mariages et autres célébrations, ainsi que par les associations locales. Quatre associations utilisent la salle pour y faire de la couture, de la peinture, de la danse bretonne, ou encore des jeux de cartes. Par ailleurs, 3 salles occupent le premier étage. La première sert de salle de stockage pour le comité des fêtes, la seconde de salle de stockage pour la bibliothèque municipale, et la dernière salle est utilisée pour les cours d'italien dans le cadre du jumelage de la commune de Tréveneuc avec la commune de Migliaro en Italie.

Cette salle de loisirs a donc des utilisations multiples ce qui peut parfois poser problème notamment au niveau de la cohabitation entre les enfants le midi et les personnes âgées qui viennent faire leurs activités juste après. Ces derniers ne sont pas tous indifférents aux miettes de pain laissées par les enfants. Par ailleurs, les cuisines se situent dans l'arrière cour, ce qui nécessite de faire de nombreux déplacements pour l'agent chargée de la restauration scolaire. Les fonctions de la salle des loisirs se doivent d'être redéfinies et le bâtiment atypique mérite d'être mis en valeur.

c/ La Mairie-Poste



Photographie 31 : Bâtiment de la Mairie et de la Poste
Source : Morgane BEUREL

Le bâtiment abritant la Mairie et la Poste est mitoyen à la salle des loisirs sur son flanc Ouest. Ce bâtiment d'architecture plus contemporaine

construit en 1999 est en très bon état. Une rampe permet son accès ainsi qu'à la salle des loisirs aux personnes à mobilité réduite (PMR). Sa balustrade est en métal peint en bleu et un parterre fleuri a été réalisé, s'inspirant davantage de paysages exotiques (cactus, palmier, sable...) que des essences locales (photographie 31). Les bureaux de la Mairie et de la Poste sont ouverts du lundi au samedi uniquement en matinée ce qui est suffisant pour la demande.

4. Autres éléments urbains d'intérêt

a/ La rue des Eruitys



Carte 13 : Localisation de la Rue des Eruitys
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Cette rue relie le centre-bourg à l'école primaire en passant entre les entrées du château et de l'église (carte 13). Elle est actuellement à double sens malgré sa faible largeur, et souffre d'un gros manque de visibilité au niveau du carrefour de l'école à cause des murs de pierres des bâtiments qui en font l'angle. De plus, un « Stop » marque la sortie de cette rue, mais le panneau est peu visible et la bande blanche au sol est totalement effacée (photographie 32). Cette rue présente donc des problèmes en termes de sécurité.



Photographie 32 : Les murs de pierres masquant la visibilité au carrefour de l'école, le panneau peu visible et le marquage absent
Source : Morgane BEUREL

Par ailleurs, l'entrée du château n'est pas valorisée. Devant le grand portail de fer, il y a un espace enherbé complètement vierge, à l'exception de petits « poteaux » soutenant une chaîne (photographie 33). Il est important de noter que cette parcelle appartient à la commune.



Photographie 33 : Allée du château (visible en arrière plan)
Source : Morgane BEUREL

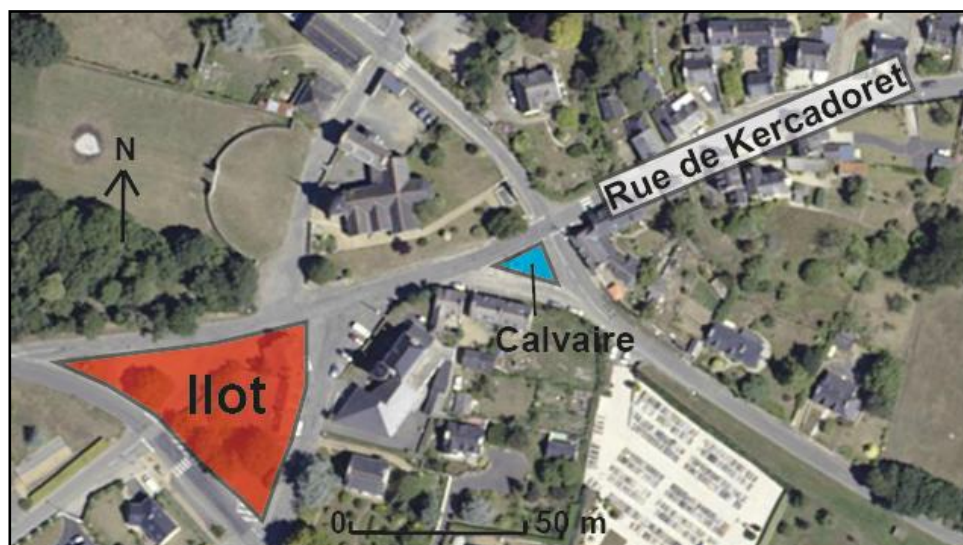
b/ L'école primaire Saint Jean

L'école primaire Saint-Jean (photographie 34) possède deux classes accueillant 36 élèves pour l'année 2012-2013. Cet effectif reste relativement stable au cours des années. Parmi ces élèves, environ 26 enfants mangent chaque midi à la cantine située dans la salle des loisirs. Pour s'y rendre, ils doivent emprunter la rue des Erutys dont la visibilité du carrefour n'est pas bonne ce qui le rend dangereux. Ils doivent également traverser le centre-bourg qui n'est pas du tout aménagé pour les piétons, ce qui peut s'avérer dangereux surtout avec des enfants imprévisibles et distraits qui n'ont pas conscience du danger que la circulation représente pour eux.



Photographie 34 : Ecole Saint-Jean
Source : Morgane BEUREL

b/ Le calvaire

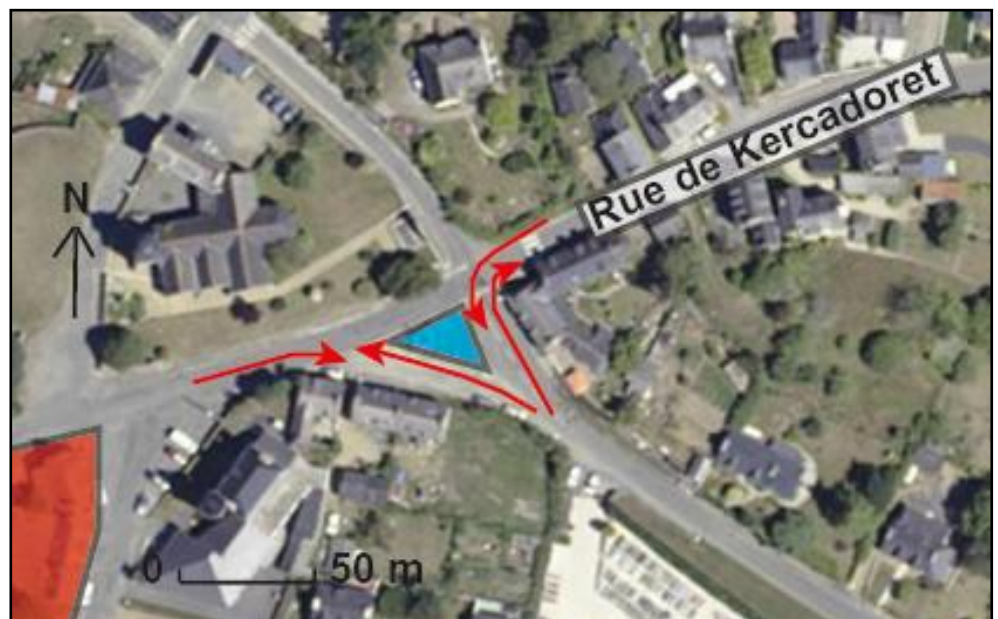


Carte 14 : Localisation du calvaire
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL



Photographie 35 : Calvaire en haut de la rue de Kercadoret
Source : Morgane BEUREL

Ce calvaire datant de 1867 est situé à l’embranchement de la rue de Kercadoret et de la rue du Kerpont (carte 14 et photographie 35). C’est une croix de type Hernot érigée dans un petit enclos surélevé fermé par une grille. Elle porte un Christ sculpté, et est taillée dans le granite ainsi que son soubassement. Ce calvaire a été réalisé sur commande de la famille Chrestien de Tréveneuc.



Carte 15 : Circulation automobile autour du calvaire
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Actuellement, les automobilistes passent à droite ou à gauche du calvaire selon la direction qu’ils empruntent ensuite (carte 15). La route étant assez étroite des deux côtés, cette pratique peut aboutir à une rencontre frontale avec un autre usager de la route. La circulation automobile autour de ce calvaire est donc source d’insécurité.

c/ Le chêne



Carte 16 : Localisation du chêne dans le bourg
Source : Géoportail , réalisation : Morgane BEUREL

Un chêne centenaire est situé à l'arrière des commerces (carte 16 et photographie 36). C'est un patrimoine naturel important pour le centre-bourg, il contribue à la qualité environnementale de ce lieu. Une poubelle ainsi que des automobilistes se garant très fréquemment sous cet arbre dénature l'harmonie que cet élément végétal offre au bourg. Pour beaucoup d'habitants, il est essentiel de préserver cet arbre dans le futur projet de réaménagement du bourg de Tréveneuc.



Photographie 36 : Le chêne – vue Ouest
Source : Morgane BEUREL

d/ Elément décoratif à l'entrée de bourg



Carte 17 : Localisation de l'élément décoratif d'inspiration « Coquille Saint-Jacques »
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL



Photographie 37 : L'élément décoratif d'inspiration « Coquille Saint-Jacques »
Source : Morgane BEUREL

Un élément décoratif inspiré de la Coquille Saint-Jacques, très présente dans la région à cause de la proximité de Saint-Quay Portrieux qui en est la capitale, est disposé à l'entrée de bourg en provenance de Plouha (carte 17 et photographie 37). Cet objet n'a pas de fonction particulière, si ce n'est marquer visuellement l'entrée dans le bourg. Il se trouve sur un terre-plein enherbé et quelques éléments floraux agrémentent le tout. La portion bitumée située entre la décoration et le chêne n'est jamais utilisée car les automobilistes sortant du bourg et voulant aller vers Plouha utilise la portion situé à gauche sur le cliché, alors que ceux souhaitant prendre une autre direction emprunte la portion marquée d'un « Stop » entre le chêne et les bâtiments secondaires. Cet élément décoratif peut laisser perplexe et poser problème quant à la lisibilité de la route pour des usagers de passage qui ne connaissent pas les lieux et qui ont donc des difficultés à savoir quelle

est la voie à emprunter. Aucun tracé n'est vraiment défini et chacun fait comme bon lui semble, il sera donc nécessaire de délimiter les voies de cet espace.

e/ Les terrains de boules et l'espace enherbé

Cet espace situé à l'Ouest du bourg a peu d'utilité. Il présente deux terrains de boules qui ne sont pour ainsi dire pas utilisés, et un espace enherbé présentant l'unique intérêt d'apporter un espace végétal au bourg. Cette aire qui pourrait être agréable et propice à la détente lors des beaux jours n'est pas équipée d'assises, et la proximité de la route apporte des nuisances sonores et donne un sentiment d'insécurité. Il faudra donc intégrer cet espace au futur projet afin d'exploiter le maximum de son potentiel (photographie 38)



Photographie 38 : Terrains de boules et aire enherbée
Source : Morgane BEUREL



Carte 18 : Localisation de la borne de type Michelin
Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Cette borne routière de type Michelin est érigée au Sud du bourg, à 100 mètres de l'église (carte 18 et photographie 39). D'après les dates figurant sur le coin inférieur gauche de chaque face, elle a été érigée le 19 juillet 1927 et complétée le 21 novembre 1936. Cette borne en parfait état est le deuxième exemplaire repéré jusqu'à présent sur la façade littorale du département. De part la rareté de cet élément, il est important de le préserver dans le projet.



Photographie 39 : Borne Michelin
Source : Morgane BEUREL

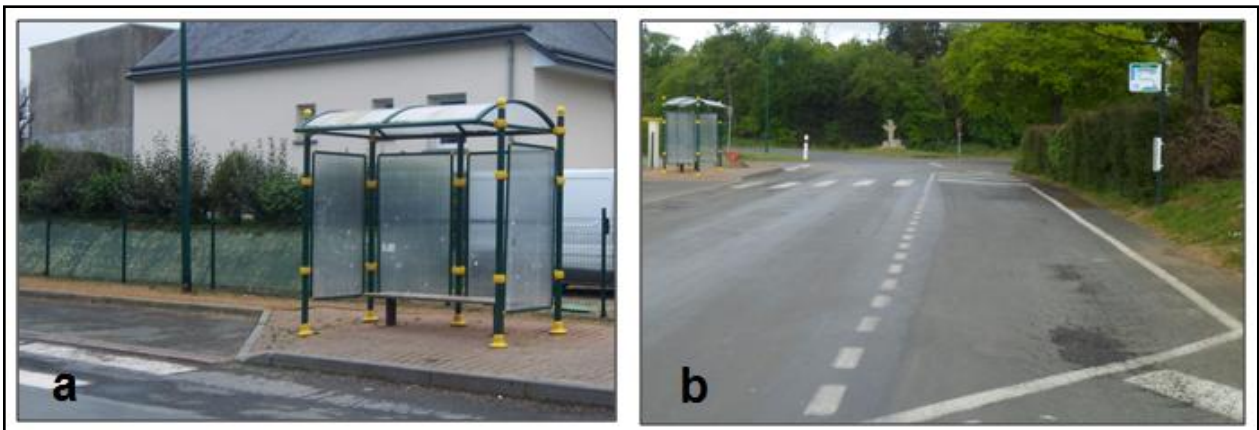
g/ Les arrêts de bus



Carte 19 : Localisation des 2 arrêts de bus

Source : Géoportail ; réalisation: Morgane BEUREL

Les arrêts de bus sont situés rue de Kerezern, derrière les bâtiments secondaires des commerces (carte 19). En ce qui concerne l'arrêt de bus en direction de Saint Briec, il existe le long de la route un espace réservé au bus pour qu'il puisse effectuer son arrêt sans gêner la circulation durant la montée ou la descente des usagers. De plus, il y a de ce côté un abris bus dont l'ensemble de la structure est en composant plastique. Les parois sont translucides mais ne permettent pas de voir distinctement au travers, et les structures sont en plastique vert et jaune. L'ensemble n'est pas très esthétique et donne l'impression que l'infrastructure est peu solide (photographie 40a). Concernant l'autre côté de la voie, il existe là aussi un décroché de la chaussée permettant l'arrêt du bus. Par contre, il n'y a pas d'abris bus permettant aux usagers de s'abriter en cas d'intempérie, ou de s'asseoir durant l'attente (photographie 40b) ce qui est inconfortable pour les personnes qui utilisent ce lieu. De plus, la configuration actuelle des lieux et l'absence de quai rendent l'accès au bus difficile voir impossible pour les PMR.



Photographie 40 : 40a, abris bus ; 40b, arrêt de bus

Source : Morgane BEUREL

5. L'avis des Tréveneucois

Lors d'un projet comme celui-ci, l'avis de la population est primordial pour connaître ses besoins en termes d'aménagements sur la commune. En effet, ce sont les utilisateurs de l'espace qui sont les premiers concernés et les premiers destinataires des modifications réalisées. C'est la raison pour laquelle j'ai réalisé des entretiens qui avaient pour objectif de connaître la position des Tréveneucois quant à l'utilisation du centre bourg. Les personnes interrogées étaient toutes des habitants de la commune. Après m'être présentée et avoir expliqué ma démarche, je posais des questions afin de connaître leur avis sur le bourg. Mes questions étaient ouvertes afin de favoriser une discussion plus libre.

Quatre cessions de discussion, réalisées entre le 12 avril et le 5 mai, de 10h à 12h ou de 14h à 17h m'ont permis d'obtenir les résultats suivants⁴ :

- Ralentir les voitures : 60%
- Créer des espaces verts et fleuris supplémentaires : 60%
- Réhabiliter les commerces actuels : 50%
- Démolir totalement avec une nouvelle orientation des bâtiments : 50%

(Dans les deux cas une volonté forte de redynamiser les commerces.)

- Maintenir le style architectural breton (pierre, bois, brique) : 50%
- Créer un espace public extérieur protégé des voitures : 50%
- Laisser la priorité aux piétons : 40%
- Construire une nouvelle cantine : 40%
- Créer un local ou un espace modulable pour les différentes activités et associations : 40%
- Mettre en place des sens uniques : 35%
- Construire des logements dans le bourg : 30%
- Offrir plus de stationnement : 30%
- Préserver le vieux chêne : 25%

La volonté de sécuriser le bourg notamment au niveau de la vitesse de circulation de l'automobile semble être important pour les habitants ainsi que la volonté de préserver le « cachet » de Tréveneuc. Ils veulent conserver l'aspect traditionnel du village auquel ils sont très attachés.

Des tendances générales se dégagent, mais les habitants sont assez partagés ou indécis. Par exemple à la question « Souhaitez vous que les nouveaux bâtiments gardent le style architectural breton ? », 50% m'ont

⁴ Le pourcentage indiqué est celui des personnes favorables

répondit « oui », mais cela ne veut pas dire que l'autre moitié ne le veut pas, ces personnes sont indifférentes et n'ont pas de préférence. Par ailleurs, leurs souhaits diffèrent en fonction de leurs usages personnels. Il faut noter que les habitants, et surtout les anciens, sont très attachés à leur commune et à sa tranquillité. Ils ne voient pas forcément d'un très bon œil tous les changements qui ont été récemment réalisés, ou que la commune souhaite réaliser dans le futur. En effet, beaucoup d'entre eux ne souhaitait pas la construction du dernier lotissement car celui-ci attirerait de nouvelles personnes, ce qui nuirait au calme. De même, des travaux d'aménagement au niveau du centre bourg poseraient problème d'une part pendant toute la durée des travaux, car les personnes très attachées à leurs habitudes seront obligées de les modifier, d'autre part cela modifierait la physionomie du bourg. Ces personnes estiment qu'elles sont bien comme elles sont, et qu'il n'y a rien à améliorer bien qu'elles constatent le vieillissement du bourg, son aspect vétuste et son manque de sécurité. « Ca nous convient très bien tel que c'est aujourd'hui ». Enfin, lorsque j'utilise le terme « redynamiser », les habitants répondent « il ne faut pas rêver, ce n'est pas parce que de nouveaux bâtiments sont créés à Tréveneuc que les habitants des communes voisines vont y venir ! ». Il y a donc un paradoxe entre le constat que font les habitants à propos du centre-bourg, ils sont très réalistes et ont conscience des problématiques, cependant beaucoup ne souhaitent rien modifier.

III - Objectifs du projets

Le diagnostic réalisé a permis de mettre en évidence les forces et les faiblesses du centre- bourg de Tréveneuc :

Forces :

- Proximité du littoral
- Calme et tranquillité, ambiance familiale
- Saint-Brieuc à 30 minutes
- Prix du foncier par rapport aux communes littorales voisines
- Patrimoine intéressant

Faiblesses :

- Peu d'aménagements touristiques
- Bourg vieillot, manque de convivialité
- Bourg automobile, place du piéton inexistante
- Insécurité liée à la vitesse des voitures
- Plan de circulation incohérent

Le projet de réaménagement du bourg de Tréveneuc devra donc répondre aux objectifs suivants :

- Promouvoir une image dynamique du bourg à travers les commerces
- Intégrer du logement social et/ou pour personnes âgées
- Sécuriser la circulation automobile et redonner sa place au piéton
- Promouvoir des aménagements et des constructions raisonnées et durables

PARTIE 3 : Propositions d'aménagement

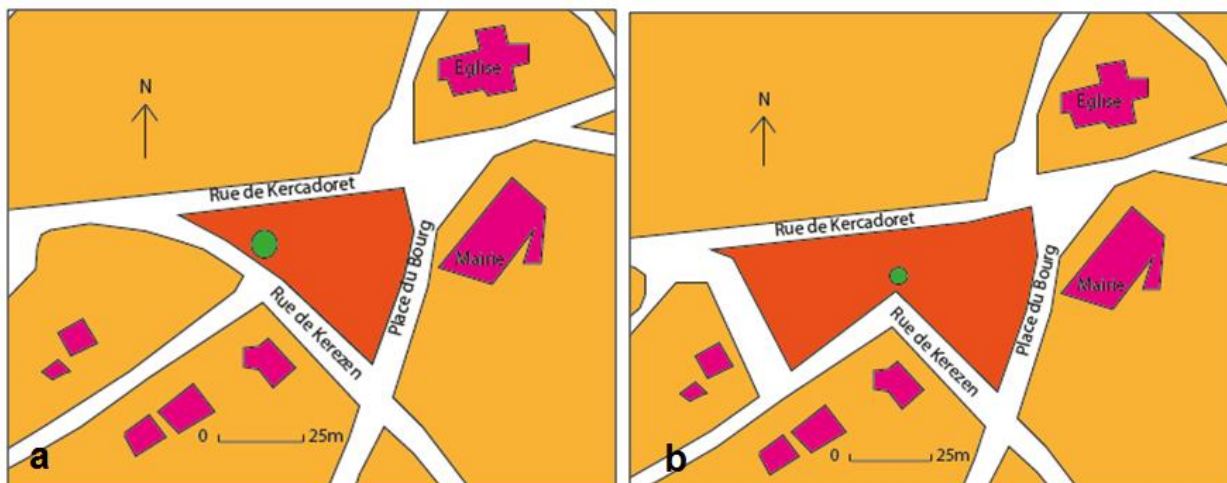
I – Nouveau plan de circulation

1. Présentation générale des modifications

Le terme « plan de circulation » concerne un « ensemble de mesures techniques et réglementaires visant à améliorer les conditions de circulation en optimisant au mieux l'infrastructure existante »⁵. Un plan de circulation permet de coordonner l'ensemble de toutes les réglementations locales appliquées à la circulation telles que les sens uniques, la gestion du stationnement, le régime de priorités, etc.

La création d'un nouveau plan de circulation s'avère nécessaire dans ce projet. Dans un premier temps, le tracé de la rue de Kerezen (carte 20a) traversant la commune sera modifié et passera à l'Ouest de l'emplacement actuel des terrains de boules (carte 20b). Cette route appartient à la commune mais dépend du domaine public, elle est donc inaliénable. Une enquête d'utilité publique devra être réalisée afin de prouver que cette déviation est nécessaire. L'accord obtenu, la nouvelle portion de route pourra alors être construite. L'ancienne rue n'ayant plus d'intérêt devient aliénable et peut être récupérée par la commune afin de l'intégrer à son projet global de requalification du centre bourg. Cette modification du tracé de la route est intéressante car elle permet d'agrandir la surface de l'ilot central afin d'optimiser son utilisation. Par ailleurs, les portions bitumées situées de part et d'autre du chêne vont être supprimées pour obtenir un espace homogène en vue d'y intégrer les nouveaux équipements. L'ilot sera donc délimité par les rues actuelles soient : par la rue de Kerezen (nouveau tracé) à l'Ouest, la rue de Kercadorez longeant le bois sur sa partie Nord, et la Place du Bourg sur sa partie Est.

⁵ CERTU

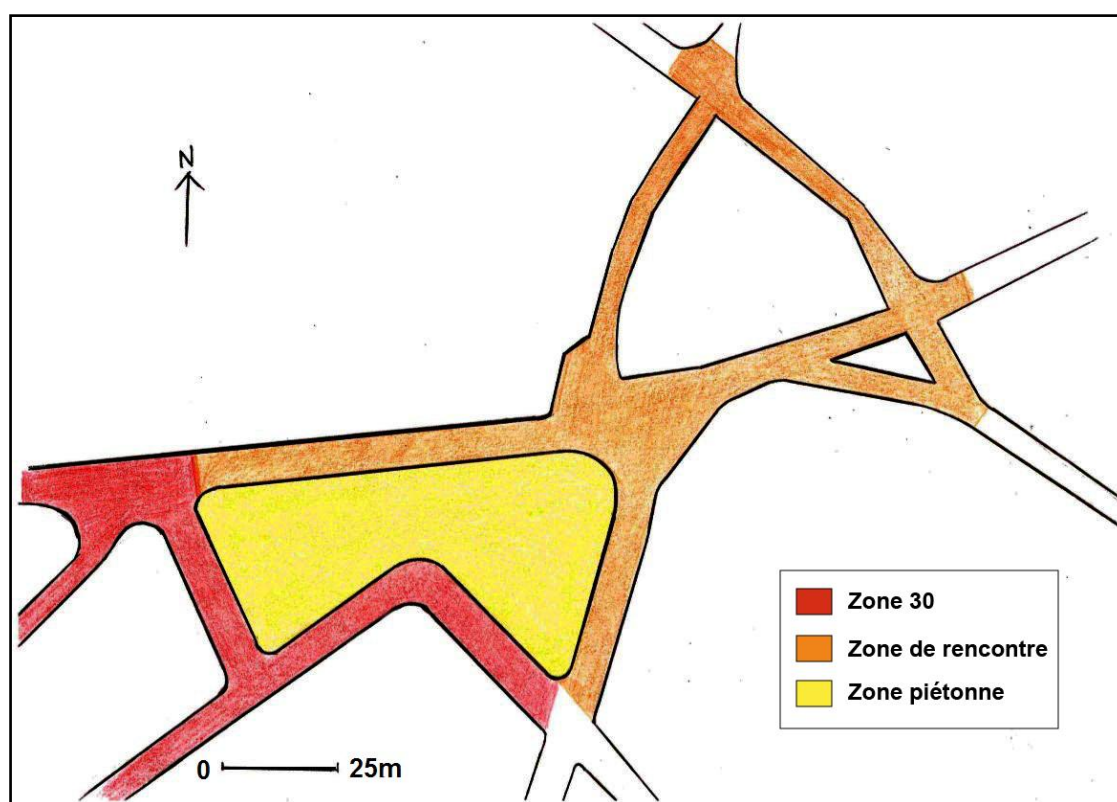


Carte 20 : 20a, délimitation actuelle de l'îlot ; 20b, délimitation future de l'îlot après modification du tracé de la rue de Kerezen

Source : Géoportail ; réalisation : Morgane BEUREL

Les différentes routes délimitant l'îlot, les rues entourant l'église ainsi que l'îlot lui-même deviendront des zones de circulations apaisées⁶ afin que la rue ne soit pas vouée uniquement à la circulation (carte 21). Plusieurs usages, activités et fonctions y cohabiteront. La zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne sont des outils qui permettront d'organiser le partage de l'espace public.

2. Requalification de la voirie

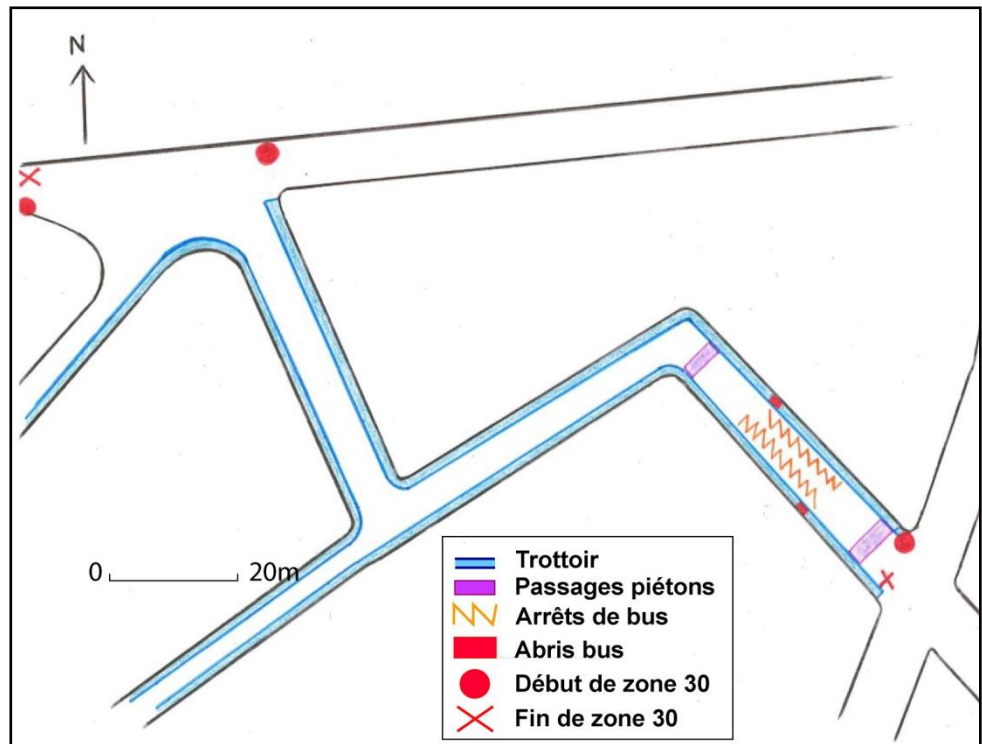


Carte 21 : Localisation des différentes zones d'apaisement

Source : Morgane BEUREL

⁶ Zones piétonnes, zone de rencontres et zones 30

a/ Zone 30



Carte 22 : Aménagements de la zone 30
Réalisation : Morgane BEUREL

La rue de Kerezen décrit aujourd'hui une large courbe en délimitation de l'ilot. Le nouveau tracé se compose de deux sections à angles droit. Cette route bénéficiera d'une circulation apaisée grâce à l'aménagement d'une zone 30 (cartes 21 et 22) qui se poursuivra dans le lotissement. L'automobile restera présente, les trottoirs seront sécurisés et les traversées de chaussées clairement identifiées. Le revêtement de la rue sera de couleur foncée afin de bien faire ressortir les passages piétons et les limites avec les zones de rencontre et piétonnes qui bénéficieront d'un traitement différent. Par ailleurs, une signalisation adaptée marquant le début et la fin de la zone 30 devra être installée.

Cette rue est située sur le parcours d'une ligne de transports en commun dont les bus passent régulièrement. Les angles du nouveau tracé des voies devront donc être assez larges afin que l'espace de giration soit suffisant pour le passage des bus. Par ailleurs, la section de voie où se trouvent les arrêts de bus doit être assez large pour accueillir deux voies de circulation (2,5 mètres chacune) et les trottoirs (1,40 mètre de chaque côté), elle doit donc faire 7,8 mètres de large. L'actuel emplacement des arrêts de bus répond à ces critères, c'est pourquoi ils resteront à la même place. De plus, cette localisation permet une liaison aisée et rapide avec le futur centre-bourg.

- **Les arrêts de bus**

Cette voie dispose actuellement d'arrêts de bus qu'il est nécessaire de maintenir car ils constituent des aménagements de voirie essentiels dans les déplacements des voyageurs. Ils doivent être aménagés avec la volonté de les doter de tous les éléments nécessaires à la sécurité, à l'accessibilité PMR et au confort.

En milieu urbain, l'aménagement du point d'arrêt doit être positionné sur chaussée, « en ligne » ou « en avancée »⁷. Dans ce cas, un point d'arrêt en ligne est choisi car il présente plusieurs avantages : accostage efficace, bonne insertion dans le flux routier, peu coûteux, facile à réaliser (schéma 1).

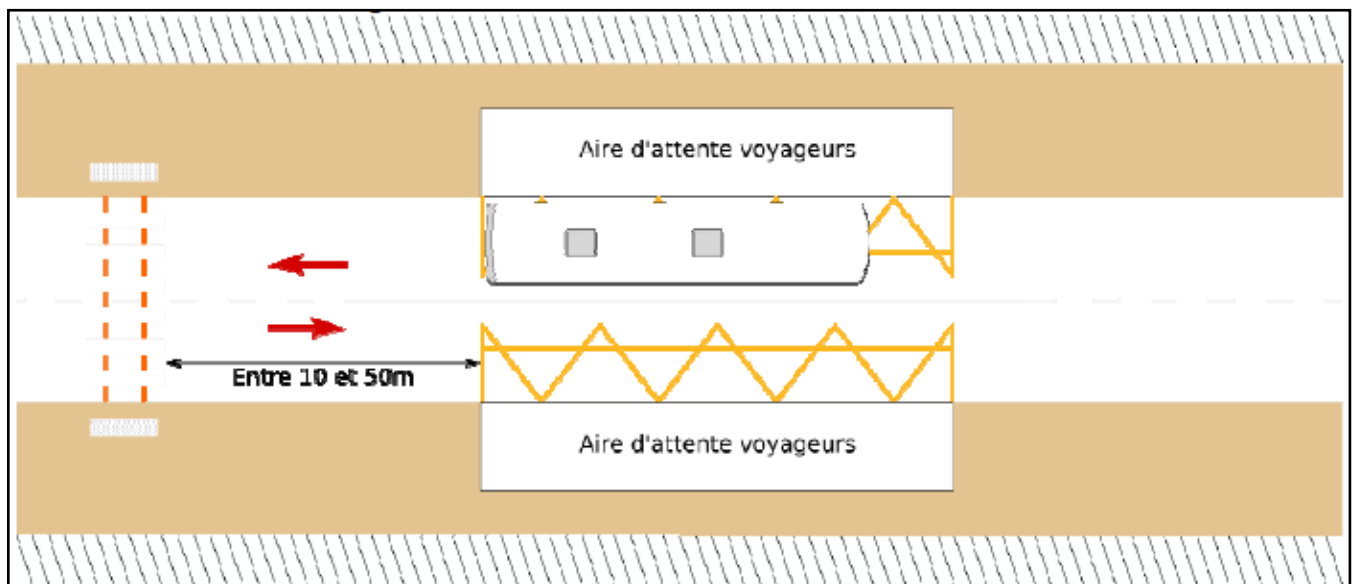


Schéma 1 : Arrêts de bus en ligne

Source : Syndicat Transport Ile de France STIF

L'arrêt en avancé présente l'avantage supplémentaire d'autoriser le stationnement, or dans notre cas, la proximité des carrefours de part et d'autre des arrêts n'autorise pas cette configuration. En effet, le quai de l'arrêt de bus doit mesurer 15 mètres de long conformément à la réglementation en vigueur. Cette configuration en ligne va permettre d'élargir le quai pour les voyageurs et dégager de l'espace supplémentaire pour les piétons. Les quais seront surélevés⁸ afin d'aider les personnes à mobilité réduite de monter plus facilement dans le bus. Par ailleurs, les points d'arrêts seront implantés en « vis à vis ». En raison de cette disposition, la traversée piétonne sera aménagée de part et d'autre des arrêts au niveau des carrefours.

⁷ Arrêté du 15 janvier 2007, article 12°.

⁸ Généralement de 18 cm

Concernant la signalisation horizontale des arrêts de bus, des lignes zigzag de couleur jaune devront être dessinées sur au moins 10 mètres⁹. « La signalisation verticale d'un arrêt d'autobus ou d'autocar des services réguliers de transports en commun est facultative »¹⁰ quant à elle. Cependant, celle-ci sera présente car elle permet de renforcer la visibilité du point d'arrêt. De même, des Bandes d'Eveil de Vigilance (BEV) seront installées afin de prévenir la traversée de la chaussée aux personnes aveugles et malvoyantes (carte 22 et photographie 41).

Par ailleurs, un point d'arrêt de bus est nécessairement matérialisé par un abri voyageur ou un poteau. Dans notre cas, un abri bus sera installé de chaque côté, même si le nombre de voyageur est faible, car la fréquence de passage est peu élevée et les temps d'attente sont parfois longs. Ces abris devront être esthétiques et protéger au maximum les voyageurs des intempéries. L'utilisation de matériaux régionaux, tels que la pierre, l'ardoise ou le bois, est souhaitée. L'aire d'attente accueillant ce mobilier spécifique doit être aménagée avec un revêtement adapté, une largeur de cheminement suffisante, et une pente la plus faible possible. Des éléments participants à l'amélioration du confort des voyageurs seront ajoutés tels que des assises, des poubelles et un éclairage. Enfin, une végétation maîtrisée participera à rendre le lieu plus agréable.

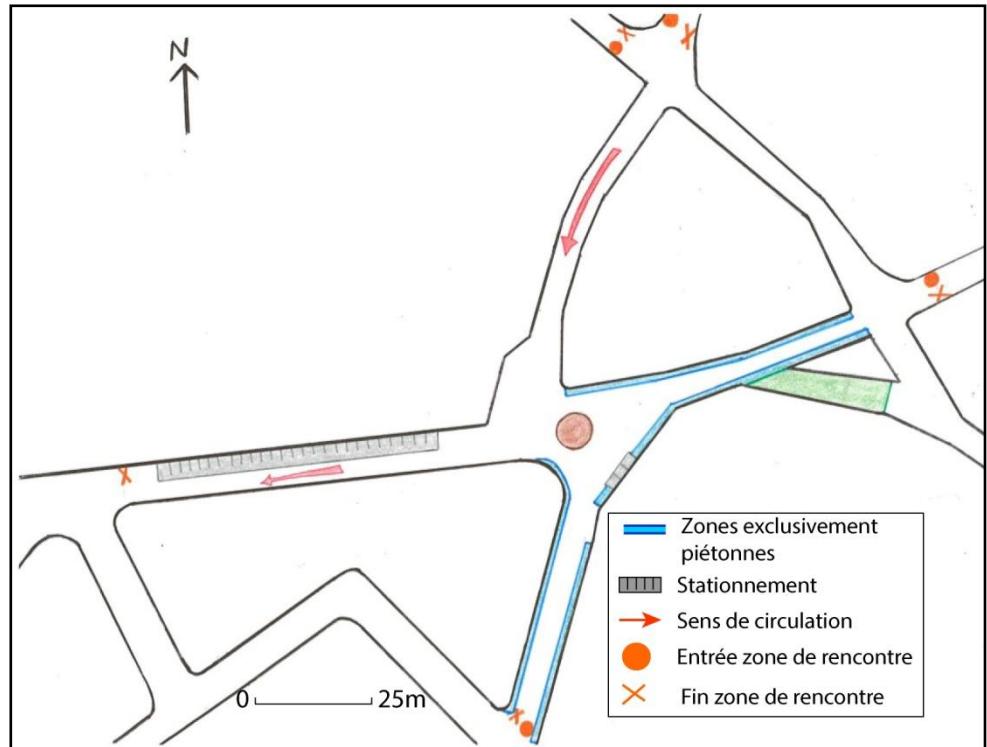


Photographie 41 : Exemple d'un arrêt de bus « en ligne » (zigzag, quai surélevé, BEV, abris bus)
Source : Morgane BEUREL

⁹ Article 118-3 de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière

¹⁰ Article 70-4 de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière

b/ Zone de rencontre



Carte 23 : Aménagements de la zone de rencontre
Réalisation : Morgane BEUREL

Le diagnostic a montré la nécessité de redonner aux piétons des espaces en cœur de centre bourg. Dans cette optique, la Place du Bourg sera requalifiée en « zone de rencontre »¹¹ (carte 23). Cette zone de rencontre constituera une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Elle sera d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité du piéton car dans cette zone, les piétons sont autorisés à traverser la chaussée en tous lieux et bénéficient de la priorité sur les véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Piétons, deux roues et véhicules se partageront donc l'espace avec une meilleure sécurité et une plus grande tranquillité, dans le respect mutuel des besoins de chacun. La zone de rencontre concernera donc la Place du Bourg et l'ensemble des voies entourant l'église (Rue de Kercadoret, Rue des Eruitys et Rue de Perhemeno). La Rue de Perhemeno est incluse dans ce schéma routier afin de sécuriser les abords de l'école primaire.

¹¹ Introduite par le décret 2008-754 du 30 juillet 2008

La bande de roulement partagée sera recouverte d'un enrobé de couleur clair rappelant les plages de sables fins bretonnes (photographie 42). Cette distinction de couleur, différente du bitume noir classique, permet de signaler aux véhicules que cet espace est différent. L'utilisation d'enrobé coloré renforce la sécurité par une plus grande lisibilité des aménagements et apporte une différenciation visuelle dans



Photographie 42 : Enrobé coloré
Source : produits-btp.batiproduits.com6

l'aspect de la fonctionnalité des voiries. Par ailleurs, les voies de roulement ne feront pas plus de 5,4 mètres de large afin encore une fois d'inciter le conducteur à rouler doucement. Le but est de donner l'impression que le véhicule circule sur un espace piéton, et non l'inverse.

Afin de bien rendre perceptible la différence entre les espaces continus dédiés aux piétons et la bande de roulement partagée, un contraste tactile sera mis en place. Ces trottoirs, aménagés tout au long de la zone de rencontre seront à la même hauteur que la chaussée pour insister sur le caractère partagé de la voie. Ils seront recouverts de pavés en granit dessinant un motif en forme d'écailles de poisson (photographie 43). La bordure du trottoir sera quant à elle faite de bloc de granit de plus grande



Photographie 43 : Pavés en granit
Source : pierreersol.com

taille. Le choix du pavé en granite permet de conserver une identité bretonne forte et apportera le charme des villages authentiques. Là encore, l'utilisation d'un autre matériau indique aux utilisateurs que cette zone a une fonction différente et permet une bonne lisibilité de l'espace.

Du fait de leur étroitesse, la route le long du bois ainsi que la rue des Eruitys ne posséderont pas de trottoirs, piétons et automobilistes se partageront donc l'espace. Par ailleurs, en raison de la dangerosité du carrefour face à l'école, la rue des Eruitys sera mise en sens unique en direction du bourg.

Dans les zones de rencontre, le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements aménagés à cet effet, il faut donc l'organiser. La rue de Kercadoret appartient au domaine public de la commune, elle est donc inaliénable et possède une obligation de circulation. La portion de voie au droit du mur du château sera mise en sens unique en direction de Plouha, tandis que du stationnement en épi sera créé le long du mur. Cette rue

comptera environ 25 places de parking¹², dont 3 pour les personnes à mobilité réduite, qui bénéficieront aux Tréveneucos souhaitant profiter des services, mais également aux nouveaux habitants du bourg. De plus 3 stationnements « minutes » en ligne seront réalisés en face de la salle des loisirs, à l'emplacement du parking actuel. En l'absence de police municipale, les habitants devront respecter la règle de l'arrêt minute d'eux-mêmes. Ils seront destinés aux personnes souhaitant rester peu de temps dans le bourg, par exemple le temps d'acheter leur pain. L'ensemble de ces places de stationnement seront recouvertes de pavés de béton dans une matrice terreuse afin de limiter l'imperméabilité du sol.



Photographie 44 : Pavés dans une matrice terreuse
Source : www.smbv-pointedecaux.fr

Dans la rue de Kercadoret, un giratoire franchissable de petite taille sera réalisé à l'intersection avec la rue des Eruitys afin de limiter la vitesse des automobilistes souhaitant aller en direction de Plouha et d'obliger les automobilistes remontant de la rue de Kercadoret et se dirigeant vers le Sud à respecter leur voie de circulation. De plus, la route située au Sud du calvaire sera condamnée par un terre-plein fleuri obligeant les automobilistes à le contourner et donc à réduire leur vitesse.

Enfin, l'ensemble des carrefours fonctionnera avec la règle de la priorité à droite.

3. L'impact du nouveau tracé

a/ Une plus grande sécurité

La première conséquence directe de ce nouveau plan de circulation est la diminution significative de la vitesse des voitures. En effet, tous les signes de lecture de route rapide, générant de l'insécurité par la vitesse, sont gommés. L'ambiance routière, dangereuse en ville car cela encourage à foncer, est atténuée par les différentes zones d'apaisement mises en place, qui obligent les usagers à céder la priorité au plus faible. Les priorités à droite ainsi que les différents aménagements ayant pour vocation le

¹² Nombre obtenu en calculant le nombre de place de parking par type de logement et par surface commerciale (d'après le PLU)

ralentissement (priorité à droite, giratoire) obligent les conducteurs à limiter leur vitesse ce qui sécurise les piétons qui se sentent alors plus en confiance. Plus généralement, il faut que la vitesse soit limitée à 30 km/h pour que la rue puisse être vivante et laisser une place au piéton. La limitation de la vitesse mise en place dans ces aménagements va donc apporter la sécurité des piétons ce qui engendrera une nouvelle dynamique à l'ilot.

Enfin, les vitesses réduites autorisent une circulation plus facile, plus confortable et plus sûre pour les piétons. Plus les vitesses des véhicules motorisés sont réduites, plus les conditions de déplacement du piéton s'améliorent. A vitesse modérée, la perception réciproque des usagers est facilitée et les automobilistes sont plus enclins à laisser passer un piéton engagé sur la chaussée. Ainsi, en zone 30, même si le piéton n'est pas réglementairement prioritaire, son niveau de confort est déjà amélioré. A 20 km/h, il est encore supérieur : les vitesses sont suffisamment réduites pour autoriser des interactions entre les usagers, condition nécessaire à l'établissement d'une relation de convivialité au bénéfice des plus vulnérables.

b/ Du code la route au code de la rue

Modérer la circulation permet de faire cohabiter les usagers et redonner vie à la rue qui a été consacrée abusivement aux voitures jusqu'ici. Elle participera à restaurer l'hospitalité de l'espace public et favoriser la communication et l'animation urbaine. En effet, le climat de confiance mis en place entre les véhicules motorisés et les piétons va favoriser l'appropriation affective de la rue par les habitants. De plus, l'usage de la rue n'étant plus limité par la circulation, elle redevient un lieu de rencontre et d'échange essentiels à l'établissement d'une sociabilité de proximité. La modération de la vitesse apparaît comme une mesure particulièrement favorable à la revitalisation urbaine et commerciale du bourg de Tréveneuc.

L'apaisement des vitesses facilite la cohabitation des usages. La voiture aujourd'hui prédominante aura une place moins importante grâce au concept d'intégration consistant à organiser la coexistence de tous les usagers sans affectation de l'espace, tout en offrant un environnement permettant d'influer sur le comportement des conducteurs. Le partage modal sera rééquilibré. Favoriser la cohabitation plutôt que « cloisonner » chacun dans son espace dédié permet une plus grande convivialité des lieux. La vitesse peu importante des véhicules rendra donc possible la sécurité, le confort et la convivialité.

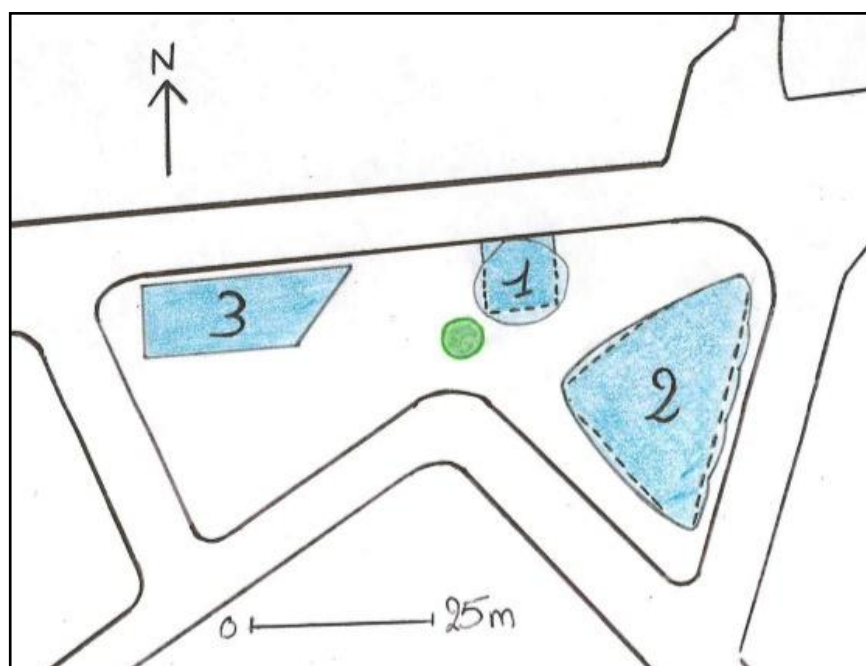
II – Une nouvelle organisation du bâti

1. Organisation générale

En vue de l'état actuel des bâtiments de l'îlot, il a été décidé de ne pas les réhabiliter. Leur démolition totale permet ainsi de jouir d'un espace totalement vierge, délimité par les rues étudiées précédemment. Trois nouvelles constructions de type R+1 vont remplacer les bâtiments actuels. La hauteur limitée des bâtiments est souhaitée dans un but d'homogénéité avec le reste du bâti et le respect de l'identité du village. Le premier bâtiment fera office de Bar-Tabac-Brasserie. Le logement du gérant se trouvera à l'étage. Dans le second bâtiment se trouveront l'Epicerie-Dépôt de pain, la cantine scolaire et une salle associative. Un local destiné à l'installation d'un futur commerce sera aussi prévu. Des logements seront créés à l'étage du bâtiment. Enfin la dernière construction sera destinée uniquement à du logement social.

Il faut prendre en compte que durant toute la durée des travaux, les commerçants devront pouvoir continuer à exercer leur activité, et la personne vivant dans l'appartement situé au dessus des commerces actuels devra pouvoir être logée. C'est pourquoi il est important de respecter un ordre réfléchi lors de la réalisation des travaux et construire en priorité les bâtiments qui ne seront pas à l'emplacement des actuels.

La disposition de ces bâtiments a été réfléchi afin de prendre en compte la présence du chêne qui sera préservé mais également les axes de vue vers l'église (carte 24).



Carte 24 : Emplacement des nouvelles constructions
Réalisation : Morgane BEUREL

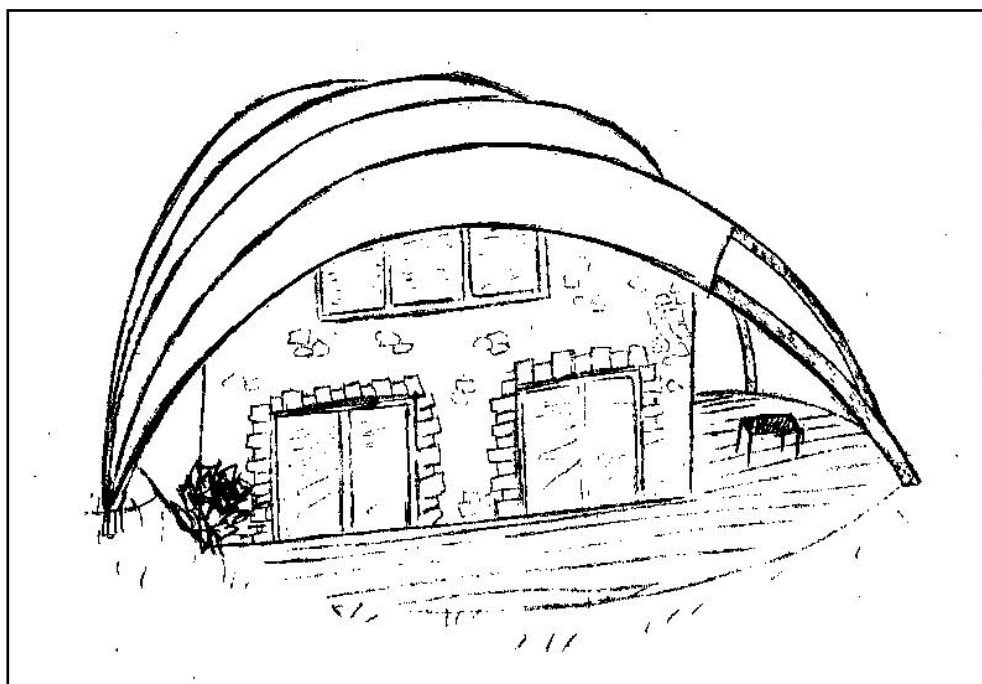
2. Une architecture originale

La commune de Tréveneuc étant très liée à son littoral, la thématique de la mer sera reprise pour le réaménagement du bourg. Les bâtiments eux-mêmes auront une architecture inspirée des éléments de la mer.

a/ Bâtiment 1 : « Le Petit Coquillage »

Le premier bâtiment d'une surface d'environ 110m² aura une architecture extérieure rappelant la structure d'une petite coque (croquis 1). Le corps du bâtiment de forme parallélépipédique, et orienté vers le Sud afin de profiter des apports du soleil, sera en pierre, et les encadrements des grandes ouvertures seront en granit. Ces matériaux feront écho à l'architecture traditionnelle bretonne. Les grandes baies vitrées permettront de bénéficier d'un maximum de lumière naturelle.

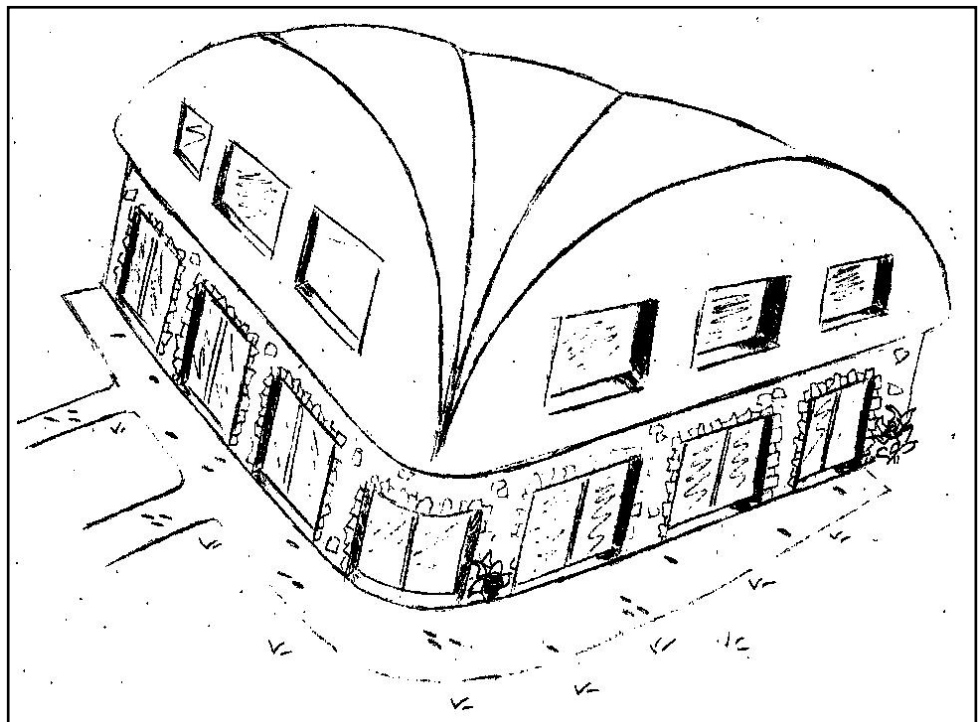
Son originalité proviendra de l'architecture de son toit qui sera arrondie et recouvert de tuiles blanches rappelant la nacre des coquillages. Il présentera une avancée qui permettra de bénéficier d'une terrasse couverte en bois et de profiter de l'extérieur, même en cas de mauvais temps, ce qui peut arriver en Bretagne.



Croquis 1 : Bâtiment 1 « Le Petit Coquillage »
Réalisation : Morgane BEUREL

b/ Bâtiment 2 : « Le Grand Coquillage »

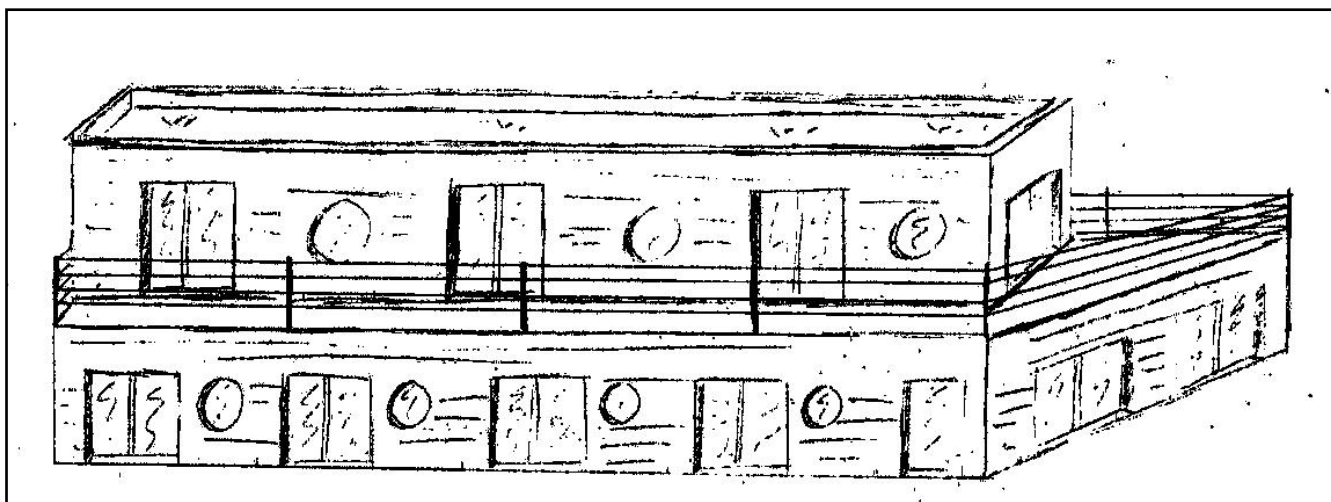
Ce second bâtiment d'environ 300m² aura lui aussi la forme d'un coquillage (croquis 2). Le rez de chaussée présentera de larges ouvertures, que ce soit au Sud-Est ou au Nord afin de bénéficier du maximum de luminosité. Tout comme le premier bâtiment, les murs seront en pierre et les encadrements des ouvertures en granit. L'étage sera légèrement en retrait par rapport au rez de chaussé et aura de nombreuses vitres. L'orientation particulière du bâtiment ne permet pas de bénéficier de la lumière directe du Sud, c'est pourquoi de larges ouvertures permettent d'obtenir de la lumière en matinée et dans l'après-midi. La toiture arrondie à partir du sol de l'étage, sera recouverte encore une fois de tuiles blanches rappelant la nacre des coquillages.



Croquis 2 : Bâtiment 2 « Le Grand Coquillage »
Réalisation : Morgane BEUREL

c/ Bâtiment 3 : « Le Navire »

Concernant son architecture, ce bâtiment sera inspiré d'un bateau (croquis 3). D'une superficie d'environ 220m², son rez de chaussé sera recouvert d'un bardage et présentera une alternance de baies vitrées et de hublots. L'étage sera un peu en retrait donnant l'impression qu'il s'agit de cabines et aura des ouvertures similaires. Chaque logement de l'étage bénéficiera de sa petite terrasse qui sera bordée d'une balustrade en câble rappelant ceux retrouvés sur les bateaux. Enfin le toit plat de ce navire sera recouvert d'un sol végétalisé.



Croquis 3 : Bâtiment 3 « Le Navire »
Réalisation : Morgane BEUREL

3. Les commerces et services de proximité

Les commerces seront articulés autour de la place centrale ce qui apportera une dynamique et une convivialité au lieu.

Le « Petit Coquillage » abritera sur une surface de 110m² le bar-tabac et une petite brasserie sera développée afin d'offrir aux clients un déjeuner le midi. Des tables placées en terrasse permettront aux clients de profiter de l'extérieur et donnera de la convivialité.

Le « Grand Coquillage » abritera plusieurs services. Tout d'abord, la cantine scolaire, d'environ 50 m² y sera construite permettant d'accueillir la vingtaine d'enfants qui y mangera. Cela libérera la salle des loisirs de cette fonction peu adaptée au lieu. Il y aura également une salle associative d'environ 50m², dédiée aux activités de travaux manuels tels que la couture et la peinture. Certaines activités comme la danse bretonne seront toujours pratiquées dans la salle des loisirs qui dispose de l'espace adéquat. L'épicerie-dépôt de pain sera également transférée dans ce bâtiment et occupera une surface d'environ 100m² partagée entre le local commercial et la réserve. Enfin, un dernier local d'environ 100m² permettra l'installation future d'un autre commerce. Tous ces commerces et services bénéficieront de locaux aux normes adaptés à chaque activité ce qui peut inciter un nouveau commerçant à venir s'installer dans le dernier local disponible.

4. De nouveaux logements

De nouveaux logements vont être créés dans ce bourg afin de répondre aux besoins des commerçants et de la population.

Au dessus du commerce du « Petit Coquillage » se trouvera le logement du gérant. Il s'agira d'un appartement de type T3 de 110m².

Du logement collectif sera réalisé à l'étage du « Grand Coquillage », avec 4 appartements de type T3 d'une surface de 70m². Il est important de rééquilibrer le parc car l'habitat collectif est très peu représenté dans la commune puisqu'il n'y a que 9 appartements. De plus, le logement de petite taille de type collectif est important dans le parcours résidentiel des jeunes ménages. Augmenter leur nombre devrait donc attirer une population plus jeune avec éventuellement des enfants ce qui pérenniserait l'école primaire. De plus, le logement collectif contribue à la densification de l'habitat ce qui répond aux objectifs de développement durable.

Enfin le dernier bâtiment, orienté vers le Sud, sera destiné uniquement à du logement social. Le rez de chaussé comprendra du logement intermédiaire. Ce type de logements est très important pour la diversification de l'offre puisqu'il permet d'offrir une alternative au logement individuel et au logement collectif. De plus, il présente les avantages de l'un et de l'autre avec un accès individuel et un espace privatif extérieur, ainsi qu'une densité et une urbanité plus importante, et évite leurs désagréments comme un jardin trop important à entretenir ou les coûts de l'entretien des parties communes. Le logement intermédiaire participe donc aux objectifs de mixité sociale, en plus de participer aux objectifs d'économie du foncier, de développement durable, de cadre et de qualité de vie. Le rez de chaussé proposera donc 4 logements de type T2 d'environ 43m² et un T2 de 47m². Ces logements disposeront tous d'un petit jardin orienté Sud. Ce rez de chaussé sera destiné aux personnes âgées et/ou à mobilité réduite. L'étage, de plus faible surface, proposera du logement collectif avec trois appartements de type T3 d'environ 60m². Ces 3 appartements bénéficieront d'une terrasse sur le toit du rez de chaussé permettant de profiter d'un espace extérieur.

Ces différents logements situés dans le bourg apporteront une nouvelle dynamique grâce à son apport de nouveaux résidents. Ceux-ci pourront profiter de la proximité des commerces et services, ainsi que de l'école, où ils pourront se rendre à pied. Enfin, cela favorisera la mixité sociale et contribuera à offrir la possibilité d'un maintien à domicile des personnes âgées.

5. Des espaces publics centraux et structurants

Les espaces publics doivent être au centre de la réflexion de la conception du nouveau bourg. Ils doivent être à la fois des espaces structurants, conviviaux et multifonctionnels, c'est pourquoi l'ensemble du nouvel ilot sera exclusivement piéton afin de favoriser les échanges. Il paraît évident que la nouvelle centralité du bourg se situe au niveau de la zone qui accueillera les services et les commerces de proximité. Il est important d'offrir au nouveau bourg un lieu qui puisse offrir convivialité et identité. Dans cette optique, il est important d'aménager une véritable place, inexistante à ce jour, qui s'articulera avec les commerces et sera un lieu de rencontre et de sociabilité entre les deux « Coquillages ». Il est important d'offrir un espace qui assure une animation, une identité et une autonomie au nouveau quartier. De plus il est important de mettre en avant le patrimoine du bourg, une percée visuelle sera créée vers l'église. En plus de permettre de profiter de cette vue, cette percée permettra d'aérer la place.

III – La place du végétal dans le bourg



Croquis 4 : Aménagement paysagé du centre-bourg
Réalisation : Morgane BEUREL

1. Les aménagements paysagés

a/ Un bourg « végétal »

L'attrait d'un lieu est avant tout visuel c'est pourquoi il est important de ne pas négliger l'aménagement paysager. En effet, il permet de rendre un espace le plus attrayant possible tout en préservant et en améliorant la diversité faunistique et floristique. La végétation en milieu urbanisé a donc plusieurs utilités : elle permet aux habitants de s'y sentir bien, elle favorise la biodiversité grâce notamment à la fonction de pollinisation, enfin elle lutte contre le réchauffement en réduisant l'îlot de chaleur urbain.

Ce nouveau bourg constituera un nouvel espace de détente pour les futurs résidents de la place et tous les habitants de Tréveneuc qui devront se l'approprier. Il se doit donc d'être chaleureux, convivial et agréable. Pour cela, un aménagement paysagé très végétal est nécessaire afin de rompre avec l'environnement minéral actuel. Les végétaux utilisés seront de préférences des espèces endémiques. Le PLU possède une annexe dans laquelle figure la liste des essences traditionnelles du bocage costarmoricain, et à laquelle il est possible de se référer pour réaliser l'aménagement paysagé du bourg. (Annexe 2) Pour définir le choix des meilleures fleurs en termes d'entretien, de coût, de pérennité et d'écologie, il est important de faire appel à une personne spécialisée dans l'aménagement paysager urbain. Afin de répondre à ces objectifs, plusieurs réalisations auront lieu.

Tout d'abord, l'aménagement paysagé s'organisera autour de plantations d'arbres diversifiés qui marqueront rapidement l'espace. Des arbres et des arbustes seront plantés notamment sur la façade Nord de l'îlot afin de masquer les stationnements en épi qui ne sont pas agréables visuellement. Des arbres seront également plantés tout autour de l'îlot à distance raisonnable des bâtiments afin que ceux-ci ne pâtissent pas de leur ombre. Par ailleurs, les essences choisies seront variées afin de favoriser la biodiversité et améliorer le ressenti visuel. Le mimosa est un arbre emblématique de la Bretagne, ses couleurs chatoyantes apporteront luminosité au bourg, et le parfum de ses fleurs se répandra agréablement (photographie 45a)

Ensuite, l'édification de murets en pierres d'une cinquantaine de centimètres en certain endroits constituera une alternative esthétique pour délimiter l'espace. La plantation d'hortensias, arbuste très répandu en Bretagne, soulignera les pierres des murets et des bâtiments. Cette association donnera un caractère au bourg, une identité Bretonne très forte. L'hortensia présente en plus les avantages d'être de culture et

d'entretien facile, et de fleurir durant tout l'été ce qui apportera une palette de couleur allant du rose au bleu, qui sera très agréable (photographie 45b). Les arbres, ainsi que l'ensemble des arbustes et massifs fleuris ne devront pas être trop nombreux afin de ne pas étouffer le bourg et de garantir une sensation d'espace.

L'église, la salle des loisirs, la Mairie et l'entrée du château pourront être valorisés grâce à l'ajout d'éléments floraux. Les cactus de la mairie pourront être remplacés par des agapanthes, fleurs très nombreuses en Bretagne et représentatives de la région (photographie 45b).

Enfin, il faut souligner que la commune a signé la charte « zéro-phyto ». Les services techniques n'utilisent plus aucun phytosanitaires, ainsi l'entretien de ces espaces verts sera réalisé sans engrais ni pesticides



Photographie 45 : 45a, mimosa ; 45b, hortensias ; 45c, agapanthes
Source : cepolina.com ; cosmoflower.com ; jacques-briant.fr

heminements piétons

Le tracé des chemins piétons doit être sujet à réflexion afin d'optimiser l'espace occupé par ces voies. De plus, il faut penser aux déplacements des habitants, et notamment aux raccourcis que ceux-ci pourraient créer. Pour les éviter, les massifs fleuris seront placés judicieusement en plus de la réalisation d'un tracé optimal. Ainsi, la percée visuelle vers l'église sera soulignée par la création d'un mail matérialisé par une texture faite de petits galets plats (photographie 46). Cette allée structurera la place tout en la rendant esthétique. Le mail donnera l'occasion de s'asseoir en terrasse boire un verre et de cheminer vers les différents



Photographie 46 : Chemin en galets
Source : jardin-japonais.org

commerces et services de la place. Par ailleurs, des bancs seront disposés aux endroits stratégiques de l'îlot afin de favoriser le repos et la discussion. Enfin, toutes les surfaces non plantées et non cheminées seront enherbées.

c/ Un bourg identitaire

En plus de ces aménagements paysagés « classiques », des éléments identitaires seront ajoutés. Il faut savoir que les habitants de Tréveneuc sont surnommés les « crapauds rouge ». Ce surnom vient du jeu de la grenouille, ressemblant au jeu de palet, pour lequel les Tréveneucos se rassemblaient. Aujourd'hui encore, les habitants sont très fiers de ce surnom et beaucoup de maisons arborent au dessus de leur porte d'entrée une sculpture de grenouille rouge. Ainsi, il serait possible de créer sur le mail principal de la place, un socle sur lequel serait postée une sculpture de crapaud rouge, emblème de la commune. Il ferait face aux personnes arrivant dans le bourg par Plouha ou la D786.

Par ailleurs, un tronc de bois flotté pourrait être placé sur un espace enherbé. En plus d'être esthétique, cela confirme l'identité marine à laquelle sont très attachés les habitants de la commune.



Photographie 47 : Exemple d'un bois flotté
Source : boisflotte-deco.over-blog.com

2. Création de jardins pédagogiques

Du fait de la proximité de l'école primaire, il serait intéressant d'intégrer des jardins pédagogiques à ce projet. En effet, cela constitue une activité pratique et ludique pour les enfants. Ceux-ci ouvrent des portes à de nombreux apprentissages, allant bien au delà de la technique de jardinage, et entrent dans le domaine de l'éducation à l'environnement. Ils permettent l'éducation à la citoyenneté, l'éveil sensoriel, la découverte de la nature, et l'éducation scientifique avec la découverte de la biologie ou la nutrition. Ils permettent en outre d'aborder des thèmes importants tels que la gestion de l'eau ou des déchets ou encore l'importance de la biodiversité. Bien que la plupart des enfants vivent en pavillon avec jardin à Tréveneuc, il est nécessaire de leur faire découvrir le fonctionnement d'un jardin.

Pour ces jardins, des bacs seront utilisés afin que les enfants ne marchent pas sur les cultures et n'ai pas besoin de se mettre à genou ce qui est salissant et peu agréable pour les parents. De plus, ils seront séparés de quelques mètres afin de faciliter la circulation du groupe autour. Compte tenu du faible effectif de l'école, l'utilisation de 6 bacs est amplement suffisante. De petites pancartes « Servez-vous » inviteront les habitants à récolter les fruits et légumes arrivés à maturité.



Photographie 48 : Exemple de jardin pédagogique
Source : mediane.overblog.com

IV – Un bourg prenant compte du développement durable

1. La nécessité de faire des économies d'énergie

a/ Des bâtiments économes en énergies

Les bâtiments devront respecter les normes Hautes Qualité Environnementale (HQE) ou Bâtiments Basse Consommation (BBC). Un bâtiment BBC est un « bâtiment, dont la consommation conventionnelle en énergie primaire, pour le chauffage, le refroidissement, la ventilation, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage et les auxiliaires techniques (pompes...), est inférieure de 80 % à la consommation normale réglementaire»¹³. La HQE intègre une dimension sanitaire hydrologique et végétale. Afin d'intégrer ces objectifs, il est nécessaire de suivre certains principes tels que la conception bioclimatique des bâtiments qui grâce à l'orientation vers le Sud permet un apport de lumière naturelle et donc des économies en termes d'éclairage et de chauffage. De plus, une forte

¹³ Selon la réglementation thermique française RT2012

isolation thermique réduira fortement les besoins en chauffage et en climatisation. Afin de limiter les pertes de chaleur par des fuites d'air directes, une parfaite étanchéité à l'air de l'enveloppe extérieure est nécessaire. Le toit végétalisé du bâtiment « Le Navire » permet une bonne isolation thermique et favorise en plus la biodiversité. Une fois tous ces principes respectés, il est possible d'avoir recourt aux énergies renouvelables afin de faire des économies d'énergies supplémentaires.

b/ L'utilisation des énergies renouvelables

Le recours aux énergies renouvelables sera encouragé. L'énergie solaire pourra être utilisée grâce à la pose de panneaux solaires thermiques et photovoltaïques sur la toiture des bâtiments qui convertiront le rayonnement solaire en énergie thermique ou électrique. Ces panneaux seront posés sur les 3 bâtiments et orientés vers le Sud afin d'optimiser la production d'énergie. Ils seront bien intégrés à la toiture afin de ne pas constituer un désordre visuel.

c/ L'éclairage public

Il faudra également réduire les consommations d'énergies liées à l'éclairage public. Pour cela, il faudra limiter les temps d'éclairage et les zones éclairées en fonction des usages. Des matériaux plus économes et utilisant les énergies renouvelables comme l'énergie solaire pourront par exemple être utilisés. De plus, la limitation de l'éclairage public permettra de réduire la pollution lumineuse, néfaste pour une certaine biodiversité.

2. La gestion de l'eau

Il faudra mettre en place une gestion des eaux pluviales permettant leur infiltration ou leur rétention. En effet, les zones urbaines présentent des problèmes de ruissellement des eaux pluviales dus à l'imperméabilisation des sols. Cette imperméabilisation est problématique car elle empêche le lessivage et entraîne la pollution des sols par ruissellement. Il faut donc limiter l'imperméabilisation des sols pour favoriser l'infiltration de l'eau dès son contact avec le sol. Pour cela, les surfaces perméables sont privilégiées telles que les pelouses, les enrobés poreux, les dalles de béton dans une matrice terreuse enherbée peuvent aussi être utilisés. Cette dernière proposition sera d'ailleurs utilisée pour l'ensemble des places de stationnement.

3. La gestion des déchets

Il faudra prévoir des locaux poubelles dans les différents bâtiments, qu'ils soient destinés aux commerçants ou aux habitants des logements. Des composteurs individuels et collectifs pourront également être mis à disposition. Enfin il faudra encourager le tri sélectif en impliquant le citoyen dans la gestion des déchets et en plaçant des containers de tri. Cette démarche est déjà largement pratiquée dans la CC et doit être maintenue.

4. Le retour de l'animal dans la ville

Les animaux tels que les équidés, caprins et ovins sont de plus en plus utilisés par les collectivités.

La commune pourra acheter un cheval afin d'en faire un usage citoyen, écologique et social. En effet, l'animal et notamment le cheval facilite la communication et sensibilise les habitants aux problématiques liées à l'écologie. Il pourra être utilisé lors de différentes tâches comme pour l'arrosage des végétaux, le ramassage des déchets, le transport de matériel ou encore la tonte du gazon, grâce à un petit attelage équipé pour chaque utilisation. Le cheval utilitaire offre ainsi la possibilité aux techniciens de la commune de travailler sans utiliser un véhicule motorisé ce qui diminue la production de gaz à effet de serre. De plus, l'achat d'un cheval de trait breton contribuera à la préservation de cette race équine locale.



Photographie 49 : Démonstration d'arrosage à l'aide d'un cheval utilitaire
Source : reseau-faireacheval.eklablog.com

Des chèvres ou des moutons pourront quant à eux être loués à un éleveur local pour des travaux de débroussaillages. Ils pourront être utilisés sur les espaces verts du nouveau bourg pour remplacer la tondeuse ce qui est plus écologique.

Conclusion

Quoi de plus important en terme d'échanges et de convivialité que le bourg dans une petite commune ? En effet, le bourg est le lieu de rencontre et de partage des petits territoires communaux. Ainsi, le réaménagement du centre-bourg de Tréveneuc, commune de 772 habitants à l'identité à la fois littorale et rurale, s'inscrit dans une optique de valorisation et de dynamisation du territoire.

Le projet porté ici est celui de l'aménagement du centre-bourg de Tréveneuc en vue de lui apporter des éléments structurants favorisant le contact entre les habitants. Ce projet s'appuie sur la construction de nouveaux bâtiments ainsi que la création d'un nouveau plan de circulation. L'intégration de nouveaux logements dans le bourg va créer une nouvelle dynamique et favoriser la mixité sociale. Le nouveau plan de circulation va influencer sur la vitesse des automobilistes et rendre leur place aux piétons facilitant les échanges et la convivialité. Enfin, l'intégration d'aménagements paysagés va donner aux habitants un bourg agréable à vivre et renforcer l'aménité de la commune.

Espérant redynamiser la commune en créant un lieu de rencontre pouvant attirer de nouvelles populations se fixant durablement sur la commune et des vacanciers le temps d'une pause, ce projet tiens compte des enjeux liés aux développement durable.

La construction de nouveaux bâtiments intégrant des commerces, des services et des logements ainsi que la réalisation d'un nouveau plan de circulation et d'un aménagement paysagé, est le travail réalisé ici par l'aménageur. Donner une image plus dynamique des communes par l'intermédiaire du réaménagement du bourg est un travail régulièrement réalisé par ce dernier.

Bibliographie

- **Ouvrages :**

GAUZIN-MULLER, Dominique.- *L'architecture écologique du Voralberg : un modèle social, économique et culturel*.- Paris : LeMoniteur, 2009.- 405p.

CERTU.- *Carrefours urbains : Une voirie pour tous, sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage*

SOULIER, Nicolas.- *Reconquérir les rues*.-Ulmer, 2012.- 256p.

- **Ouvrages électroniques**

STIF.- *Aménagement points d'arrêts : Cahier de référence*.- 2011.- [consulté le 15 mai 2013].

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT MEDITERRANEE.- *Les zones de rencontre*.- Prendre en compte l'ensemble des usagers de la voirie.- 2009.- [consulté le 15 mai 2013].

CERTU.- *Zones de circulation apaisée : modérer la vitesse des véhicules en ville, pourquoi ?*.- CERTU, 2010.- [consulté le 15 mai 2013].

Commune de Tréveneuc.- *PLU Règlement*.- 2007 [consulté le 15 mai 2013].

INSEE.- *Chiffres clés*.- 2012 [consulté le 15 mai 2013].

- **Sites internet**

Commune de tréveneuc [consulté le 15 mai 2013], <http://www.treveneuc.fr/>

Communauté de communes Sud Goëlo [consulté le 15 mai 2013], <http://www.sudgoelo.fr/le-territoire/le-sud-goelo-en-chiffres>

Patrimoine région Bretagne [consulté le 15 mai 2013], <http://patrimoine.region-bretagne.fr/>

Chiffre INSEE Tréveneuc [consulté le 15 mai 2013], <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=com-22377>

Habitat durable [consulté le 15 mai 2013], <http://www.habitat-durable.com/>

CERTU [consulté le 15 mai 2013], <http://www.certu.fr/fr/S%C3%A9curit%C3%A9%20et%20circulation%20routi%C3%A8re/Politiques%20locales%20de%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re/n114/Zones%20de%20circulation%20apais%C3%A9e/n692/La%20zone%20de%20rencontre,%20nouveau%20concept%20du%20d%C3%A9cret%20du%2030%20juillet%202008-a856-s%20article%20theme.html>

Service public [consult le 15 mai 2013], <http://www.service-public.fr/actualites/002569.html>

Index des sigles

ANAS : Association Nationale d'Action Sociale

BBC : Bâtiment à Basse Consommation

BEV : Bande d'Eveil de Vigilance

CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Aménagement

CC : Communauté de Communes

HQE : Haute Qualité Environnementale

INSEE : Institut Nationale des Statistiques et des Etudes Economiques

PLH : Programme Local de l'Habitat

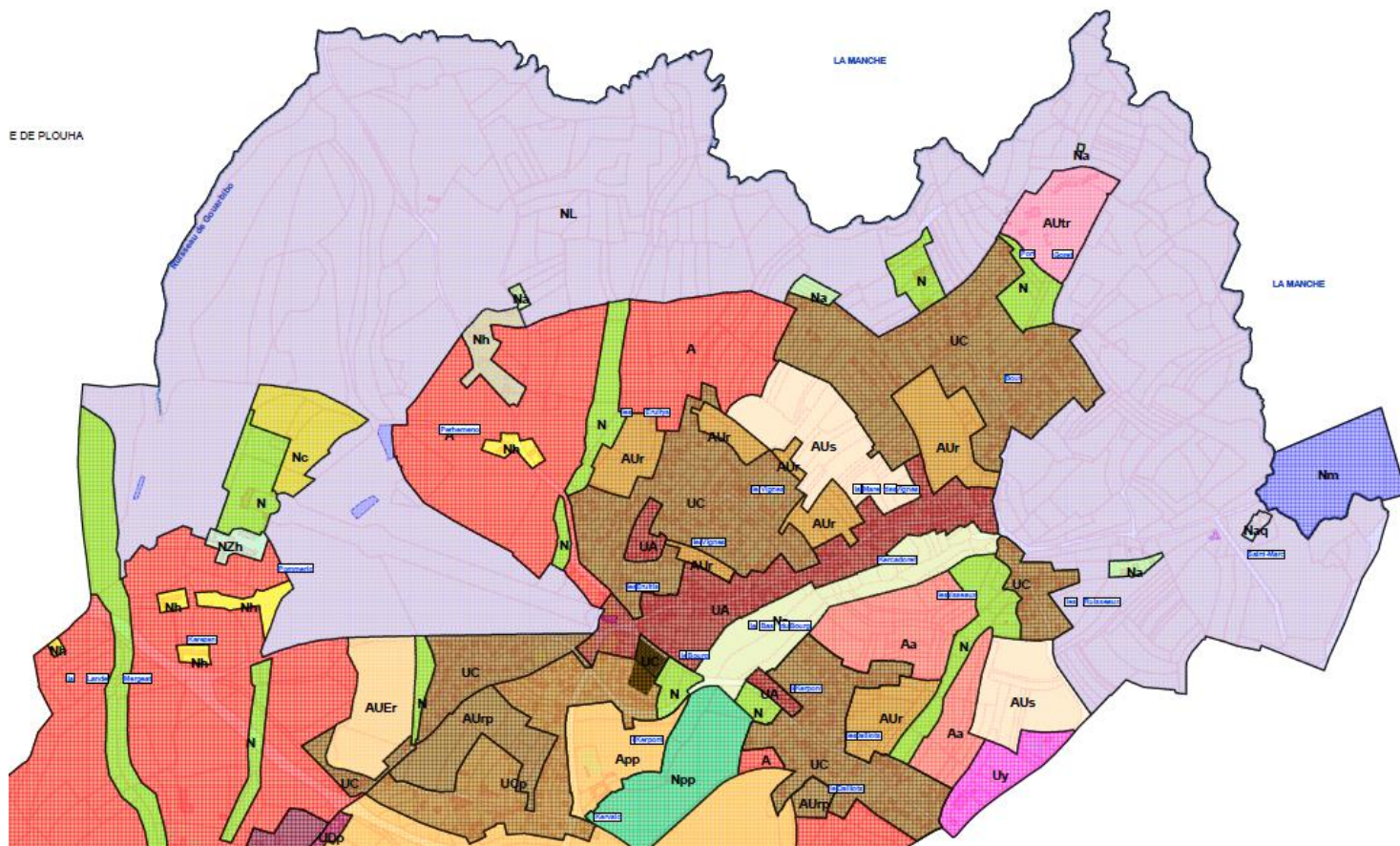
PMR : Personne à Mobilité Réduite

SAU : Surface Agricole Utile

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Interet Ecologique, Faunistique et Floristique

Annexes

Annexe 1 : Plan du PLU de Tréveneuc (partie Nord de la commune)



Annexe 2 : Liste des essence traditionnelles du bocage Costarmoricain
présente en annexe du PLU

ARBRES	ARBUSTES
- Alisier terminal. - Aulne glutineux (<i>Alnus glutinosa</i>). - Aulne à feuille à cœur (<i>Alnus corciata</i>). - Aulne rouge (<i>Alnus ruba</i>). - Bouleau blanc (<i>Betula verrucosa</i>). - Cerisier tardif (<i>Prunus serotina</i>). - Châtaignier (<i>Castanea sativa</i>). - Chêne pédonculé (<i>Quercus pedunculata</i>, <i>Quercus robur</i>). - Chêne rouge d'Amérique (<i>Quercus borealis</i>). - Chêne rouvre ou sessile (<i>Quercus sessiflora</i> ou <i>petrae</i>). - Cormier. - Érable sycomore (<i>Acer pseudo platanus</i>). - Frêne commun (<i>Fraxinus excelsior</i>). - Hêtre commun (<i>Fagus sylvatic</i>). - Merisier des bois (<i>Prunus avium</i>). - Noyer commun (<i>Juglans regia</i>). - Orme champêtre (<i>Ulmus campestris</i>). - Orme (<i>Ulmus resista</i>). - Robinier faux acacia (<i>Robinia pseudo acacia</i>). - Tilleul à petites feuilles (<i>Titia cordata</i>). - Tilleul à grandes feuilles (<i>Titia platyphillos</i>).	- Ajoncs (<i>Ulex</i>). - Aubépine (<i>Crateagus</i>). - Bourdaine (<i>Rhamnus frangula</i>). - Buis (<i>Buxus</i>). - Cerisier à grappes (<i>Prunus padus</i>). - Cerisier de Sainte-Lucie (<i>Prunus mahaleb</i>). - Cornouiller mâle (<i>Cornus mas</i>). - Cornouiller sanguin (<i>Cornus sanguinea</i>). - Érable champêtre (<i>Acer campestris</i>). - Framboisier (<i>Ribes ideaus</i>). - Fusain d'Europe (<i>Evonymus europeus</i>). - Genêt à balai (<i>Cytisus scoparius</i>). - Houx commun (<i>Ilex aquifolium</i>). - If (<i>Taxus bacata</i>). - Néflier (<i>Maerpilus germanica</i>). - Noisetier ou coudrier (<i>Corylus avellana</i>). - Noisetier à fruits. - Osier (<i>Salix viminalis</i>). - Poirier sauvage (<i>Pyrus communis</i>). - Pommier commun (<i>Malus</i>). - Prunellier (<i>Prunus spinosa</i>). - Prunier myrobolan (<i>Prunus cerasifera</i>). - Saule blanc (<i>Salix caprea</i>). - Sorbier des oiseaux (<i>Sorbus aucuparia</i>). - Sureau noir (<i>Sambucus nigra</i>). - Troène de Chine. - Viome obier (<i>Viburnum opuluse</i>).

Tables des matières

Avertissement.....	3
Remerciements	4
Introduction	1
PARTIE 1 : Présentation générale de la commune.....	2
I – Présentation de Tréveneuc.....	2
1. Tréveneuc, une commune du littoral Breton.....	2
2. Réseaux et transports	5
3. Un cadre de vie agréable	6
4. Histoire et patrimoine	8
5. Des projets valorisant l'environnement	12
6. La Loi Littoral.....	13
II – Caractéristiques démographiques et économiques	15
1. Une démographie en croissance	15
2. La place du tourisme dans l'économie locale.....	17
3. Caractéristiques de l'emploi et des entreprises	20
4. L'offre de services.....	21
5. Le logement.....	23
PARTIE 2 : Diagnostic de la zone d'étude	25
I – Périmètre de l'étude.....	25
II – Inventaire et analyse des composantes du bourg	28
1. Analyse de l'îlot central.....	28
2. Dysfonctionnements routiers de l'îlot	31
3. Inventaire et analyse du patrimoine bâti du bourg	34
4. Autres éléments urbains d'intérêt.....	37
5. L'avis des Tréveneucis	46
III - Objectifs du projets	47
PARTIE 3 : Propositions d'aménagement.....	49
I – Nouveau plan de circulation.....	49
1. Présentation générale des modifications.....	49

2. <i>Requalification de la voirie</i>	50
3. <i>L'impact du nouveau tracé</i>	56
II – Une nouvelle organisation du bâti	58
1. <i>Organisation générale</i>	58
2. <i>Une architecture originale</i>	59
3. <i>Les commerces et services de proximité</i>	61
4. <i>De nouveaux logements</i>	62
5. <i>Des espaces publics centraux et structurants</i>	63
III – La place du végétal dans le bourg	63
1. <i>Les aménagements paysagés</i>	64
2. <i>Création de jardins pédagogiques</i>	66
IV – Un bourg prenant compte du développement durable	67
1. <i>La nécessité de faire des économies d'énergie</i>	67
2. <i>La gestion de l'eau</i>	68
3. <i>La gestion des déchets</i>	69
4. <i>Le retour de l'animal dans la ville</i>	69
Conclusion	70
Bibliographie	71
Index des sigles	72
Annexes	73



BEUREL Morgane
Stage de découverte
DA3 - 2013

Tréveneuc, évolution du centre-bourg

Création d'un nouveau plan de circulation et de logements, réhabilitation des commerces

Résumé :

Tréveneuc est une commune littorale des Côtes d'Armor comptant 772 habitants. L'étude de la commune a permis de mettre en évidence les points forts de ce territoire. Située sur le littoral Costarmoricain, Tréveneuc jouit d'un cadre de vie idéal, bénéficiant à la fois des avantages de la mer et de la campagne. Cette commune dont la population est assez âgée attire de nouveaux habitants grâce à cet environnement, mais également en raison du faible prix du foncier. Malgré une localisation géographique idéale, Tréveneuc ne profite pas de l'économie touristique du fait de la faiblesse en équipements touristiques.

Le centre-bourg est le cœur névralgique des petites communes. Il constitue le lieu de rencontre, d'échanges et de convivialité et son dynamisme garanti la pérennité des commerces de proximité. Or le diagnostic réalisé montre des dysfonctionnements en termes de sécurité routière, mais également une dégradation indéniable du bâti. Ces conditions amènent les habitants à délaisser peu à peu leur bourg.

Il est nécessaire de créer un nouveau plan de circulation afin de sécuriser les piétons et leur redonner leur place dans cet espace. Par ailleurs, la création de nouveaux logements va attirer de nouveaux habitants et leur localisation va redynamiser le bourg. Enfin, la construction de nouveaux bâtiments adaptés aux commerces et à l'architecture originale va apporter une nouvelle dynamique à cet espace.

Mots clés : centre-bourg, littoral, cadre de vie, plan de circulation, logements, commerces, sécurité, partage modal, zone d'apaisement, aménagement paysagé, aménagement durable

Mots géographiques : Tréveneuc, Côtes d'Armor, Bretagne, 22