

Réhabilitation du centre-bourg de Ploudalmézeau (29)

Comment fluidifier et sécuriser la circulation des véhicules et
reconquérir l'espace piétonnier au cœur du bourg



BOSCHET Florian

Mai 2009

Réhabilitation du centre-bourg de Ploudalmézeau (29)

Comment fluidifier et sécuriser la circulation des véhicules et reconquérir l'espace piétonnier au cœur du bourg

Tuteur : BAPTISTE Hervé
BOSCHET Florian

Polytech'Tours,
Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps, 37200 Tours
polytech.da@univ-tours.fr
2008 – 2009

Sommaire

Remerciements

Introduction

I. Ploudalmézeau, une commune attractive et dynamique.....	8
A. Contexte spatial du territoire ploudalmézien	8
1. Localisation géographique	8
2. Les accès à Ploudalmézeau	9
B. Démographie de la commune.....	10
1. Une population qui croît et qui se rajeunit.....	10
2. Description du parc de logements.....	11
C. Caractéristiques communales de l'emploi et de la population active	12
1. Caractéristiques de la population active	12
2. Une offre d'emplois étoffée sur le territoire	12
3. Mobilité des actifs.....	13
D. Une forte attractivité touristique.....	14
E. Cadre de vie	15
II. L'organisation du centre-bourg et les difficultés liées à sa haute fréquentation	17
A. Pratiques de l'espace	17
1. Une organisation ancienne et centralisée du bourg	17
2. Un accès insuffisant aux espaces publics.....	19
3. Une signalisation horizontale et verticale inexistante.....	20
4. Des emplacements de stationnement en grande quantité avec une utilisation très inégale	21
5. Des flux automobiles importants pour un centre-bourg.....	24

6. Des carrefours dangereux.....	27
B. Projet de la commune.....	29
C. Les enjeux d’une réorganisation du centre-bourg.....	30
III. Propositions d’aménagement	31
A. Les étapes des propositions.....	31
1. Mise en place des sens uniques.....	31
2. L’espace acquis pour les modes de déplacement doux : piétons et vélos.....	31
3. Modification des carrefours dangereux	31
4. Mise en place de la signalisation au sol	32
5. Emplacement de la signalisation verticale	32
6. Résultat global	32
B. Propositions d’aménagement détaillées par îlot	32
1. Définition du nouveau plan de circulation	32
2. Création et amélioration des voies piétonnes.....	34
3. La modification des carrefours	38
4. Création de la signalisation horizontale	41
5. Mise en place de la signalisation verticale	43
6. Résultat global	45

Conclusion

Bibliographie et webographie

Table des illustrations

Remerciements

Je souhaite remercier tout particulièrement les personnes suivantes qui ont contribué à l'élaboration de ce projet :

- ✚ Mr BAPTISTE : mon tuteur de projet, maître de conférences au département Aménagement de l'école polytechnique de l'université de Tours pour m'avoir aidé à cadrer mon projet dès le départ et suggéré des pistes de recherche pour la conduction de ce projet.
- ✚ Mme LAMOUR, député du Finistère et maire de Ploudalmézeau, pour son accueil, sa disponibilité et ses connaissances vis-à-vis du territoire et du futur projet communal de la réhabilitation du centre-bourg.
- ✚ Mr DENIEL, 1^{er} adjoint aux travaux et aux finances, pour ses enseignements, les informations fournies, et son avis sur le projet d'aménagement.
- ✚ Mme PETTON, chargée du service urbanisme de la commune, pour son accueil et les précieux renseignements et documents fournis.
- ✚ A mes parents, pour leur relecture du dossier et leurs avis sur le fonctionnement du centre-bourg de Ploudalmézeau.

Introduction

Après avoir assisté à un exode rural pendant plusieurs décennies, l'effet inverse est entrain de se produire. Grâce à des politiques visant à faciliter l'accèsion à la propriété, les personnes ont commencé à ressortir des centres-urbains et des premières couronnes des agglomérations pour s'installer là où le foncier est moins cher. Les communes situées dans la deuxième et troisième couronne des agglomérations sont aujourd'hui très sollicitées. On possède un cadre de vie exceptionnel tout en restant relativement proche de l'agglomération urbaine et de ses services. Ploudalmézeau fait partie des communes qui profitent de cette nouvelle tendance. Etant située dans la troisième couronne de l'agglomération brestoise (à 30 km de Brest) et possédant un « atout littoral », avec des prix fonciers encore relativement bas, la commune a tout pour séduire.

De par son statut de chef-lieu de canton, Ploudalmézeau possède de nombreux équipements et services, essentiels dans la vie quotidienne, permettant ainsi d'être moins dépendants des grands pôles urbains. Mais l'arrivée de nouveaux habitants et de nouveaux flux de circulation dont les migrations quotidiennes d'actifs mettent en avant les limites d'un centre bourg ancien et centralisé, dont la morphologie étroite et dense permet difficilement la cohabitation des pratiques de chacun avec tous les modes de déplacement. C'est le propos de ce projet individuel, qui va dans un premier temps montrer quels sont les facteurs qui font de ce territoire une commune attractive avec les conséquences directes sur les pratiques spatiales et les usages de ses infrastructures. Nous verrons également les limites des voies communales en terme d'accessibilité.

Il faudra donc trouver un compromis et un terrain d'entente entre les différents modes de transports pour redonner tout son attrait au centre-bourg et goût à son usage en proposant plus de sécurité et d'espace aux différents pratiquants de cet espace.

I. Ploudalmézeau, une commune attractive et dynamique

A. Contexte spatial du territoire ploudalmézien

1. Localisation géographique

Ploudalmézeau est une commune rurale et littorale située dans le département du Finistère (29) en région Bretagne. Elle se situe à 28km de Brest, sous-préfecture et premier pôle urbain du département avec une agglomération possédant 210000 habitants, et à 93km de Quimper, préfecture du Finistère. Elle est le chef-lieu de canton. Elle appartient à la communauté de communes du Pays d'Iroise (CCPI) composée de 20 communes dont les plus importantes sont St-Renan, Ploudalmézeau, et Locmaria-Plouzané.

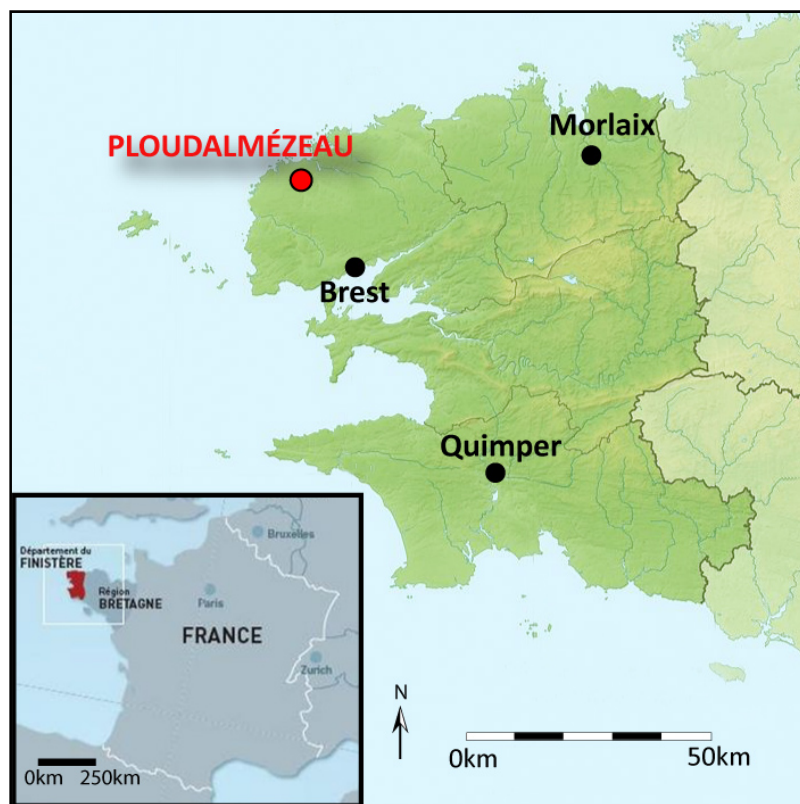


Figure 1 – Localisation de la commune de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : Conseil Général et Wikipédia

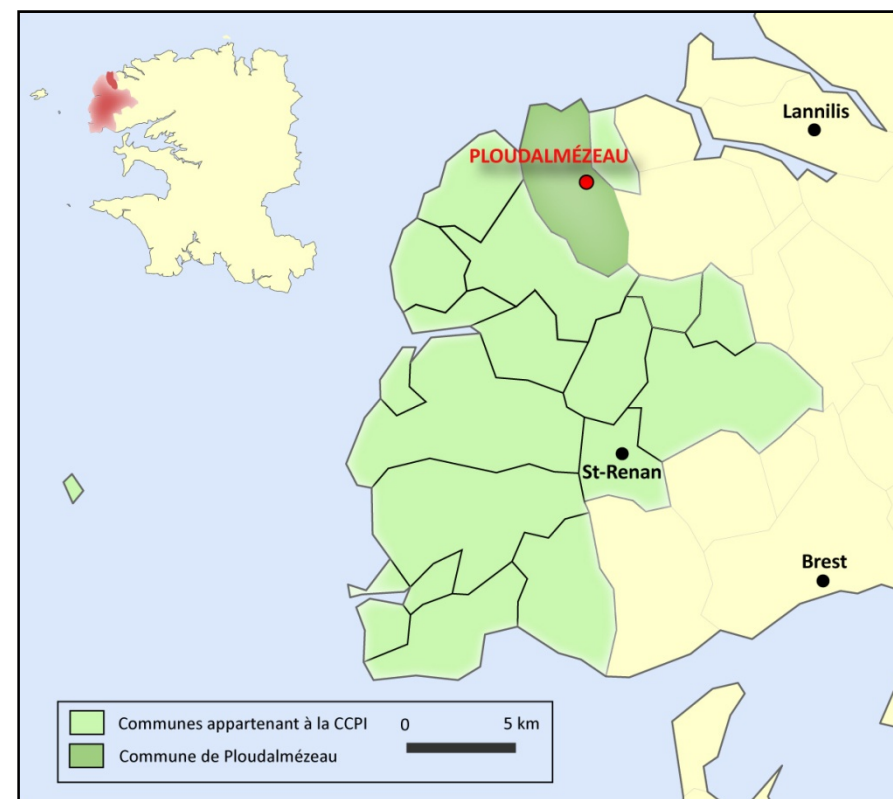


Figure 2 – Carte de la Communauté de communes du Pays d'Iroise (CCPI) – Réalisation personnelle – Source : Atlas du Conseil Général

2. Les accès à Ploudalmézeau

Malgré le fait que Ploudalmézeau se trouve au bout des terres, la commune est très bien desservie par tous les moyens de transport, que ce soit routier, ferroviaire, aérien ou maritime. En infrastructure routière, ce ne sont pas moins de trois routes départementales importantes qui traversent le centre-bourg. La D26 part du littoral ploudalmézien, passe par le cœur du bourg et traverse ensuite Plouguin pour rallier Brest-Nord. La D28 vient du nord-est, Lannilis, et se dirige vers Plourin au sud-ouest. La D168 provient de Landunvez à l'ouest et se dirige vers le sud en direction de Lanrivour, St-Renan et Brest-Ouest. Ploudalmézeau est à 25-30 minutes des deux voies express Brest-Rennes et Brest-Nantes, la reliant ainsi au reste du territoire rapidement et gratuitement (sans péage). La ligne TGV Bretagne-Nord permet d'effectuer Brest-Paris en 4h20. En ce qui concerne le transport aérien, Ploudalmézeau est à moins 25 minutes de l'aéroport international Brest-Guipavas. Pour les liaisons maritimes, la commune est à 30 minutes du port de Brest et à une heure de celui de Roscoff, où de nombreux ferrys sont en partance.

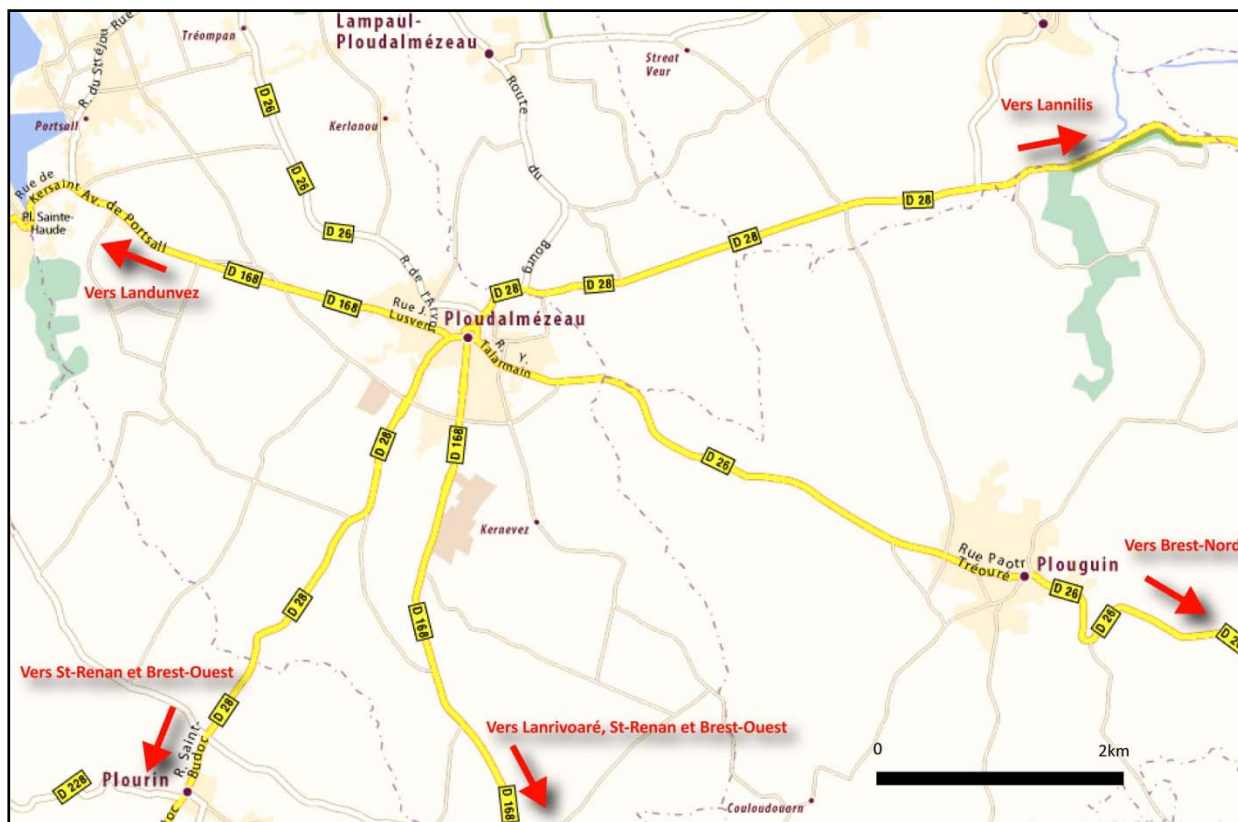


Figure 3 – Carte localisant les accès routiers à Ploudalmézeau – Source : www.viamichelin.fr – Modifications personnelles

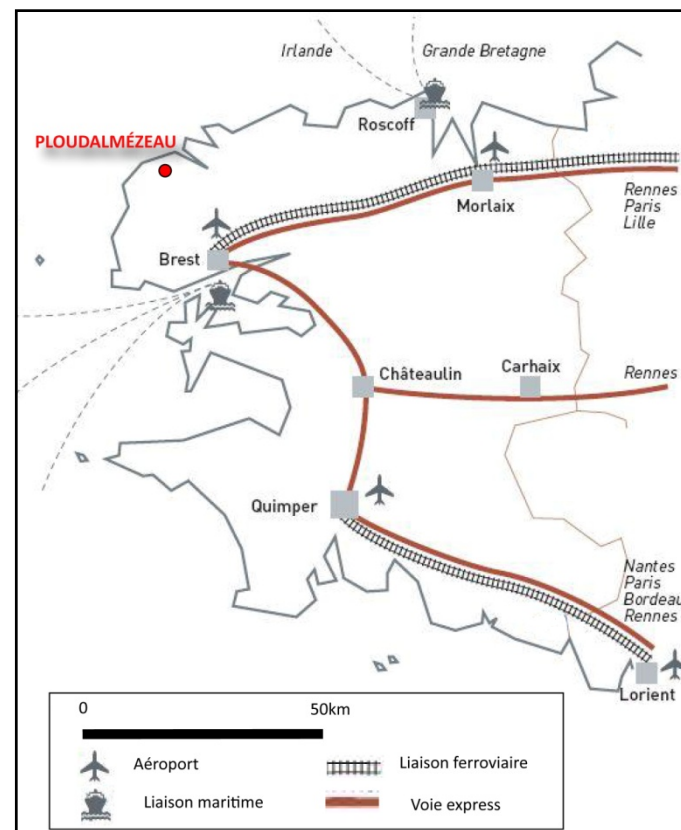


Figure 4 – Carte représentant les moyens de transports dans le Finistère – Source : Conseil Général – Modifications personnelles

B. Démographie de la commune

1. Une population qui croît et qui se rajeunit

Ploudalmézeau est en croissance démographique depuis les années 60, et cette tendance s'est fortement accélérée ces 10 dernières années. Son rythme de croissance est supérieur à celui du département. D'après les chiffres de l'INSEE, la population totale légale en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2009 est de 5953 habitants. Mais la population recensée en 2008 fait état de 6070 habitants.

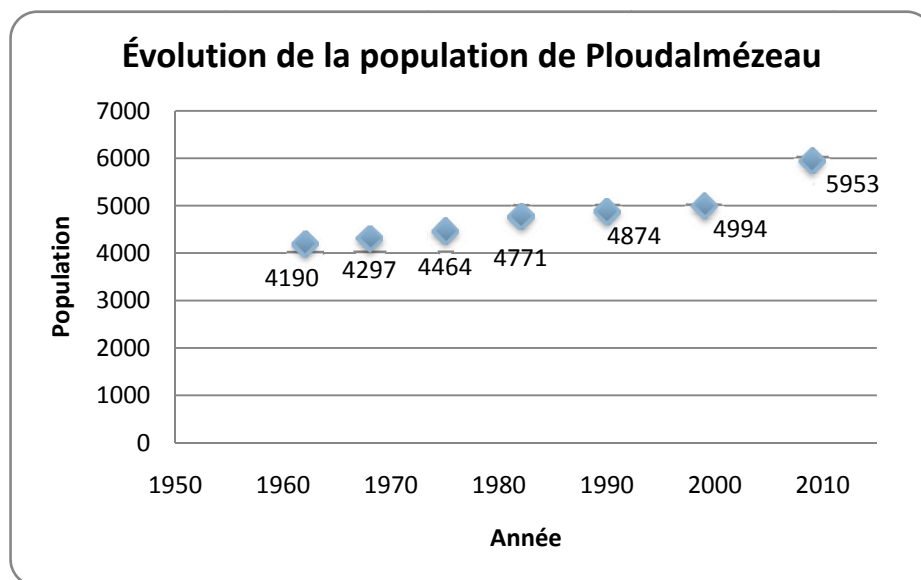


Figure 5 – Graphique représentant l'évolution de la population de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : INSEE et Atlas du Conseil Général

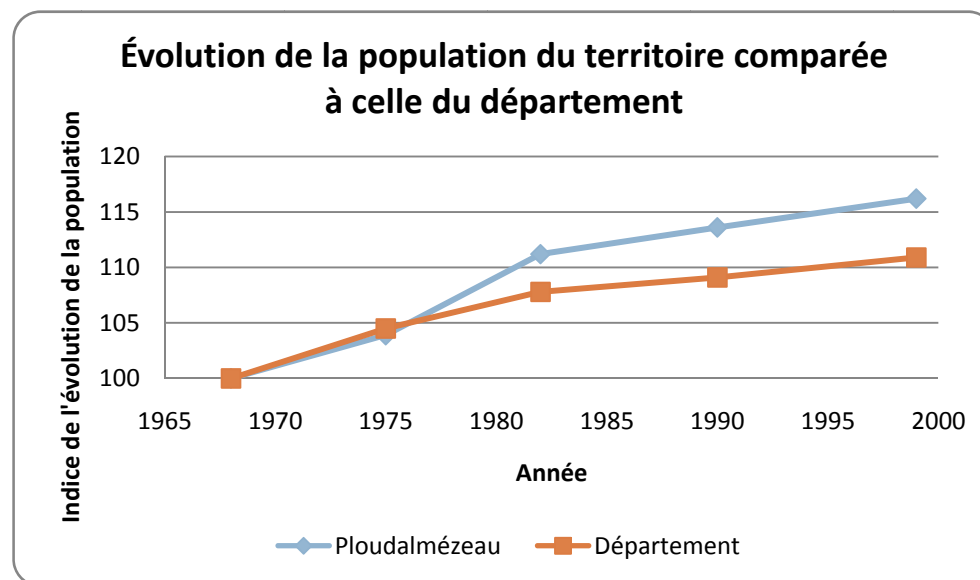


Figure 6 – Graphique représentant l'évolution de la population du territoire comparée à celle du département – Source : INSEE

Plusieurs raisons expliquent cette « explosion » démographique. Tout d'abord, la commune de Ploudalmézeau fait partie de la troisième couronne de l'agglomération brestoise qui est aujourd'hui très prisée (30 minutes de Brest). On peut également noter un certain attrait pour le littoral, qui est de qualité et encore préservé en grande partie de l'urbanisation. De plus, la commune offre un niveau d'équipements et de services importants. Enfin, les possibilités de construction sont très importantes dans le POS actuel avec plus de 100 hectares de zones constructibles (la révision du POS en PLU est en cours. Il devrait devenir le document d'urbanisme de référence d'ici la fin de l'été 2009).

L'augmentation de la population de la commune s'était à présent basée sur un fort excédant migratoire, comblant le déficit dû au solde naturel. Mais une autre tendance démographique s'était amorcée depuis la fin des années 90 : le nombre de naissances augmentait chaque année et

celui des décès diminuait doucement jusqu'à ce qu'en 2006, le solde naturel devienne positif. La population s'est donc rajeunie ces 10 dernières années et cette dynamique positive est encore d'actualité.

	1982-1990	1990-1999	2008
Taux d'évolution global en %	0,3	0,3	
dû au solde naturel en %	-0,5	-0,8	0,03
dû au solde migratoire en %	0,7	1	
Taux de natalité en ‰	10,9	10,1	12,6
Taux de mortalité en ‰	15,5	17,8	12,3

Figure 7 – Tableau montrant l'évolution des taux démographiques de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : INSEE et Mairie de Ploudalmézeau

Évolution de la démographie au cours du temps

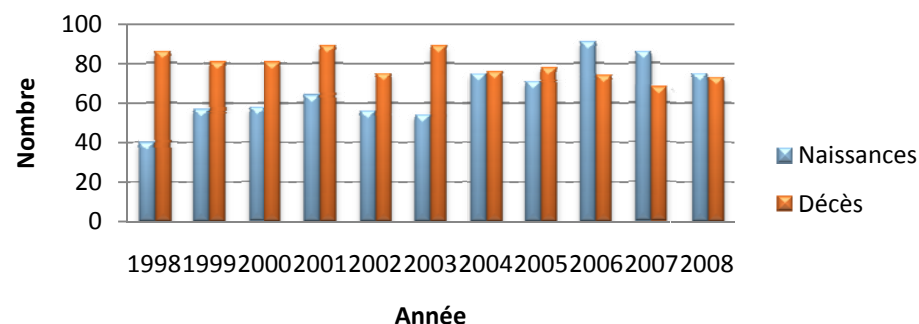


Figure 8 – Graphique montrant l'évolution de la démographie de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : INSEE et Mairie de Ploudalmézeau

La collectivité doit actuellement faire face à d'importants coûts d'équipements face à cette « explosion » démographique, qui sollicite de façon plus importante les différents réseaux de la commune, notamment les infrastructures routières.

2. Description du parc de logements

La commune a naturellement vu son nombre de résidences principales augmenter parallèlement à la croissance de la population. Le nombre de résidences secondaires est resté élevé et stable entre 1990 et 1999, atteignant 18% du parc de logements, ce qui peut générer des flux de circulation (motorisés et transports doux) non négligeables en période estivale par exemple. Le profil de l'habitat dans la commune est de type pavillonnaire individuel, ce qui sous-entend un étalement urbain assez important.

	Nombre	%	Evol. 90-99 en %
Ensemble	2514	100,0	7,3
Résidences principales	1925	76,6	13,7
Résidences secondaires	453	18,0	0,4
Logements vacants	135	5,4	-20,1
Logements individuels	2372	94,4	8,1
Logements collectifs	142	5,6	-5,3

Figure 9 – Tableau décrivant le parc de logements de la commune – Source : INSEE

C. Caractéristiques communales de l'emploi et de la population active

1. Caractéristiques de la population active

En 1999, la commune comptait 1929 actifs dont 1770 ayant un emploi, soit respectivement, une augmentation de 9,4% et de 14,4% par rapport à 1990. Deux facteurs peuvent expliquer ces deux tendances : d'une part, de nouveaux habitants arrivent rajeunissant la population communale (Cf. partie Démographie de la commune) et d'autre part on a assisté à une baisse importante du taux de chômage (-22,2% entre 90 et 99 soit 33 chômeurs de moins).

Répartition socioprofessionnelle au lieu de résidence

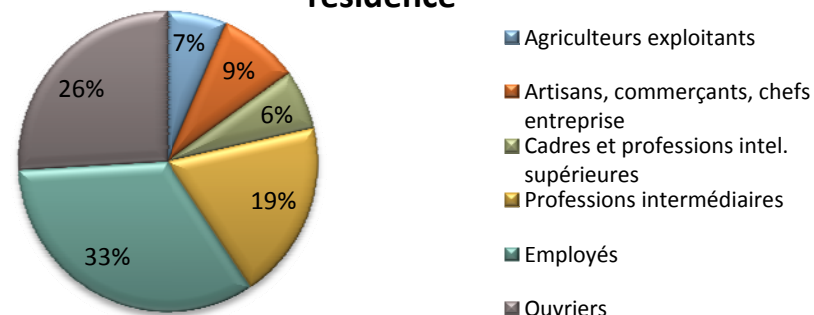


Figure 10 – Représentation en secteurs de la répartition socioprofessionnelle des actifs résidants sur la commune – Source : INSEE

2. Une offre d'emplois étoffée sur le territoire

Emploi au lieu de travail par catégorie socioprofessionnelle

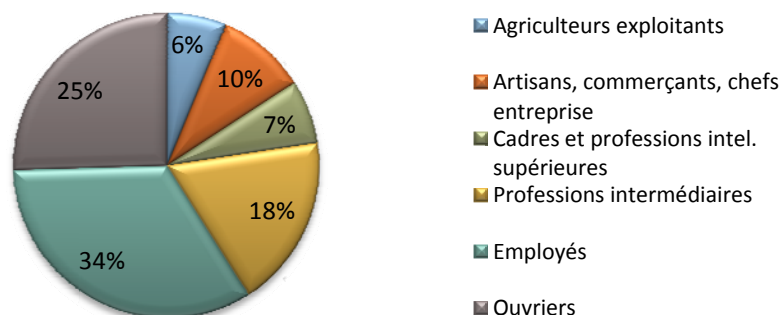


Figure 11 – Représentation en secteurs de l'emploi par catégorie socioprofessionnelle – Source : INSEE

Parmi les 1465 emplois sur la commune, le profil de l'offre d'emplois correspond à celui de la représentation des catégories socioprofessionnelles au lieu de résidence. Ceci a peut-être une incidence sur le fait que Ploudalmézeau conserve presque un actif sur deux résidant dans la commune (un des taux les plus élevés de la communauté de communes du Pays d'Iroise). Ce qui implique cette caractéristique particulière, c'est aussi la quantité et la diversité des emplois sur le territoire communal. La répartition des emplois proposés se fait sur tous les secteurs notamment grâce à une offre étoffée et variée en matière de commerces, de services, d'équipements, de zones artisanales, et industrielles que la commune possède, de part sa population et son statut administratif (chef-lieu de canton).

D. Une forte attractivité touristique

Ploudalmézeau est une commune à forte attractivité touristique. Le cadre de vie est agréable, de part « l'atout littoral » du territoire. La commune peut ainsi proposer des loisirs et sports nautiques, grâce à son port de plaisance, à son centre nautique et à ses quelques kilomètres de plages de sable fin avec au programme, kayak, catamaran, optimiste et baignade. Des sentiers de randonnée pédestre et de VTT sillonnent le littoral et l'intérieur des terres de la commune. La commune possède également un parc animalier de 4 hectares, dont l'entrée est gratuite. Diverses manifestations ont lieu lors de la période estivale. Mi-juillet, la fête de la mer est célébrée pendant un week-end, avec au programme, animations musicales (avec groupes et musique locaux), nautiques et des démonstrations de la SNSM, et restauration sur place. Le 15 août a lieu la fête de l'assomption, au port également, où un feu d'artifice est tiré sur l'eau.



Figure 13 – Vue du port de Portsall– Photographie personnelle



Figure 14 – Photo d'une plage de Tréompan prise depuis le rocher du Serpent – Photographie personnelle

Le taux de fonction touristique de la commune est plus élevé que celui du département (55% contre 52,2% en 2008) mais cet écart se réduit (56,9% contre 49,8% en 2006). La capacité en lits marchands a également diminué. Ces deux baisses sont liées en grande partie à la fermeture il y a plus de deux ans du seul hôtel de la commune, qui était situé au centre-bourg. La saison estivale est la période la plus importante pour Ploudalmézeau qui montre alors tout son potentiel avec les activités plein air, notamment celles liées au littoral. Le camping et les emplacements pour les campings-cars sont la forme d'hébergement la plus prisée dans ces conditions, même si les gîtes fleurissent dans des maisons traditionnelles

non loin du littoral. A noter que 95% de la capacité d'accueil de la CCPI se situent sur les communes littorales. « L'atout littoral » a donc une grande importance pour les communes du nord-ouest finistérien.

Capacités d'accueil globales					
indicateur	sélection 2008	sélection %/Finistère	sélection év. 2006 - 2008	Finistère 2008	Finistère év. 2006 - 2008
Lits marchands	487	0,3	-16,2	143 435	-5,3
Lits non marchands	2 260	0,7	0	301 445	10,4
Cap. d'accueil touristique globale	2 747	0,6	-3,3	444 880	4,8

Figure 15 – Tableau représentant les capacités d'accueil globales de la commune – Source : Comité Départemental du Tourisme pour les données, Atlas du Conseil Général 29 pour la forme

Sur le littoral de la commune figure le camping 2 étoiles de Tréompan, donnant un accès direct sur la plage. Il est doté de 133 emplacements. Au port se trouve le gîte d'étape avec une capacité de 22 places.

E. Cadre de vie

Ploudalmézeau est une commune riche en équipements et en services de par son statut administratif (chef-lieu de canton) et de par sa population (plus de 6000 habitants). En équipements médicaux-sociaux sont présents une maison de retraite, deux centres-médicaux et trois pharmacies. Les services médicaux sont également importants puisqu'on dénombre neuf médecins généralistes, trois dentistes et six infirmiers. Au niveau culturel, on trouve une bibliothèque, un centre multimédia et un centre culturel inauguré début 2009. Une médiathèque est en cours de construction. En plus de ses nombreux et variés commerces de proximité, sont implantés sur le territoire deux supermarchés.

En garde d'enfants en bas âge, les assistantes maternelles représentent la plus grande capacité d'accueil avec plus de 150 places. La crèche communale accueille 22 enfants.

Ploudalmézeau possède 2 collèges, un public et un privé. Le collège privé Saint-Joseph est situé au centre-bourg tandis que le collège public Edouard Quéau est situé à Portsall, partie littorale de la commune. Ces établissements reçoivent tous les collégiens du secteur nord-ouest de la communauté de communes (Plouguin, Plourin, Landunvez, Porspoder, Lampaul-Ploudalmézeau et Saint-Pabu sont les principales communes de provenance des élèves ne résidant pas à Ploudalmézeau).

La vie associative a une place importante dans l'animation du bourg. 96 associations sont présentes dans la commune, représentant une grande diversité : dominante sportive, culturelle/animation, sociale et autre (scolaire, environnemental, professionnelle, religieuse...).

Nous avons vu au long de cette première partie que Ploudalmézeau était une commune attractive de par la position de son territoire : un « atout littoral » et l'appartenance à la troisième couronne de Brest. La commune a vécu ces dix dernières années une explosion démographique ayant pour conséquence une sollicitation intense de la réserve foncière et des infrastructures équipementiers et routiers. De par son statut chef lieu de canton, la commune possède de nombreux services et équipements qui sont aussi exploités par les habitants des communes voisines. De plus, le fait que la commune conserve près d'un actif sur deux résidant sur son territoire suppose un usage accru et systématique des services et des commerces proposés par le bourg. Les flux inter et intra communaux sont donc intenses.

Dans la deuxième partie, nous allons effectuer un zoom sur le territoire étudié et nous intéresser au centre-bourg, à son organisation, à ses pratiques et à l'étude des flux l'animant au quotidien car un bourg à la conception ancienne et dense ne peut faire face à de tels mouvements migratoires quotidiens sans rencontrer de difficultés.

II. L'organisation du centre-bourg et les difficultés liées à sa haute fréquentation

A. Pratiques de l'espace

1. Une organisation ancienne et centralisée du bourg

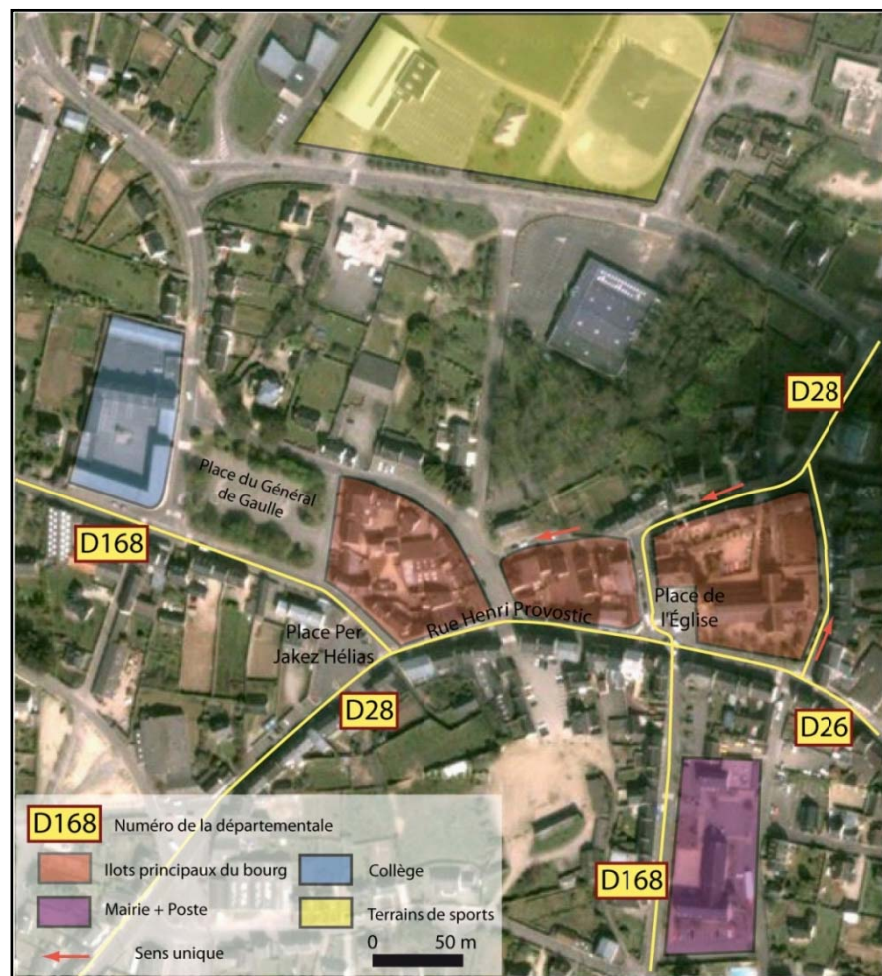


Figure 16 – Carte représentant les principaux équipements et les départementales desservant la commune avec une vue satellite – Réalisation personnelle – Fond de carte : Google Map

Le cœur bourg s'anime autour de trois îlots principaux, représentés en rouge sur la vue satellite ci-contre (Figure 16). C'est la partie la plus dense. Les trois routes départementales D 26, D 28 et D 168 qui desservent Ploudalmézeau se rejoignent toutes sur la rue centrale du bourg, la rue Henri Provostic. Une grande partie des commerces de proximité et de services du bourg y sont concentrés. Les flux automobiles et piétons sont très importants le long de cette rue qui fait la jonction entre la Place Per Jakez Hélias et la Place de l'Église en deux tronçons distincts.



Figure 17 – Photographie de la rue Henri Provostic, prise depuis l'intersection en communication avec la Place Per Jakez Hélias – Photo personnelle



Figure 18 – Photographie personnelle représentant le deuxième tronçon de la rue Henri Provostic et sa faible largeur.

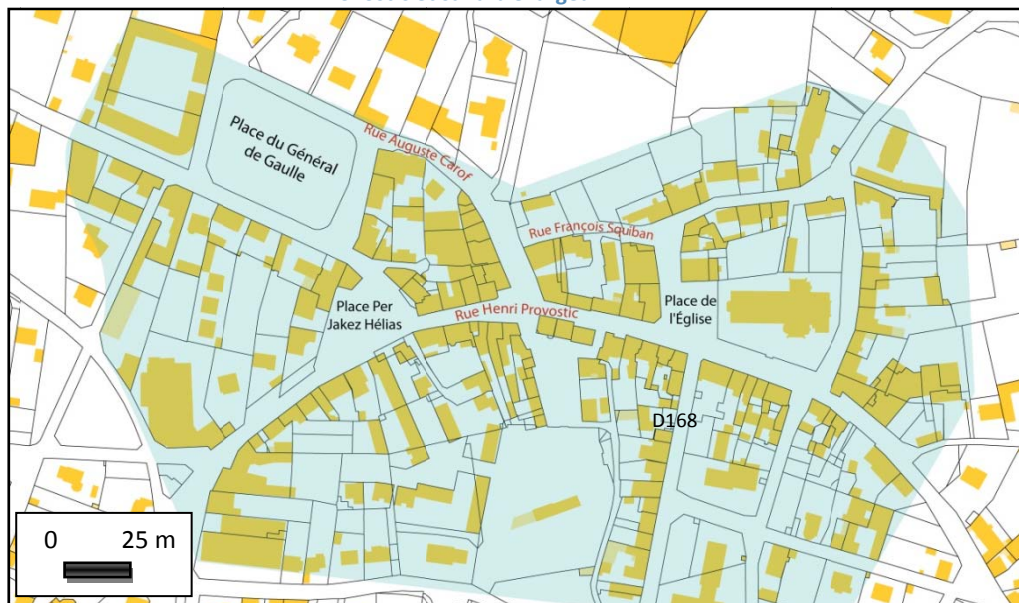


Figure 19 – Photographie personnelle prise de l'Église montrant la faible largeur de la chaussée et des trottoirs au départ de la D 168

La morphologie du bourg étant ancienne, la largeur de la voirie est très faible sur certaines rues, à tel point que sur certains tronçons, il n'y pas de trottoirs pour pouvoir permettre la circulation des véhicules dans les deux sens. C'est le cas du deuxième tronçon de la rue Henri Provostic, qui se dirige vers la Place de l'Église (Figure 18).

Les deux autres voiries étroites sont la rue Auguste Carof et les accès de à la Place de l'Église vers la rue François Squiban et la D168 qui part vers le sud (voir figure 21).

Figure 20 – Schéma mettant en évidence la densité du bâti et les largeurs des rues centrales du bourg – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

2. Un accès insuffisant aux espaces publics

Un des problèmes majeurs du centre-bourg est la difficulté de circulation pour les piétons au sein de celui-ci. La situation est particulièrement accablante pour la rue Henri Provostic alors que c'est une rue importante pour la vie du centre-bourg. Elle est bordée de nombreux commerces et services de proximité comme le marchand de tabac-journaux, le coiffeur, la pharmacie, le fleuriste, les boulangeries, le boucher, et les banques. L'accès à ces établissements recevant du public doit être soigné et facilité, même pour les personnes à mobilité réduite.

Sur la photo ci-contre (prise à l'intersection entre la rue Henri Provostic et la place aux Porcs), on s'aperçoit que le passage piéton ne débouche même pas sur un bateau au niveau de la boulangerie. C'est aussi le cas du passage piéton situé en face de celui-ci. Les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas traverser ici et sont obligés d'aller jusqu'au carrefour suivant possédant des bateaux pour revenir à cette intersection. Il n'y a même pas de trottoir sur le côté gauche de la rue.

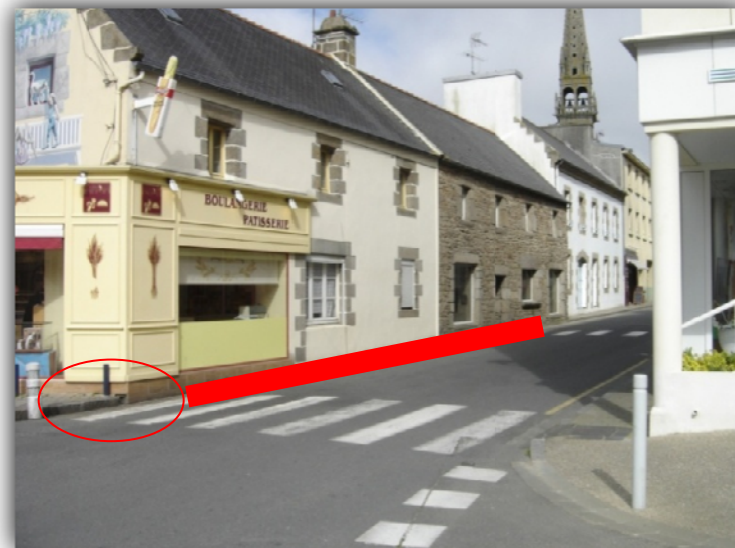


Figure 21 – Photographie personnelle illustrant le manque de bateaux à l'extrémité des passages piétons



Figure 22 – Photographie personnelle de la deuxième partie de la rue Henri Provostic

Les trois photos ci-dessous montrent là encore des accès très restreints même pour les personnes ne souffrant d'aucun handicap. Sur la photographie de gauche, on a une vue de la rue Joseph Lusven et de la Place du Général de Gaulle au fond. On ne trouve à aucun des deux côtés une largeur de trottoir suffisante. À gauche, la largeur est de 60 cm et à droite, elle est de 70 cm. Sur la photo du milieu, les poteaux électriques viennent même s'inviter sur le trottoir (qui mesure seulement un mètre de largeur) entourant la place du Général de Gaulle.

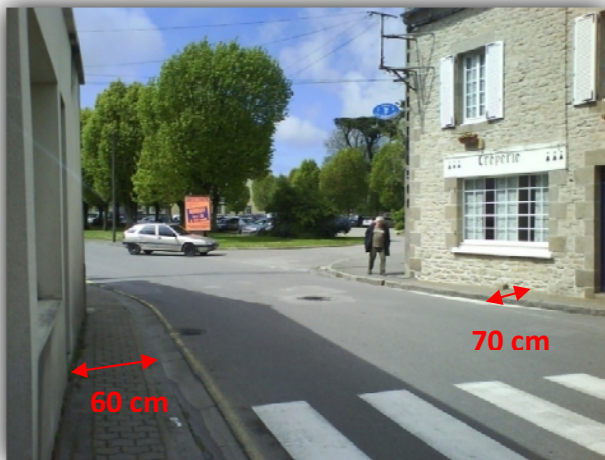


Figure 23 – Photographie personnelle de la rue Joseph Lusven qui relie la Place du Général de Gaulle à la Place Per Jakez Hélias

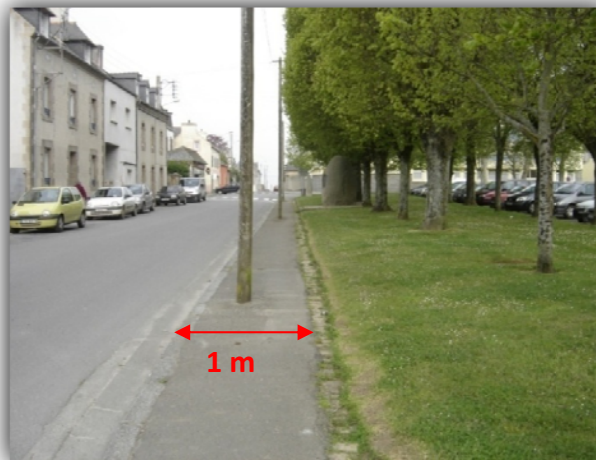


Figure 24 – Photographie personnelle du trottoir bordant la place du Général de Gaulle



Figure 25 – Photographie personnelle de l'entrée d'un commerce dont les locaux sont à louer, rue Henri Provostic

Quant à l'image de droite, elle montre qu'il n'y a tout simplement aucun accès pour les piétons à ce bâtiment qui se situe rue Henri Provostic ! Un passage piéton fait office d'accès « sécurisé ». Le fait que l'entrée ne soit pas desservie correctement explique que le local soit toujours à louer après une année, alors que les autres commerces de la rue dont l'accès est correct sont très fréquentés.

Une place du centre-bourg qui n'accorde pas une importance suffisante à l'espace piétonnier est la place du Général de Gaulle. En effet, les trottoirs qui bordent cette place font moins de 1m en largeur et en plein milieu de ceux-ci se trouvent des poteaux électriques, les rendant difficilement praticables, ce qui est dommageable pour une place qui a une fréquentation piétonne élevée : le côté haut de la place sert de quai pour les transports scolaires du collège situé juste à gauche de la place. De plus, le parking donne très peu d'accès vers les trottoirs et les rues du cœur du bourg.

3. Une signalisation horizontale et verticale inexistante

Le problème est que les conducteurs se garent d'une façon anarchique : en effet, les voies de circulation n'étant pas délimitées dans tout le centre-bourg, les conducteurs en se garant le long des trottoirs, ne jugent pas assez bien les distances pour que la circulation puisse continuer de manière fluide et sans écarts dans les deux sens. Aux heures de pointe, le premier tronçon de la rue Henri Provostic et la rue contournant le Place de l'Église pour rejoindre la rue François Squiban sont concernées. Les deux sens de circulation ne sont pas délimités par une ligne blanche discontinue, et les conducteurs se permettent de dépasser l'emplacement Arrêt toléré qui est surtout utile aux livraisons des commerces. Tant que les automobilistes n'auront pas le courage de marcher 30 m de plus pour aller de leur voiture au commerce, la situation restera tendue.



Figure 26 – Photographie personnelle mettant en avant le problème du stationnement anarchique dans la rue Henri Provostic

La photo ci-contre (Figure 26) illustre bien le problème. Sur ce tronçon de la rue Henri Provostic, il y a deux emplacements délimités où l'arrêt est toléré (ils se situent contre le bord gauche de la rue sur la photo). Seulement, des automobilistes n'hésitent pas dépasser les emplacements, venant ainsi réduire la largeur de la voie qui est très faible. La voiture blanche qui circule n'aurait pas pu croiser le véhicule d'en face s'il y en avait eu un. Le pire, c'est qu'il y a deux parkings à 30 m de chaque côté de ces emplacements où l'arrêt est toléré.

Le problème vu dans l'autre sens avec la figure 27 :

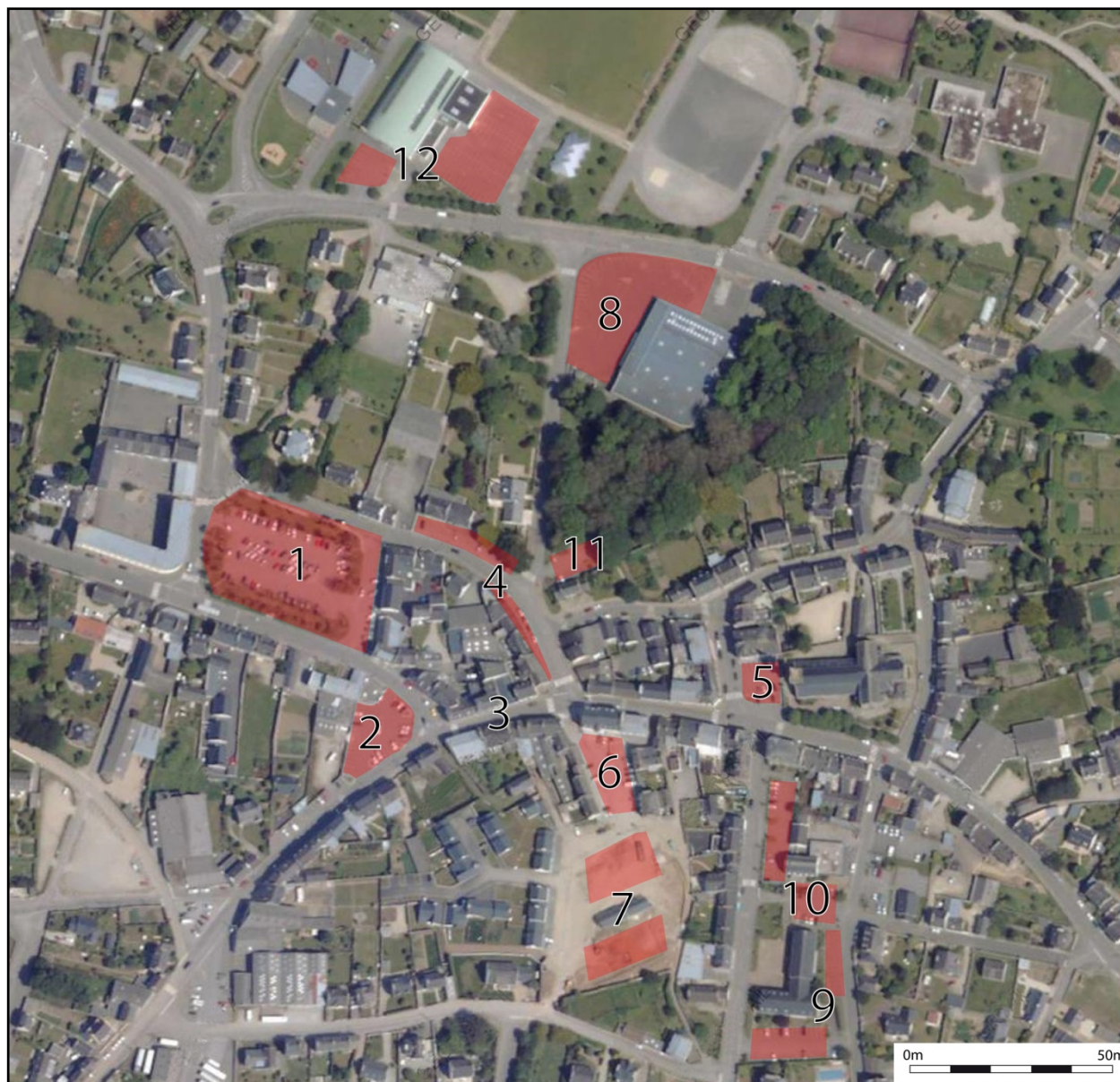


Figure 27 – Photographie personnelle présentant le problème du stationnement anarchique

En ce qui concerne la signalisation verticale, les priorités à droite ne sont pas indiquées à l'abord des carrefours des places Per Jakez Hélias et de l'Église. Comme la visibilité est réduite à ces deux carrefours à cause de la proximité du bâti tout près de la voirie, il est facile de refuser la priorité aux conducteurs venant de droite lorsqu'on ne connaît pas le bourg.

4. Des emplacements de stationnement en grande quantité avec une utilisation très inégale

La figure suivante (28) montre à l'aide d'une vue satellite le recensement de tous les parkings du centre-bourg. Il en ressort que par rapport au nombre de logements et à la surface commerciale, Ploudalmézeau est sur-doté en nombre de places de parking. Sur le schéma n'apparaissent pas les stationnements situés sur le long de la chaussée, quand la largeur permet cette pratique sans perturber la circulation environnante. Les rues où le stationnement sur le bord des trottoirs a un impact seront indiquées (rue Henri Provostic et rue Auguste Carof qui part de la Place aux Procs pour aller jusqu'à la Place du Général de Gaulle).



1 - Place du Général de Gaulle : 71 places.
C'est le plus grand parking du cœur du bourg.

2 - Place Per Jakez Hélias : 31 places

3 - Rue Henri Provostic : 2 emplacements
arrêts tolérés

4 - Place aux Porcs : 25 places

5 - Place de l'Église : 18 places

6 - Place au Blé : 17 places

7 - Centre multimédia : 62 places

8 - Parking ancien supermarché : 86 places

9 - Parking mairie : 47 places

10 - Parking Poste : 16 places

11 - Parking Office du Tourisme : 20 places

12 - Parking du terrain des sports : 72
places

Figure 28 – Vue satellite recensant tous les parkings du centre-bourg de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Fond de carte : IGN Géoportail

	Lundi								Mardi								Mercredi								Jeudi							
LIEU DE STATIONNEMENT	8	9	10	12	14	16	17	18	8	9	10	12	14	16	17	18	8	9	10	12	14	16	17	18	8	9	10	12	14	16	17	18
1 Place du Général de Gaulle																																
2 Place Jakez Hélias																																
3 Rue Henri Provostic																																
4 Place aux Porcs																																
5 Place de l'Église																																
6 Place Au Blé																																
7 Parking Centre Multimédia																																
8 Parking ancien supermarché																																
9 Parking Mairie																																
10 Parking Poste																																
11 Parking Office du Tourisme																																
12 Parking terrain des sports																																

	Vendredi								Samedi								Dimanche								LÉGENDE			
LIEU DE STATIONNEMENT	8	9	10	12	14	16	17	18	8	9	10	12	14	16	17	18	8	9	10	12	14	16	17	18	Horaires			
1 Place du Général de Gaulle																									8 de 8H jusqu'à l'horaire indiqué dans la cellule suivante			
2 Place Jakez Hélias																												
3 Rue Henri Provostic																												
4 Place aux Porcs																												
5 Place de l'Église																									Fréquentation			
6 Place Au Blé																												
7 Parking Centre Multimédia																									Faible 0-20%			
8 Parking ancien supermarché																									Modérée 20-40%			
9 Parking Mairie																									Moyenne 40-60%			
10 Parking Poste																									Élevée 60-80%			
11 Parking Office du Tourisme																									Extrême 80-100%			
12 Parking terrain des sports																									Non-dispo (marché)			

Figure 29 – Tableau représentant la fréquentation des stationnements en fonction des jours et des horaires – Réalisation personnelle grâce à des relevés sur le terrain.

Les parkings peuvent être classés en quatre groupes. Tout d'abord le groupe des stationnements utilisés en permanence même en dehors des heures de vie du bourg. Les stationnements les plus fréquentés sont sans surprise ceux les plus proches du cœur du centre-bourg, la rue Henri Provostic. Ainsi la place Per Jakez Hélias, la Place de l'Église et la place au Blé sont extrêmement fréquentées dès les horaires d'ouverture des commerces et des services vers 9h. Ces trois places ont la particularité d'être exploitées même au-delà des heures de vie du bourg, à cause des nombreuses habitations autour de celles-ci. Ces emplacements saturent donc rapidement lors des heures de pointe dans la fréquentation du bourg. Ensuite, il y a les emplacements pour des arrêts brefs, comme la rue Henri Provostic et ses arrêts minutes et la Place aux Porcs. D'autres parkings suivent le rythme des actifs et de l'ouverture des commerces, bureaux et services. C'est le cas du parking de la poste, de la mairie, du centre multimédia et de l'office du tourisme dans une moindre mesure. Enfin, il y a les parkings rarement utilisés, sauf pour des manifestations bien précises, comme le terrain des sports.

5. Des flux automobiles importants pour un centre-bourg

J'ai voulu observer les flux de circulation en réalisant un comptage de véhicules aux heures de pointe aux trois carrefours que la rue Henri Provostic relie d'une part, mais aussi de leurs directions empruntées aux carrefours d'autre part. Le protocole fut le suivant : le comptage s'est déroulé à la même heure et sur la même durée pour les trois places. Pour le matin, les horaires étaient 7h15 – 9h, pour avoir les flux migratoires quotidiens vers l'extérieur de Ploudalmézeau, ceux résidant et travaillant dans la commune et les mouvements des parents amenant leurs enfants au collège et à l'école. Les comptages du matin n'ont été réalisés que sur les deux carrefours les plus importants au niveau de la circulation, à savoir la Place Per Jakez Hélias et la Place de l'Église, car les flux n'étaient pas très importants par rapport à ceux du soir (environ 50% de circulation en moins sur une même période T). On peut expliquer cette tendance par le fait que les commerces ouvrent pour la plupart à 9h. Les personnes partant travailler à l'extérieur de Ploudalmézeau contournent le centre-bourg le matin et y passent volontiers le soir, pour utiliser les services proposés. Pour le soir, le comptage s'est effectué entre 17h et 18h, ce qui représente l'heure de pointe dans le centre-bourg en semaine. Pour les carrefours de la Place aux Porcs et de la Place de l'Église, il y avait en tout 12 directions possibles. Chaque direction a fait l'objet d'un comptage à part, permettant ainsi de retracer par la suite le cheminement des véhicules dans le centre-bourg. Pour la place Per Jakez Hélias, 6 directions étaient possibles. L'observation s'est faite les mardis et mercredis avant les week-ends du 1^{er} et 8 mai pour avoir une retranscription plus fidèle de la vie quotidienne du bourg.

Ces observations m'ont permis de déterminer l'incidence d'un nouveau plan de circulation au sein du bourg, car ce sera la base de mes propositions d'aménagement. En effet, au regard de la morphologie du bourg, les problèmes d'accès ne pourront être résolus que si l'on modifie les sens de circulation.

Voici les schémas réalisés à la suite de ce comptage, placés dans l'ordre suivant : Matin : Place Per Jakez Hélias – Place de l'Église et Soir : Place Jakez Hélias, Place aux Porcs, et Place de l'Église.

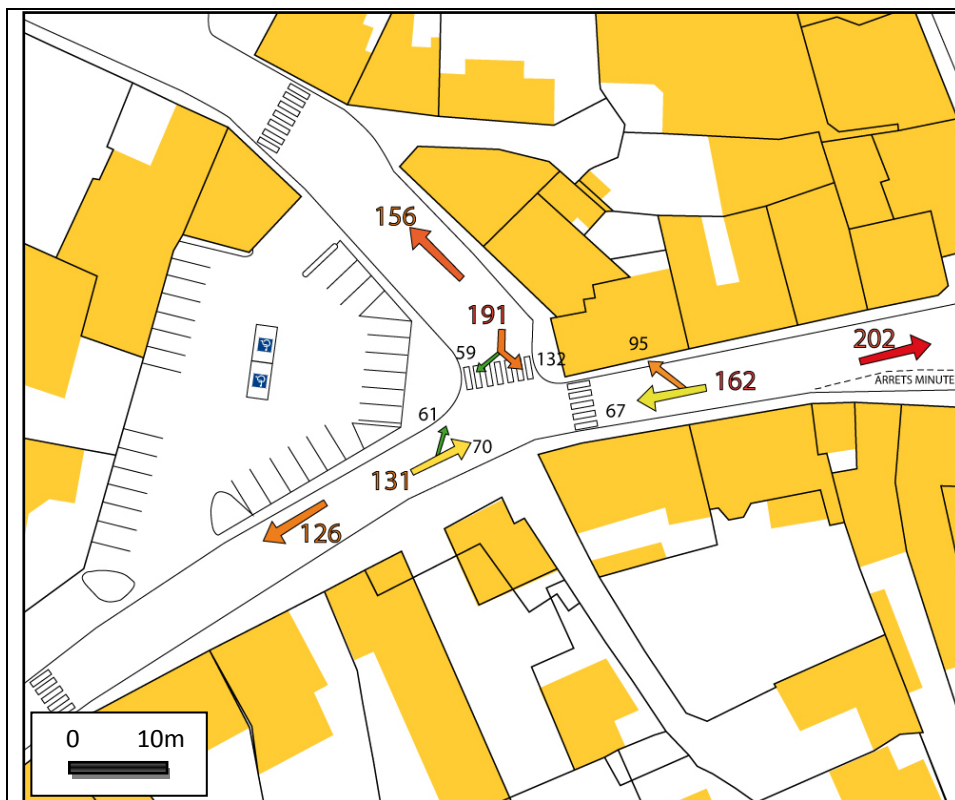


Figure 30 – Schéma représentant les flux de circulation le matin place Per Jakez Hélias–
Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

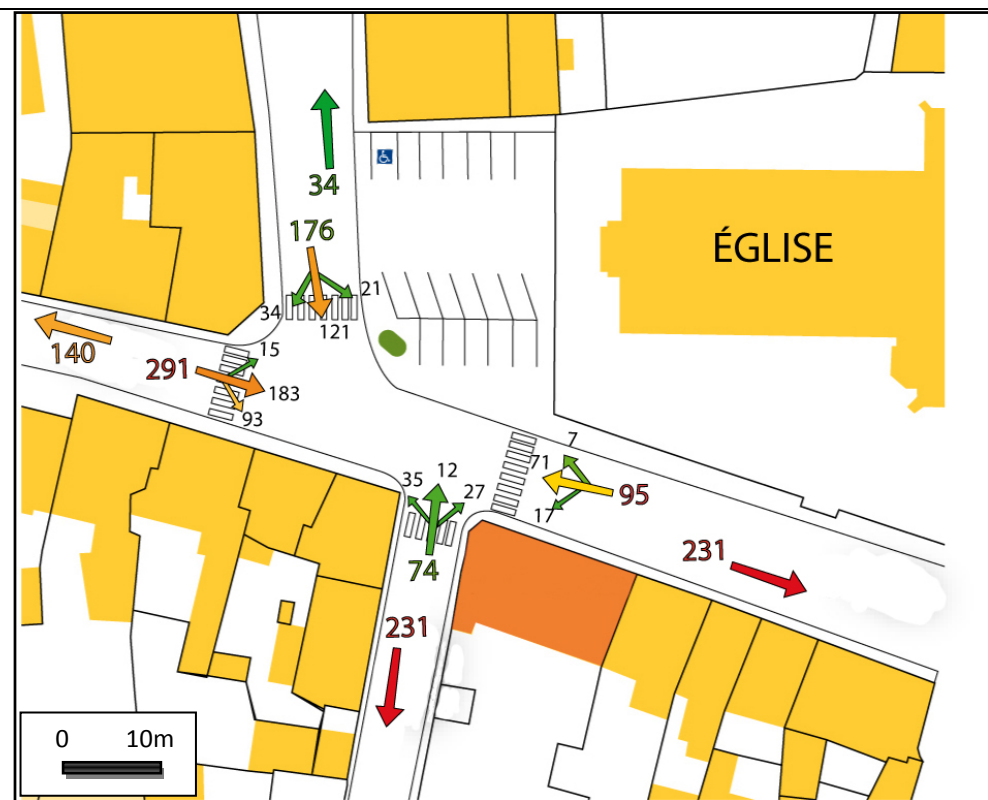


Figure 31 – Schéma représentant les flux de circulation le matin place de l'Église – Réalisation
personnelle – Fond de carte : cadastre

La circulation matinale est orientée d'est en ouest et du nord vers le sud. Les migrations quotidiennes d'actifs travaillant en dehors de Ploudalmézeau confirment cette tendance. Les conducteurs prennent les directions Est pour se diriger vers Plouguin et Brest-Nord et Sud pour aller vers Lanrivour, St-Renan et Brest-Ouest. Il y a beaucoup moins de circulation que le soir. La plupart des commerces étant fermés avant 9h au centre-bourg, les gens ne s'y arrêtent pas. Ils préfèrent contourner le centre-bourg.

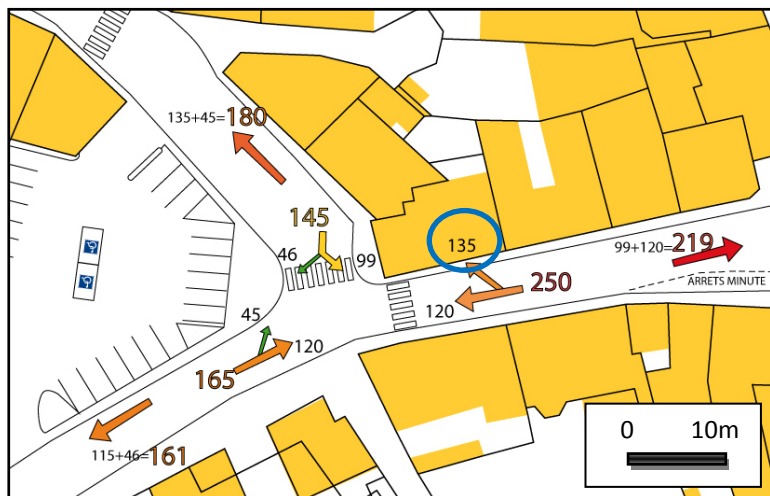


Figure 32 – Schéma représentant les flux de circulation le soir place Per Jakez Hélias–
Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

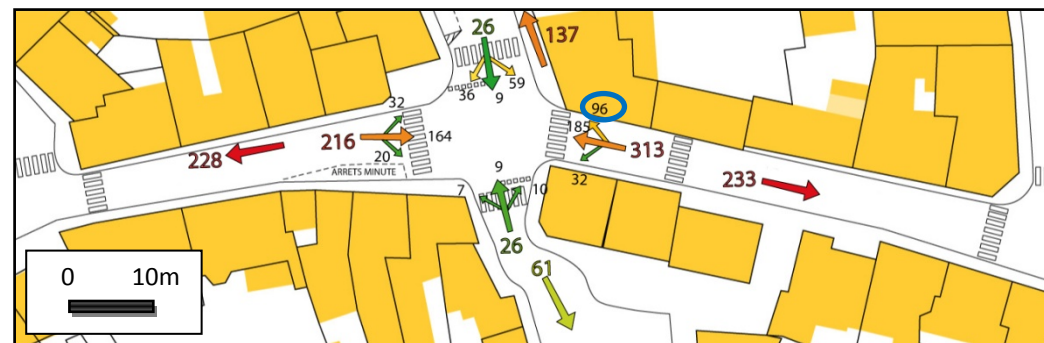


Figure 33 - Schéma représentant les flux de circulation le soir place aux Porcs– Réalisation personnelle –
Fond de carte : cadastre

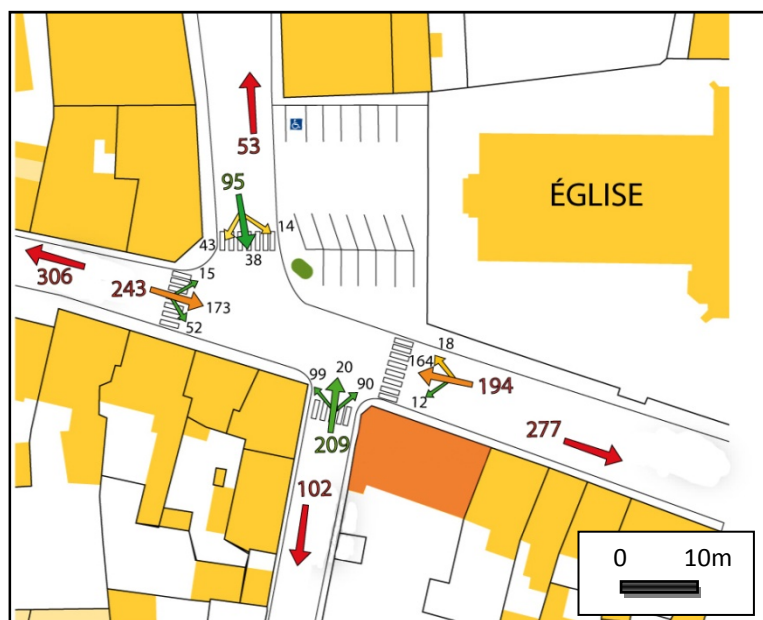


Figure 34 - Schéma représentant les flux de circulation le soir place de l'Église –
Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

On peut remarquer grâce aux chiffres qu'une grande partie des automobilistes empruntent la rue Henri Provostic pour finalement tourner à droite, soit à la Place aux Porcs (96, entouré en bleu sur la figure 33), soit à la Place Per Jakez Hélias (135, entouré en bleu sur la figure 32). C'est une circulation superflue pour cette rue, sachant que les conducteurs pourraient tourner au niveau de la Place de l'Église en amont (seulement 53 voitures le font en une heure) et emprunter la rue François Squiban pour finalement atteindre la Place du Général de Gaulle comme avec les autres rues. On peut imaginer une déviation de cette circulation en utilisant un sens unique d'ouest en est sur la rue Henri Provostic par exemple. On pourrait ainsi regagner de la voirie pour construire des trottoirs de taille réglementaire sur la rue Henri Provostic. Ce sens pourrait se justifier car si les véhicules tournant à droite ne passent pas par la rue Henri Provostic, le nombre de voitures traversant d'ouest en est la rue Henri Provostic devient supérieur.

6. Des carrefours dangereux

Les deux points noirs de la circulation dans le centre-bourg sont les carrefours situés aux places Per Jakez Hélias et de l'Église. Le premier carrefour représente l'intersection de la D168 et de la D28. Le second forme l'intersection des trois routes départementales desservant la commune : la D28, la D168 et la D26.



Figure 35 – Vue du carrefour de la Place Per Jakez Hélias – Source : Google Map



Figure 36 – Photographie personnelle du carrefour de la Place de l'Église

Il faut prendre en compte le fait que, bien souvent, les priorités à droite ne sont pas respectées, à cause des champs de vision trop faibles et des conducteurs qui ne veulent pas marquer de temps d'arrêt lorsque l'intersection est ainsi régulée. Le facteur aggravant est la circulation important à ces deux carrefours qui forment le croisement des routes départementales desservant la commune. La priorité à droite paraît être une solution obsolète au vu des flux quotidiens, surtout aux heures de pointe.

Ainsi, lorsque les flux sont maximaux, il arrive que le carrefour se bouche : les voies de circulation étant étroites les angles de braquage sont très courts, et il faut souvent oublier le fait qu'on a la priorité pour que les autres véhicules puissent circuler et débloquent le carrefour.



Figure 37 – Photographie personnelle prise sur le carrefour de la Place de l'Église montrant le champ de vision de l'automobiliste



Figure 38 – Photographie personnelle d'un non-respect de la priorité à droite



Figure 39 – Photographie personnelle du carrefour de l'église lorsque la circulation devient dense



Figure 40 – Photographie personnelle montrant l'angle de braquage nécessaire aux véhicules tournant vers la D 168

Pour le carrefour de la Place Per Jakez Hélias, la difficulté la plus importante apparaît quand les automobilistes venant de la rue Joseph Lusven (de la Place du Général de Gaulle) tournent à gauche pour emprunter la rue Henri Provostic au moment où un véhicule surgit de cette rue et n'a pas anticipé la priorité à droite.

La seconde difficulté naît du passage des cars scolaires à ce carrefour, qui vont rejoindre leurs entrepôts situés à 100 m du carrefour en direction de la D 28 vers Plourin. Le rayon de braquage du carrefour est trop faible, ce qui oblige les conducteurs arrivant en sens inverse de rester à l'écart du carrefour le temps que le car finisse sa manœuvre.

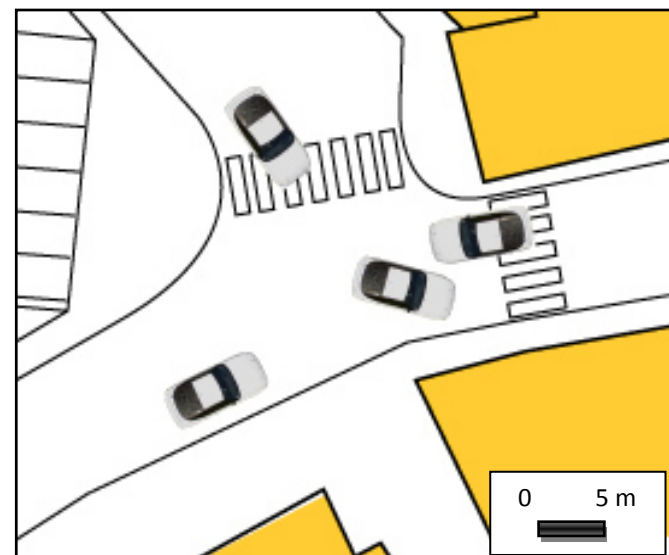


Figure 41 – Schéma du carrefour de la Place Per Jakez Hélias – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

B. Projet de la commune

Une réflexion sur un projet de réhabilitation du centre-bourg a été lancée en ce début d'année. L'échéance pour la réalisation de celui-ci a été fixée à la fin du mandat du député-maire, en 2014, car il faisait parti du programme de l'élue. Les objectifs ne sont pas encore définitivement arrêtés, mais il y a une réelle volonté de reconquérir l'espace piétonnier au centre-bourg, de permettre un meilleur accès aux personnes à mobilité réduite, d'améliorer les conditions de circulation des véhicules et de revoir les différents carrefours du centre. A l'heure de la rédaction de ce rapport, le cabinet d'architecte a été désigné après l'audition de plusieurs candidats. Ce sera l'architecte Léopold de Morlaix qui aura en charge l'étude et la réalisation de ce projet. En parallèle, la mairie a informé l'association des commerçants pour qu'ils puissent mener une réflexion sans être influencée par le conseil municipal dans un premier temps. La volonté du maire a clairement été affichée : ce projet doit s'élaborer d'une part sans précipitation, car il fixera l'identité du bourg sur le long terme, et d'autre part en collaboration avec toutes les personnes concernées. En effet, le cœur du bourg est une zone où de nombreux commerces de proximités et de services sont installés, donc l'avis de ces professionnels sera une grande et précieuse source d'informations et de réflexions. Les commerçants doivent se rencontrer fin mai-début juin pour développer leurs idées. Vers mi-juin, une rencontre aura lieu entre les commerçants, l'architecte, et les membres du conseil municipal en charge du dossier pour étudier les premiers éléments de réflexion.

C. Les enjeux d'une réorganisation du centre-bourg

La sécurité des piétons est en jeu lors de l'accès au cœur du centre-bourg, à partir des parkings, ou sur les trottoirs. Il faut prévoir une reconquête de l'espace piéton au cœur du bourg.

Un accès fluidifié et sécurisé aux commerces de proximité peut permettre dans un premier temps le maintien, mais aussi l'essor de ces activités qui rappelons-le, sont génératrices d'emplois dans la commune.

Le plan de circulation devra être revu pour dégager des espaces exploitables à la reconquête des espaces piétons. De plus, la sécurité aux abords des carrefours pourra être améliorée.

Il faut également mieux exploiter le potentiel touristique de la commune en proposant un accès facilité au bourg et à ses services, améliorant ainsi l'accueil des touristes.

Nous avons vu dans cette partie que le centre-bourg de Ploudalmézeau est très fréquenté, de par son organisation ancienne et centralisée. Mais son cœur historique est constitué de rues étroites et denses en bâti ne permettant pas une grande souplesse aux aménagements. En étudiant plus précisément les usages du bourg, on se rend compte que le bâti et la voirie existants ne répondent pas aux normes en terme de gabarit et d'accès aux espaces publics. L'analyse précise des flux et de la fréquentation a permis de mettre en avant l'initialisation des propositions d'aménagement. Il faut commencer par définir un nouveau plan de circulation. Les aménagements futurs devront tenir compte de la redistribution de l'espace entre la circulation automobile et les modes de déplacements doux et de faciliter l'accès du bourg

III. Propositions d'aménagement

A. Les étapes des propositions

1. Mise en place des sens uniques

L'un des objectifs majeurs de la réhabilitation du bourg est de reconquérir l'espace piétonnier et l'accès aux espaces publics pour tous. Au regard de la configuration des rues (faible largeur due à une organisation ancienne du bourg), il va d'abord falloir redéfinir le plan de circulation au sein de celui-ci. Le choix qui paraît être le plus judicieux est l'usage du sens unique sur la rue Henri Provostic. En effet, une solution uniquement piétonne pour cette rue ne paraît pas appropriée pour le lieu, car la rue Henri Provostic est la rue maîtresse du centre-bourg en terme de circulation d'une part, et c'est aussi un carrefour entre les trois départementales qui desservent Ploudalmézeau d'autre part. De plus, l'affluence des piétons n'est pas aussi intense que dans une grande ville. Enfin, la redirection de la circulation est assez aisée à réaliser, en exploitant une rue à sens unique existante, la rue François Squiban qui passe devant l'Office de Tourisme. La déviation sera moyennement contraignante en terme de distance pour ceux qui traversent le bourg d'est en ouest. Mais leur circulation sera plus aisée et rapide qu'avant. L'objectif final est de définir les nouvelles rues principales de circulation et de l'articuler autour des 3 îlots principaux du cœur du bourg en définissant les nouvelles rues principales de circulation.

2. L'espace acquis pour les modes de déplacement doux : piétons et vélos

En ayant dégagé de l'espace supplémentaire sur la voirie avec la mise en place des sens uniques, les trottoirs peuvent être élargis (voir créer à certains endroits) et atteindre la taille réglementaire de 1m50. L'espace restant est suffisant pour assurer la mise en place d'une piste cyclable de taille réglementaire également (1m50). Celle-ci serait créée en sens inverse pour ne pas amputer la facilité de circulation de ce mode de déplacement doux qui impacte moins l'environnement en nuisances sonores, visuelles, et olfactives. Grâce à une circulation plus aisée et sécurisée, l'usage du cycle pourrait être stimulé pour les habitants du bourg. La circulation piétonne de la place du Général de Gaule sera également revisitée avec la création d'allées pour les piétons tout autour entre les rangées d'arbre. On pourra exploiter les anciens trottoirs pour du stationnement et faire un espace de stockage pour les cars du collège, avec un accès sécurisé pour les élèves.

3. Modification des carrefours dangereux

Actuellement les deux carrefours réputés dangereux au centre-bourg, situés près de la place Per Jakez Hélias et de la place de l'Église, fonctionnent en priorité à droite. Il faut donc proposer une solution permettant de fluidifier la circulation à ces carrefours tout en ralentissant les véhicules et en proposant une meilleure visibilité. La solution du giratoire a été retenue comme réponse à toutes les insatisfactions relevées. Néanmoins la configuration complexe de la place de l'Église ne permet pas de se contenter d'un simple giratoire. La solution retenue exploitera deux giratoires reliés entre eux après avoir dégagé de l'espace avec la destruction de l'ancienne mairie.

Le fait de redessiner les carrefours va redistribuer l'espace entre la voirie et les places de stationnement voisines, au profit de la chaussée. Des emplacements vont ainsi être supprimés, ou ré-agencés dans l'espace restant après les modifications. On peut envisager de perdre quelques places au regard du suréquipement du centre-bourg de Ploudalmézeau en stationnement. Il y aura une redistribution de la fréquentation de certains parkings à l'issue de ces modifications.

4. Mise en place de la signalisation au sol

Une fois les travaux de voirie réalisés, il est important de mettre en place une signalisation au sol permettant de guider les automobilistes circulant mais aussi voulant stationner. Lorsqu'aucun tracé n'est présent au sol, les conducteurs ont tendance à stationner le long des trottoirs, amputant la chaussée d'une certaine largeur exploitée par les autres véhicules. Le croisement des deux sens de circulation devient alors difficile. Il faut donc délimiter les deux sens de circulation au milieu de la chaussée pour guider les automobilistes. Ce marquage pourrait dissuader l'usage du stationnement anarchique si les conducteurs voient qu'en se garant à un endroit, ils font déporter le reste de la circulation sur l'autre voie.

5. Emplacement de la signalisation verticale

A ce stade, la voirie et les carrefours auront été transformés. Toute la signalisation verticale est à réaliser : les types de panneaux et leurs emplacements seront précisés sur des schémas.

6. Résultat global

Les deux vues du centre-bourg avant et après réaménagement seront superposées pour faciliter la comparaison.

B. Propositions d'aménagement détaillées par îlot

1. Définition du nouveau plan de circulation

Le nouveau plan de circulation va être déterminé grâce à l'ajout de sens uniques venant se greffer à ceux existant, formant ainsi une rotation autour des trois îlots principaux du centre-bourg. Un sens unique va donc être mis en place sur deux tronçons de la rue Henri Provostic et sur la voie longeant la place du Général De Gaulle par la droite (voir figure 13 ci-dessous représentant le centre-bourg et les sens uniques). Pour la rue Henri Provostic, le sens sera d'Ouest en Est, en s'appuyant sur les études de la circulation du centre-bourg (cf. Partie II - A-6). Il en est ressorti qu'en comparant uniquement les chiffres des voitures circulant sur cette rue, le nombre est à peu près égal pour les deux sens de circulation. Mais les directions empruntées par les automobilistes montrent que le sens unique dans ce sens permet de dévier une grande partie des usagers qui ne s'arrêtent pas et qui gonflent les flux de circulation en amont du cœur du centre-bourg.

La rue François Squiban et deux intersections doivent être remodelés pour supporter la déviation des véhicules, tant par leur nombre que par leur gabarit (cars, livreurs...).

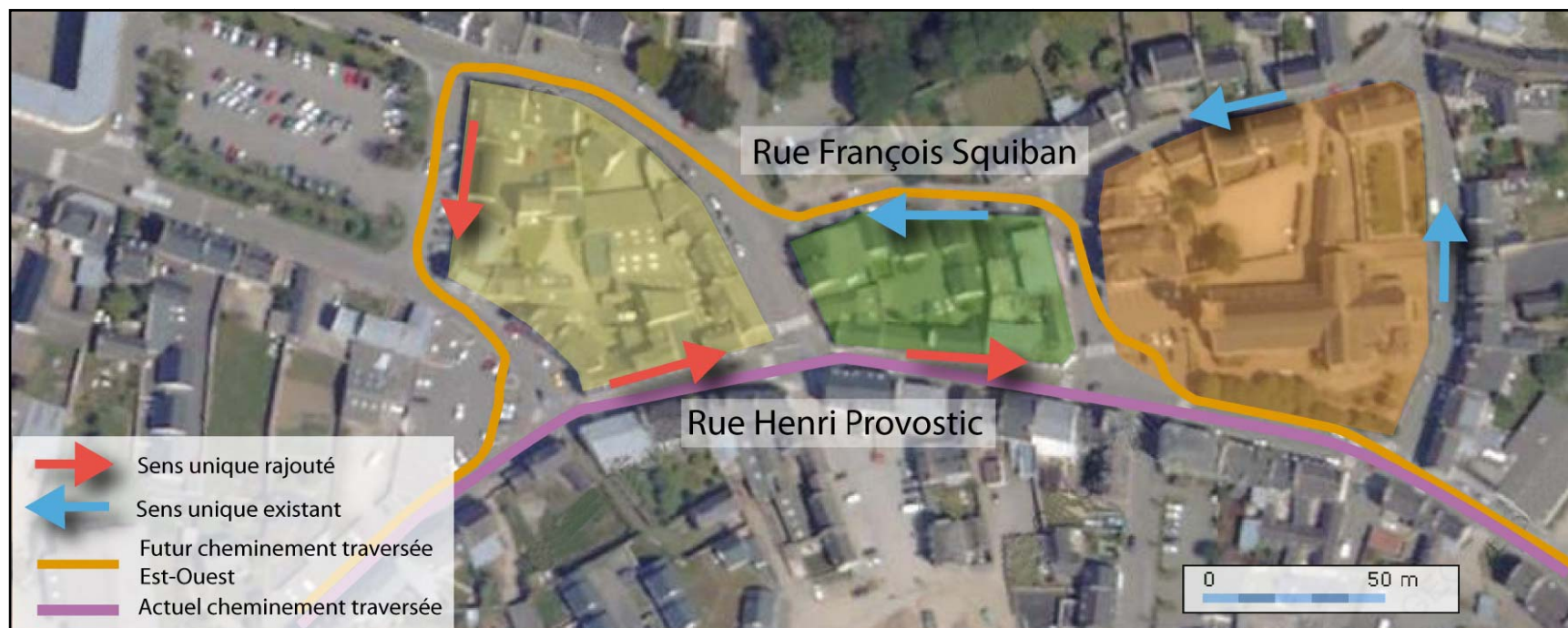


Figure 42 – Vue aérienne du centre-bourg montrant les sens uniques – Réalisation personnelle – Source : IGN Géoportail

Sur le schéma au-dessus, on aperçoit les trois îlots centraux colorés. La circulation à double sens est conservée entre chaque îlot pour permettre une meilleure distribution de la circulation et un meilleur accès aux stationnements, commerces et services proposés. On observe en violet l'actuel cheminement pour traverser le bourg d'Est en Ouest et en orange, le futur, tenant compte des modifications des carrefours présentés plus tard dans le rapport.



Figure 43 – Photographie du début de la rue de François Squiban – Réalisation personnelle

La rue François Squiban doit être élargie pour faciliter les manœuvres des véhicules à grand gabarit. La largeur du trottoir qui se situe sur le côté droit de la chaussée (en étant dans le sens de circulation de la rue) est insuffisante. Elle est inférieure à 80 cm, ce qui n'est pas praticable par tous les piétons. De plus, le trottoir se situe contre un mur de 2m de haut, ce qui fait qu'on ne peut rien gagner en largeur. Alors que celui d'en face est parfaitement adapté et sécurisé, car séparé de la chaussée par des stationnements le long de la voie. Nous allons donc détruire ce trottoir inadapté pour élargir la voie de circulation. Un passage piéton va être déplacé pour inviter les personnes à changer de côté. De plus, ce passage clouté mènera directement au chemin longeant l'Office de Tourisme sur son côté droit et menant au parking derrière celui-ci. L'élargissement de la voie va entraîner la suppression de 5 places de stationnement le long de la rue. Les usagers pourront se garer sur le parking situé à l'arrière de l'Office de Tourisme qui est faiblement



Figure 44 – Photographie de la rue François Squiban – Réalisation personnelle

fréquenté.

Les intersections situées aux extrémités de cette rue seront modifiées : les priorités à droite seront remplacées par des cédez le passage car la rue deviendra la principale voie de circulation du centre-bourg. C'est elle qui aura la priorité face aux rues plus modestes arrivant sur elle.

Le fait de basculer une grande partie de la circulation sur cette rue n'aura pas beaucoup d'impact sonore pour les résidents : sur la droite de la chaussée se trouve un mur de 2m de haut suivi de l'office de tourisme qui est en retrait par rapport à la voirie et sur la gauche il y a les stationnements qui bordent la rue et au-delà des constructions dont les garages sont côté rue, les pièces de vie étant dans l'arrière-cour. De plus, cette déviation de la circulation est installée tous les vendredis matin actuellement car le marché s'étend sur toute la rue Henri Provostic, qui est fermée à la circulation. Les automobilistes sont donc déviés par la rue François Squiban lorsqu'ils traversent le centre-bourg.

Les figures ci-dessous illustrent ces propos (les véhicules dessinés sur les schémas jusqu'à la fin du rapport sont d'une dimension de 5 m x 2 m, représentant une échelle significative pour la largeur de la voirie et des emplacements de stationnement).

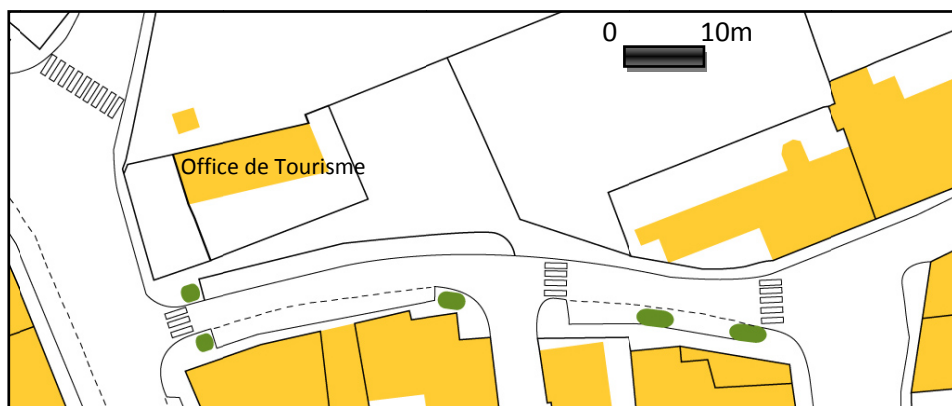


Figure 45 – Schéma représentant la rue François Squiban avant réaménagement – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

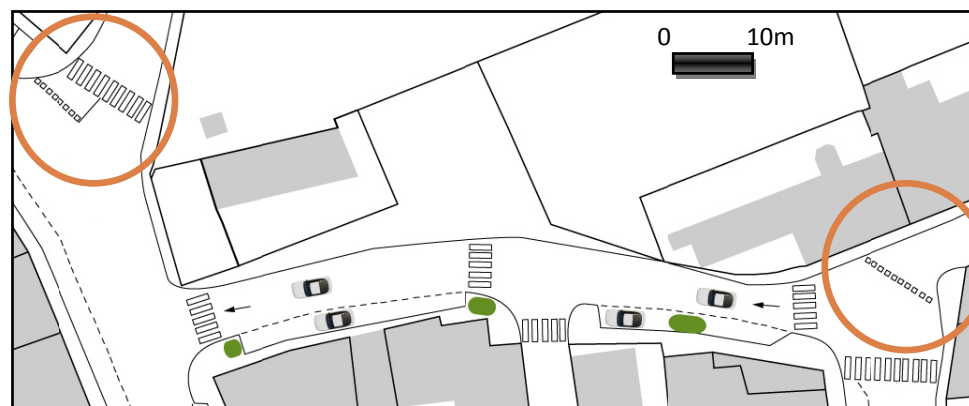


Figure 46 – Schéma représentant la rue François Squiban réaménagée – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

2. Création et amélioration des voies piétonnes

Les sens uniques étant mis en place, l'espace ainsi récupéré va être redistribué. La rue Henri Provostic va en bénéficier avec l'élargissement du trottoir gauche à une largeur réglementaire de 1m50 sur son premier tronçon et la création d'un trottoir toujours du même côté sur la deuxième partie de la rue. Les passages piétons qui ne débouchaient pas sur un bateau en seront équipés pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite. De plus, les emplacements de stationnement Arrêts minute seront délimités par un parterre de fleurs pour éviter que les automobilistes

sortent de la zone et rendent plus délicate la circulation. La deuxième partie de la rue Henri Provostic se voit dotée d'Arrêts minute pour faciliter les livraisons d'une part et proposer un stationnement rapide pour les clients des commerces.

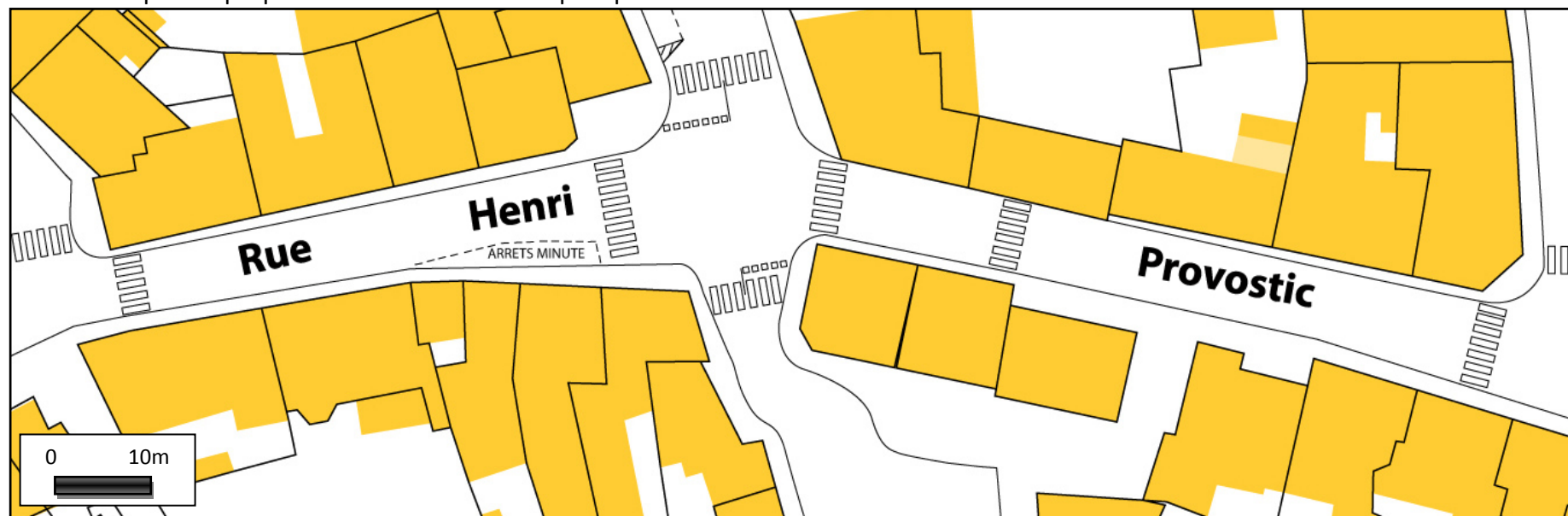


Figure 47 – Schéma représentant la rue Henri Provostic avant réaménagement – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

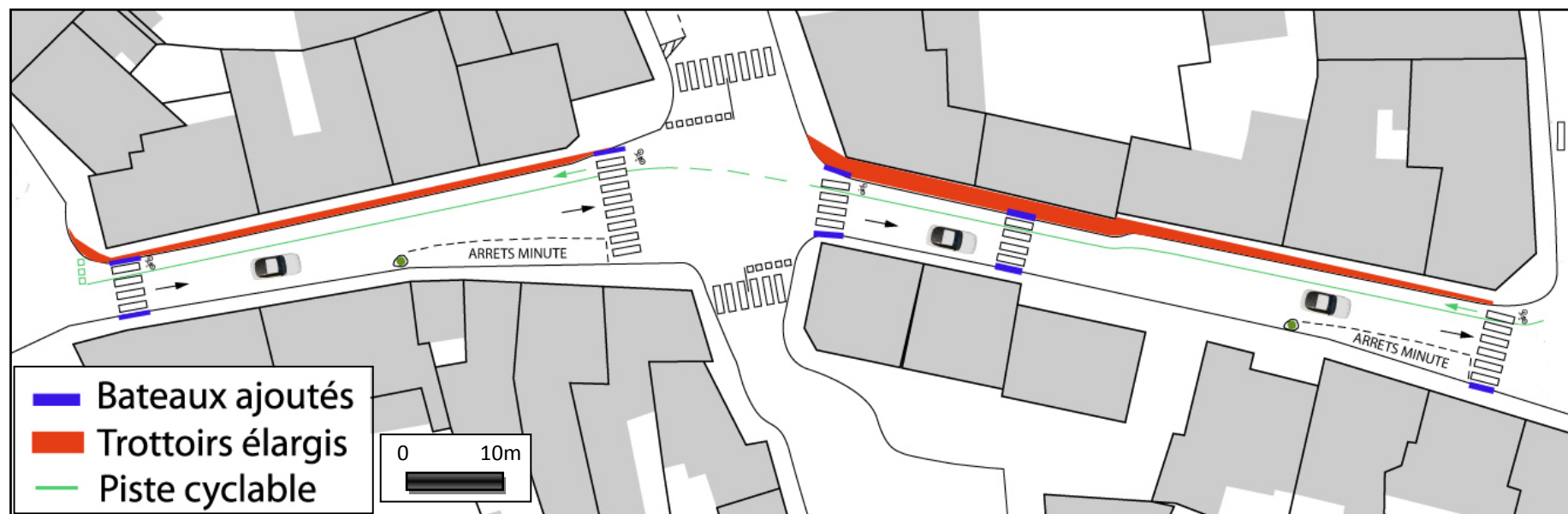


Figure 48 – Schéma représentant la rue François Squiban réaménagée – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

Pour encourager l'usage des vélos au centre-bourg, une piste cyclable a été créée sur toute la rue Henri Provostic en sens inverse de la circulation automobile, permettant ainsi un déplacement plus sécurisé et dans les deux sens. La largeur de ces pistes cyclables atteint les 1m50 réglementaires.

Pour la Place du Général de Gaulle, l'idée est de créer un chemin pour piétons entre les deux allées d'arbres qui dessinent le contour de la place. Les chemins auront une largeur de deux mètres environ et feront le tour de la place. Les trottoirs extérieurs existants seront utilisés pour la chaussée. L'emplacement des cars pour les collégiens sera délimité par un marquage discontinu au sol, et il apportera des places de parking supplémentaires (environ 10 véhicules) en dehors des horaires de ramassage scolaires (8h30-9h pour le matin et 16h-17h30 pour l'après-midi). Le panneau interdisant aux véhicules de stationner pendant ces horaires à cet emplacement est déjà installé, il ne restera plus qu'à le déplacer d'environ 50 cm vers la place. Le long des stationnements pour les cars seront ajoutés des aires de stockage temporaires pour les élèves.

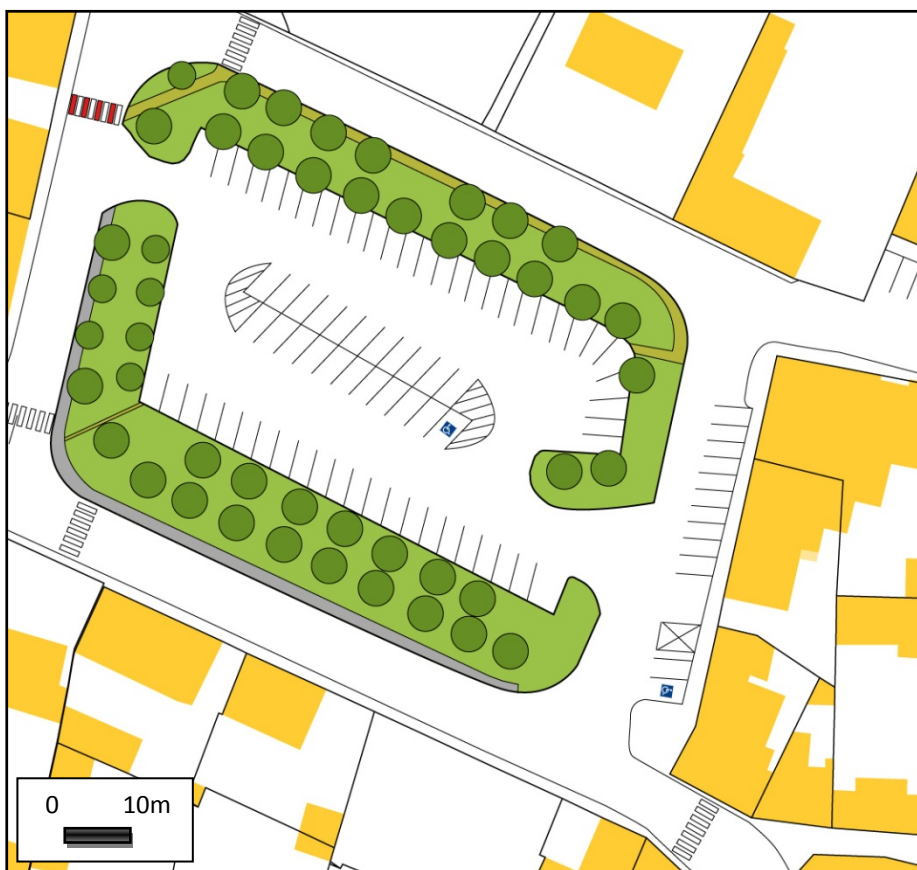


Figure 49 – Place du Général de Gaulle actuelle – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

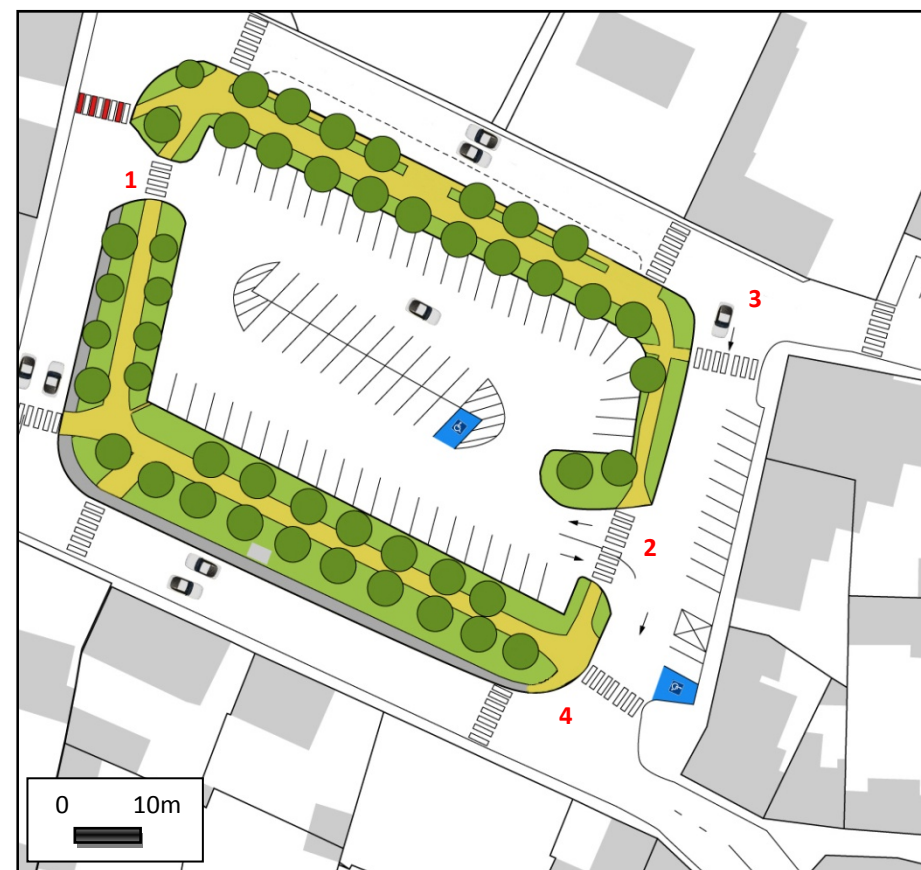


Figure 50 – Place du Général de Gaulle modifiée avec son chemin piéton et ses deux quais pour les cars scolaires – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

Les câbles électriques devront être enterrés pour pouvoir enlever les poteaux situés sur les trottoirs en haut et en bas de la place.

Des passages piétons seront également créés pour assurer la continuité du cheminement piéton autour de la place (1 et 2 sur la figure précédente). Aux intersections symbolisées par les numéros 3 et 4, il y aura respectivement trois et deux passages piétons facilitant l'accès entre la place du Général de Gaulle et les rues du centre-bourg. Les extrémités de tous ces passages cloutés disposeront de bateaux pour faciliter l'accès au chemin.

A noter la modification de la sortie droite du parking de la place, qui est une conséquence du sens unique mis en place : une ligne continue permettant de guider les conducteurs qui sortent du parking à respecter le nouveau sens de circulation sera marquée au sol, complétée par des flèches de direction. Les emplacements de stationnement en épis verront leur orientation modifiée pour correspondre au sens de déplacement.

D'autres trottoirs seront modifiés en même temps que la transformation des deux carrefours de la place Per Jakez Hélias et de la place de l'Église dans le paragraphe suivant.

3. La modification des carrefours

Des giratoires vont être installés aux 2 carrefours situés aux places Per Jakez Hélias et de l'Église, respectivement à l'extrémité gauche et droite de la rue Henri Provostic. Les giratoires auront un rayon suffisamment important pour faciliter le braquage des cars et des camions de livraison circulant dans le centre-bourg. La mise en place de ces nouveaux carrefours affectera directement le tracé des passages piétons qui devront être déplacés pour certains, ainsi que les aires de stationnement situées à proximité.

Le premier carrefour modifié sera celui de la place Per Jakez Hélias. Le rond-point sera aisé à mettre en place car il n'y a pas de travaux importants à prévoir. L'espace requis va être pris sur celui du parking qui, actuellement, prend beaucoup de place à cause des deux places de stationnement pour handicapés placées au milieu. La manœuvre consiste à déplacer ces deux emplacements centraux en les alignant avec la ligne

des stationnements usuels. L'actuel parking comptabilise 31 places dont 2 pour handicapés. Le nouveau conservera ces deux emplacements pour personnes à mobilité réduite (dont le marquage au sol sera assuré par une couleur bleue de l'emplacement), augmentera la taille des emplacements pour atteindre la taille réglementaire (5 x 2,5 m) mais abaissera le nombre total de places à 24.

Dans sa configuration actuelle, l'entrée haute du parking est à sens unique. Celui-ci sera conservé sur le nouveau parking, le panneau sens interdit étant déjà installé. On ne peut permettre aux véhicules de sortir par cet accès car il n'y a aucune visibilité à cause de la bâtisse sur la gauche. L'accès du bas sera restreint à un seul sens, dans la continuité de l'entrée. Le parking recevra un peu de verdure, sur les terre-pleins. On peut envisager la disposition de deux arbres aux extrémités du parking. De même pour le rond-point.

La largeur des trottoirs sera revue à la hausse tout autour du giratoire, mais aussi sur la rue Joseph Lusven (la rue partant sur la droite sur la photo ci-contre et menant à la place du Général de Gaulle).



Figure 51 – Vue de l'entrée haute du parking de la Place Per Jakez Hélias actuelle – Photographie personnelle

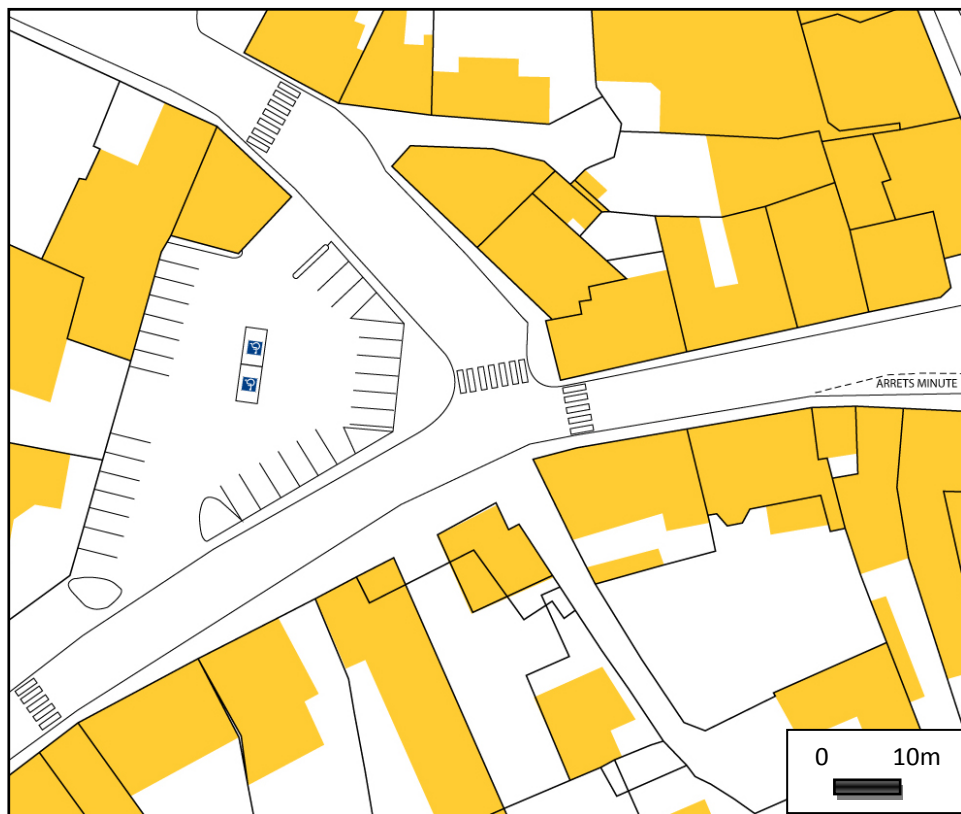


Figure 52 – Vue de l'actuelle place Per Jakez Hélias et de son intersection – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre



Figure 53 – Schéma de la future place Per Jakez Hélias et de la nouvelle intersection – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

Le deuxième carrefour à modifier est celui de la place de l'Église. L'église n'est pas classée ce qui implique que son environnement n'est pas régi par les Architectes des Bâtiments de France. Il n'y a donc pas de contrainte directe sur le type de matériaux et de produits utilisés, du moment que les règlements locaux d'urbanisme sont respectés en terme de largeur de trottoir, de voirie, d'accès aux personnes à mobilité réduite et d'implantation des constructions par rapport à la voirie.

L'aménagement est beaucoup plus délicat à mettre en place de part la nature de l'intersection. Il n'y a pas de point central, car deux des voies, même si elles arrivent à peu près parallèles, sont excentrées par rapport au milieu du carrefour. La solution envisagée est donc d'utiliser deux giratoires l'un à la suite de l'autre. Ils seront séparés par un terre-plein central qui distribuera l'accès entre les deux. Pour le premier giratoire situé à la sortie droite de la rue Henri Provostic, il faudra empiéter sur l'aire de stationnement devant l'Église pour proposer un rayon de courbure suffisant aux véhicules à grand gabarit. Pour le deuxième giratoire situé à droite du premier, l'option retenue est la démolition de l'ancienne mairie (dont les coûts de rénovation sont trop élevés d'après le maire. A noter que l'hypothèse de la démolition de ce bâtiment a été émise comme solution possible dans le futur projet du centre-bourg de la commune). La bâtisse fait partie des propriétés communales et représente une réserve foncière

disponible, si on envisage la démolition. Le bâtiment à côté se tiendrait alors à la limite de la voirie et plus particulièrement du futur trottoir. La morphologie est alors totalement différente. La vue depuis la départementale pénétrant dans le centre-bourg donnerait directement sur l'église. De plus, la place acquise permettrait d'aérer le carrefour et ainsi de proposer des accès piétons décents et des angles de braquage larges pour les véhicules.



Figure 54 – Vue depuis la place de l'Église de l'ancienne mairie (bâtiment à gauche) – Photographie personnelle



Figure 55 – Vue arrière de l'ancienne mairie. Sans la bâtisse, l'Église serait visible depuis la départementale D168, embellissant ainsi l'entrée du centre-bourg – Photographie personnelle

La largeur des trottoirs situés au début de la RD 168 au départ de l'intersection de la place de l'Église atteindra la taille réglementaire (1m50 au lieu des 50 cm actuels). La place de stationnement pour handicapé sera recouverte en bleu.

L'espace de stationnement devant l'église étant amputé d'une certaine surface, il y a aura moins d'emplacements disponibles. Mais des parkings se trouvent à environ 50 m et 75 m plus bas, près de la poste et de la mairie (ce dernier étant rarement exploité à plus de la moitié de sa capacité – cf le tableau de fréquentation des stationnements du centre-bourg, Partie II A°-5). Le long de la D26 qui part vers Plouguin et qui longe l'église est également exploitable pour le stationnement, la voirie étant large. Un emplacement pour l'arrêt de cars va être délimité sur une partie de la place, près du giratoire. Cet arrêt sera utilisé aussi bien par les transports scolaires que les lignes départementales de transport en commun. On placera à cet endroit deux bancs pour les personnes attendant les cars. Leur emplacement sera délimité par des petits îlots végétaux. La coloration bleue au sol indique l'emplacement des bancs mais ne sera pas réalisée dans la réalité, car on se situe en face de l'entrée de l'église.

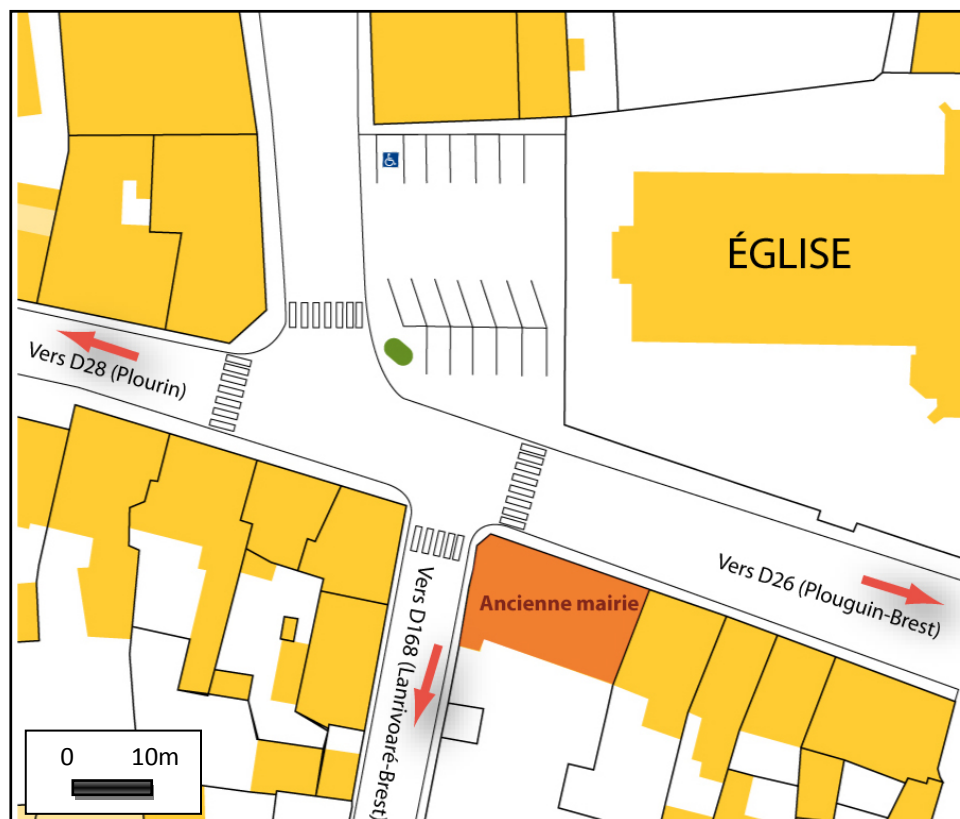


Figure 56 – Schéma de l'actuelle Place de l'Église et de son carrefour fonctionnant en priorité à droite – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre



Figure 57 – Schéma de la future Place de l'Église et de ses deux giratoires avec l'ancienne mairie démolie – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

Le fait d'avoir ces deux giratoires à ce carrefour va casser la vitesse de ceux qui arrivent de Plouguin (D26, par la droite). C'est le seul sens où les automobilistes arrivaient vite, car ils avaient une bonne visibilité de la priorité à droite.

Les deux giratoires seront végétalisés pour redonner un peu de verdure au centre-bourg qui en manque cruellement, même si la commune installe dans les rues de plus en plus d'îlots végétaux.

4. Création de la signalisation horizontale

Maintenant que les travaux les plus importants ont été réalisés (élargissement des trottoirs, refonte des deux carrefours dangereux, mise en place des sens uniques), une signalisation horizontale doit être mise en place pour guider les automobilistes. L'objectif est de clarifier la position des deux sens de circulation sur la voirie et les emplacements de stationnement le long des voies, quand la largeur le permet. Ces nouvelles limites doivent être données dans les rues où la circulation est devenue principale suite aux réaménagements.



Le stationnement de la rue reliant la Place de l'Église à la rue François Squiban ne sera autorisé que d'un seul côté (Numéro 1 sur la figure ci-dessous). Actuellement, les deux côtés sont utilisés et les véhicules circulant dans les deux sens ne peuvent se croiser sans marquer d'arrêt dans la rue. Sachant que la circulation va être redirigée dans cette rue après la mise en place du sens unique rue Henri Provostic, la situation n'est guère acceptable.

Figure 58 – Représentation du centre-bourg actuel avec la non-présence de marquage au sol – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre



La rue Auguste Carof qui part de la Place aux Porcs pour rejoindre la Place du Général de Gaulle et la rue Monseigneur Raoul qui part de la place Per Jakez Hélias et qui devient la D28 en direction de Plourin sont concernées par la mise en place d'une ligne blanche discontinue séparant les deux sens de circulation (numéros 2 et 3). Une place de stationnement est également supprimée le long de la rue Auguste Carof (4).

Les rues à sens unique auront un marquage au sol représentant le sens de circulation au début de la rue, pour guider les conducteurs lorsqu'ils empruntent la voie, et à la fin comme rappel pour les automobilistes en contre-sens qui n'auraient pas vu le panneau sens interdit.

Figure 59 – Schéma du bourg avec le marquage au sol – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

5. Mise en place de la signalisation verticale

Quels sont les types de panneaux qui vont être mis en place ? Voici un tableau récapitulatif des panneaux qui vont être ajoutés (sauf pour les panneaux de direction où trois panneaux existants vont être réutilisés et déplacés, deux panneaux sens interdit et deux panneaux sens unique).

				
Panneau C1a x2	Panneau C12 x4	Panneau C113 x2	Panneau C114 x1	Panneau B6a1 + M6f x2
Lieu aménagé pour le stationnement	Circulation à sens unique	Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux roues ou trois roues	Fin d'une piste ou d'une bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues	Stationnement interdit + Donne des précisions concernant l'interdiction
				
Panneau B6a1 + M9z x2	Panneau B2a x2	Panneau B2b x1	Panneau B1 x9	Panneau AB3b x10
Stationnement interdit + Indications diverses par inscription précisant que l'arrêt est toléré	Interdiction de tourner à gauche à la prochaine intersection	Interdiction de tourner à droite à la prochaine intersection	Sens interdit à tout véhicule	Cédez le passage à l'intersection. Signal de position
				
	Panneau AB25 + M1 x5	Panneau D21a x5	Panneau B21-1 x6	
	Carrefour à sens giratoire + Indique la longueur de la section comprise entre le signal et la zone où s'applique la réglementation (ici 50 m)	Panneau de position comportant une indication de distance	Obligation de tourner à droite avant le panneau	

Figure 60 – Liste des panneaux utilisés pour l'aménagement – Source : www.securiteroutiere.gouv.fr

Figure 61 – Schéma représentant la signalisation rue François Squiban –
Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

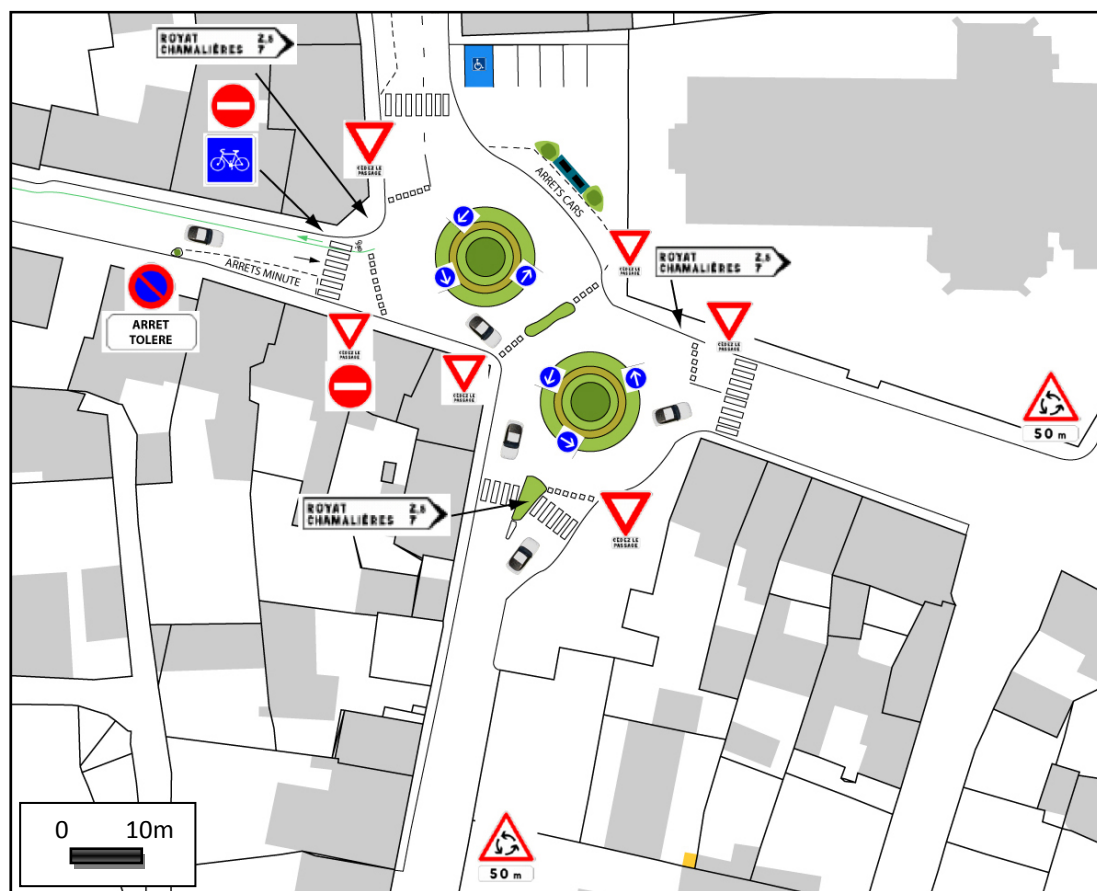
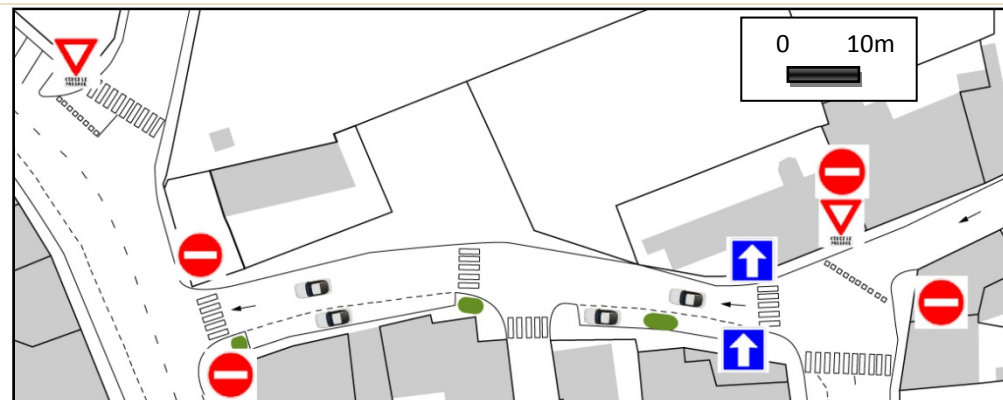
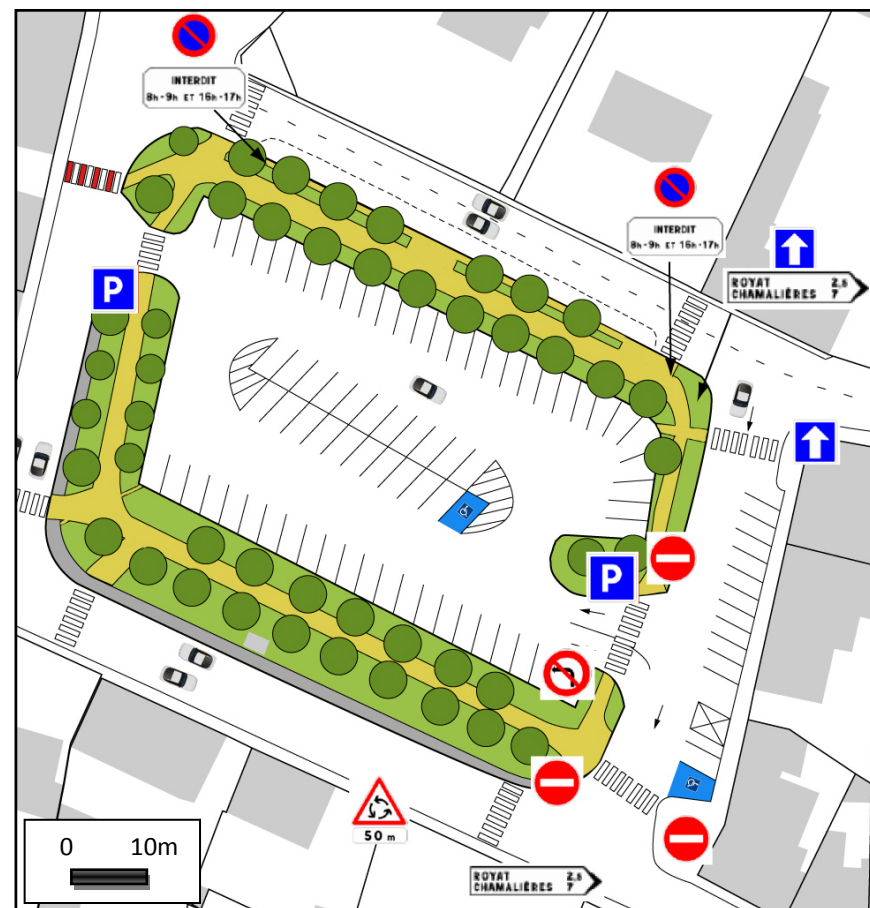
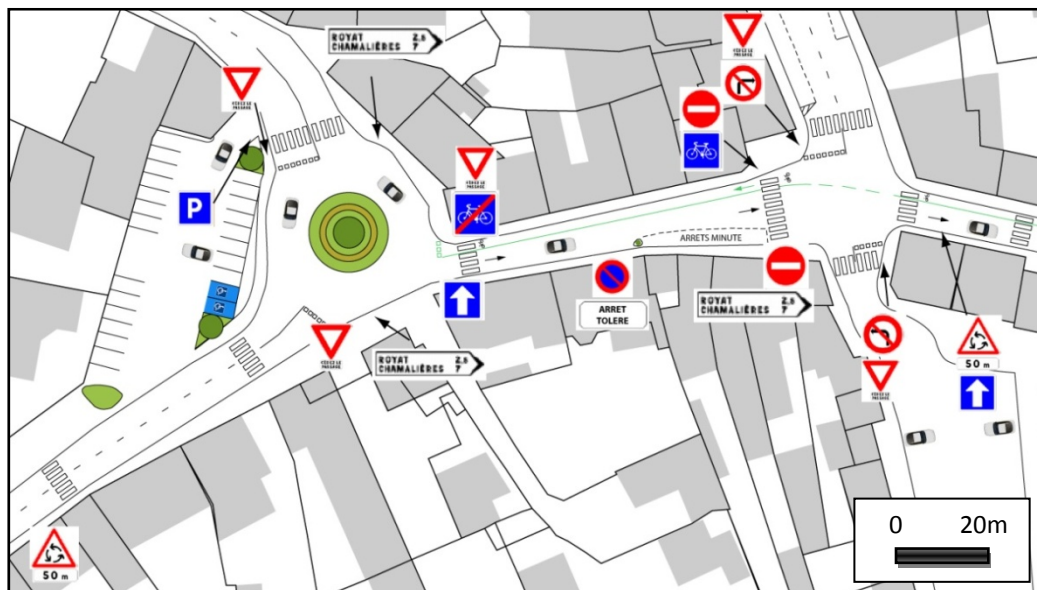


Figure 62 – Schéma représentant la signalisation Place de l'Élise – Réalisation
personnelle – Fond de carte : cadastre



6. Résultat global

Les deux pages suivantes montrent les représentations du centre-bourg avant et après réaménagement.

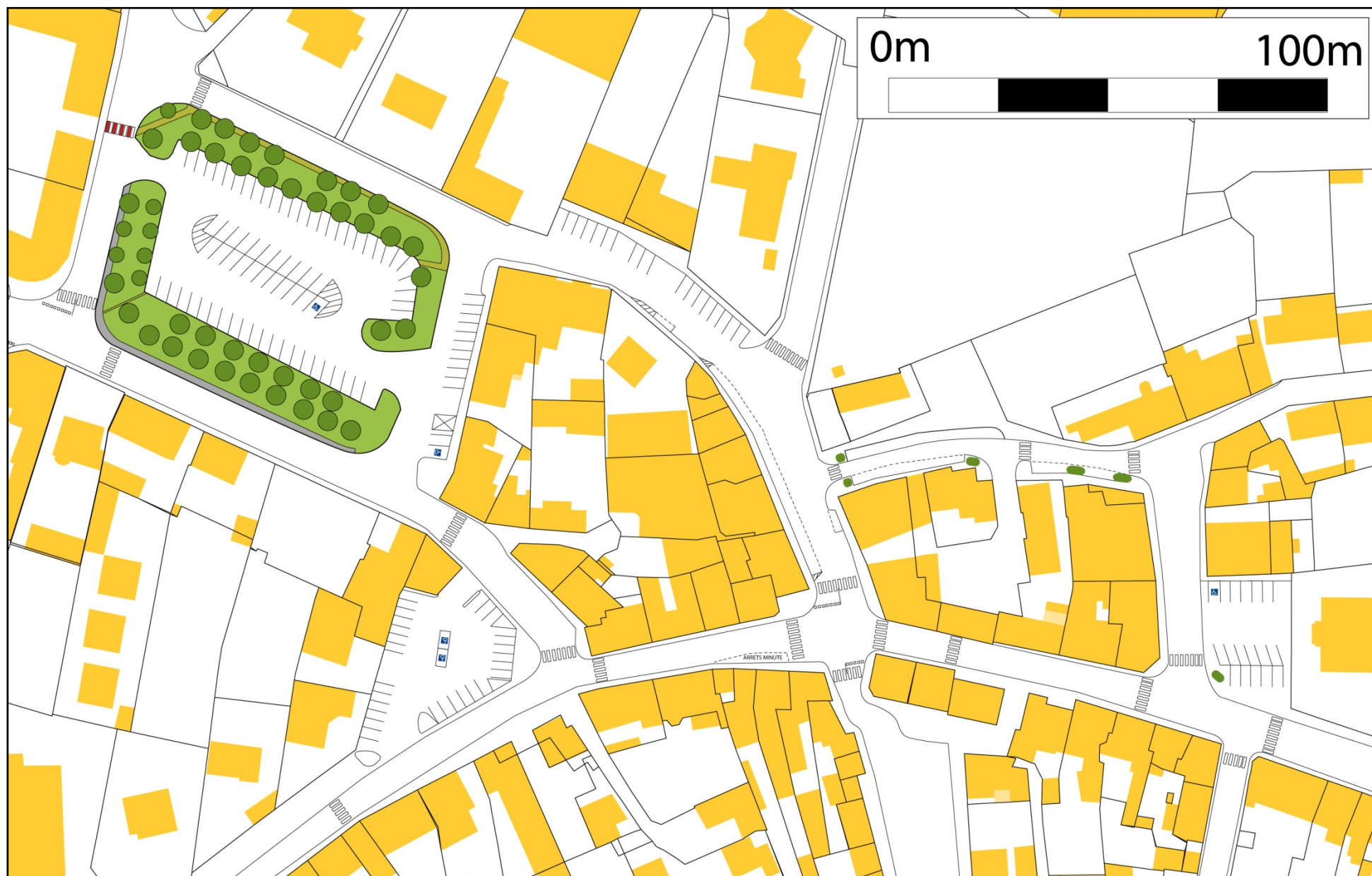


Figure 65 – Représentation du centre-bourg actuel de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre



Figure 66 – Représentation du centre-bourg de Ploudalmézeu après réaménagement (sans la signalisation verticale) – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre

Conclusion

Ce projet individuel a mis en évidence les dysfonctionnements du centre-bourg d'une commune qui connaît une forte extension depuis une dizaine d'années. L'explosion démographique et le renouvellement de la population impliquent une adaptation de l'action communale en terme d'équipements et d'infrastructures, de plus en plus sollicitées. Ploudalmézeau dispose d'atouts pour attirer aussi bien des résidents définitifs que temporaires avec une offre touristique intéressante.

Le problème majeur du centre-bourg, en plus d'avoir une organisation ancienne, est qu'il centralise tout : le cœur du bourg est le point de rencontre des trois départementales qui desservent la commune, la zone est riche en artisans, proposant ainsi des emplois et des surfaces de vente conséquentes. Malheureusement, la morphologie du centre n'est pas adaptée pour recevoir autant de circulation de biens et de personnes. Ainsi, la circulation automobile est installée aux dépens de l'espace piéton, restreint voir inexistant dans certaines rues. Or après une étude des flux automobiles, on se rend compte que l'on peut modifier le plan de circulation en ayant peu d'impact sur les pratiques des automobilistes. La mise en place de sens unique était la solution la plus simple et la plus bénéfique pour récupérer de l'espace sur la voirie, et ainsi le redistribuer pour les cheminements piétons. Dès lors, la donne va complètement changer. Les piétons auront un véritable espace à pratiquer, avec un accès facilité au centre-bourg. La circulation sera mieux régulée et les carrefours dangereux totalement transformés. Le centre-bourg deviendra plus agréable à vivre.

Les esquisses du nouveau plan de circulation des véhicules et des piétons au centre-bourg ont été présentées à la commune. Les propositions pourront alors être confrontées dans un futur proche à celles de l'architecte (qui vient d'être désigné) qui a pour mission de proposer un projet à la commune. Les travaux seront pluri-annualisés, pour être achevés à la fin du mandat du maire, en 2014.

Bibliographie et webographie

Projets Individuels

- Doussard Thomas – La restructuration de la circulation du centre-bourg de Sorigny (37) – Comment rendre plus sûr et plus fluide le trafic d'un centre ancien dépourvu de signalisation ?
- Bastide Julie – Un aménagement durable de la rue Viollet-Le-Duc (34)
- Carré Emmanuelle – Restructuration et mise en valeur du bourg de Noizay (37) – Affirmation de la centralité autour des équipements existants et requalification

Documents communaux

- Règlement du POS, carte des propriétés communales
- Projet d'aménagement et de développement durable de la commune édité par GÉOLITT, dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme

Webographie

www.cadastre.gouv.fr
www.finisteretourisme.com
www.cg29.fr
<http://atlas-finistere.cg29.fr>
www.pays-iroise.com
www.leroux-autocar.com
www.statistiques-locales.insee.fr
<http://fr.wikipedia.org>
www.insee.fr
www.viamichelin.fr
www.google.fr
www.securiteroutier.gouv.fr

Table des illustrations

Figure 1 – Localisation de la commune de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : Conseil Général et Wikipédia	8
Figure 2 – Carte de la Communauté de communes du Pays d'Iroise (CCPI) – Réalisation personnelle – Source : Atlas du Conseil Général	8
Figure 3 – Carte localisant les accès routiers à Ploudalmézeau – Source : www.viamichelin.fr – Modifications personnelles	9
Figure 4 - Carte représentant les moyens de transports dans le Finistère – Source : Conseil Général – Modifications personnelles	9
Figure 5 – Graphique représentant l'évolution de la population de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : INSEE et Atlas du Conseil Général	10
Figure 6 – Graphique représentant l'évolution de la population du territoire comparée à celle du département – Source : INSEE	10
Figure 7 – Tableau montrant l'évolution des taux démographiques de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : INSEE et Mairie de Ploudalmézeau	11
Figure 8 – Graphique montrant l'évolution de la démographie de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Source : INSEE et Mairie de Ploudalmézeau	11
Figure 9 – Tableau décrivant le parc de logements de la commune – Source : INSEE	11
Figure 10 – Représentation en secteurs de la répartition socioprofessionnelle des actifs résidents sur la commune – Source : INSEE	12
Figure 11 – Représentation en secteurs de l'emploi par catégorie socioprofessionnelle – Source : INSEE	12
Figure 12 – Carte représentant les flux des migrations quotidiennes entre les communes de la CCPI et les autres communautés – Source : CCPI	13
Figure 13 – Vue du port de Portsall– Photographie personnelle	14
Figure 14 – Photo d'une plage de Tréompan prise depuis le rocher du Serpent – Photographie personnelle	14
Figure 15 – Tableau représentant les capacités d'accueil globales de la commune – Source : Comité Départemental du Tourisme pour les données, Atlas du Conseil Général 29 pour la forme	15
Figure 16 – Carte représentant les principaux équipements et les départementales desservant la commune avec une vue satellite – Réalisation personnelle – Fond de carte : Google Map	17
Figure 17 – Photographie de la rue Henri Provostic, prise depuis l'intersection en communication avec la Place Per Jakez Hélias – Photo personnelle	17
Figure 18 – Photographie personnelle représentant le deuxième tronçon de la rue Henri Provostic et sa faible largeur.	18
Figure 19 – Photographie personnelle prise de l'Église montrant la faible largeur de la chaussée et des trottoirs au départ de la D 168	18
Figure 20 – Schéma mettant en évidence la densité du bâti et les largeurs des rues centrales du bourg – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	18
Figure 21 – Photographie personnelle illustrant le manque de bateaux à l'extrémité des passages piétons	19
Figure 22 – Photographie personnelle de la deuxième partie de la rue Henri Provostic	19
Figure 23 – Photographie personnelle de la rue Joseph Lusven qui relie la Place du Général de Gaulle à la Place Per Jakez Hélias	20
Figure 24 – Photographie personnelle du trottoir bordant la place du Général de Gaulle	20
Figure 25 – Photographie personnelle de l'entrée d'un commerce dont les locaux sont à louer, rue Henri Provostic	20
Figure 26 – Photographie personnelle mettant en avant le problème du stationnement anarchique dans la rue Henri Provostic	21
Figure 27 – Photographie personnelle présentant le problème du stationnement anarchique	21
Figure 28 – Vue satellite recensant tous les parkings du centre-bourg de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Fond de carte : IGN Géoportail	22
Figure 29 – Tableau représentant la fréquentation des stationnements en fonction des jours et des horaires – Réalisation personnelle grâce à des relevés sur le terrain.	23
Figure 30 – Schéma représentant les flux de circulation le matin place Per Jakez Hélias– Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	25
Figure 31 – Schéma représentant les flux de circulation le matin place de l'Église – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	25
Figure 32 – Schéma représentant les flux de circulation le soir place Per Jakez Hélias– Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	26
Figure 33 - Schéma représentant les flux de circulation le soir place aux Porcs– Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	26
Figure 34 - Schéma représentant les flux de circulation le soir place de l'Église – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	26
Figure 35 – Vue du carrefour de la Place Per Jakez Hélias – Source : Google Map	27
Figure 36 – Photographie personnelle du carrefour de la Place de l'Église	27

Figure 37 – Photographie personnelle prise sur le carrefour de la Place de l’Église montrant le champ de vision de l’automobiliste	28
Figure 39 – Photographie personnelle du carrefour de l’église lorsque la circulation devient dense.....	28
Figure 40 – Photographie personnelle montrant l’angle de braquage nécessaire aux véhicules tournant vers la D 168.....	28
Figure 38 – Photographie personnelle d’un non-respect de la priorité à droite	28
Figure 41 – Schéma du carrefour de la Place Per Jakez Hélias – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre.....	29
Figure 42 – Vue aérienne du centre-bourg montrant les sens uniques – Réalisation personnelle – Source : IGN Géoportail.....	33
Figure 43 – Photographie du début de la rue de François Squiban – Réalisation personnelle.....	33
Figure 45 – Schéma représentant la rue François Squiban avant réaménagement – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	34
Figure 46 – Schéma représentant la rue François Squiban réaménagée – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	34
Figure 44 – Photographie de la rue François Squiban – Réalisation personnelle	34
Figure 47 – Schéma représentant la rue Henri Provostic avant réaménagement – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	35
Figure 48 – Schéma représentant la rue François Squiban réaménagée – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	36
Figure 49 – Place du Général de Gaulle actuelle – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	37
Figure 50 – Place du Général de Gaulle modifiée avec son chemin piéton et ses deux quais pour les cars scolaires – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	37
Figure 51 – Vue de l’entrée haute du parking de la Place Per Jakez Hélias actuelle – Photographie personnelle	38
Figure 52 – Vue de l’actuelle place Per Jakez Hélias et de son intersection – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	39
Figure 53 – Schéma de la future place Per Jakez Hélias et de la nouvelle intersection – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	39
Figure 54 – Vue depuis la place de l’Église de l’ancienne mairie (bâtiment à gauche) – Photographie personnelle	40
Figure 55 – Vue arrière de l’ancienne mairie. Sans la bâtisse, l’Église serait visible depuis la départementale D168, embellissant ainsi l’entrée du centre-bourg– Photographie personnelle	40
Figure 56 – Schéma de l’actuelle Place de l’Église et de son carrefour fonctionnant en priorité à droite – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre.....	41
Figure 57 – Schéma de la future Place de l’Église et de ses deux giratoires avec l’ancienne mairie démolie – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	41
Figure 58 – Représentation du centre-bourg actuel avec la non-présence de marquage au sol – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre.....	42
Figure 59 – Schéma du bourg avec le marquage au sol – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	42
Figure 60 – Liste des panneaux utilisés pour l’aménagement – Source : www.securiteroutiere.gouv.fr	43
Figure 61 – Schéma représentant la signalisation rue François Squiban – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	44
Figure 62 – Schéma représentant la signalisation Place de l’Élise – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	44
Figure 63 – Schéma représentant les signalisations sur la Place Per Jakez Hélias et le premier tronçon de la rue Henri Provostic – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre.....	45
Figure 64 – Schéma représentant la signalisation Place du Général de Gaulle – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	45
Figure 65 – Représentation du centre-bourg actuel de Ploudalmézeau – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	46
Figure 66 – Représentation du centre-bourg de Ploudalmézeau après réaménagement (sans la signalisation verticale) – Réalisation personnelle – Fond de carte : cadastre	47

Tuteur : BAPTISTE Hervé

BOSCHET Florian

Projet Individuel DA 3 2008-2009

Résumé :

Ploudalmézeau est une commune rurale du littoral finistérien qui possède depuis une dizaine d'années une dynamique positive, tant au niveau démographique avec une population qui explose et qui rajeunit qu'au niveau économique. Le bourg doit faire actuellement à une sollicitation intense de ses infrastructures, notamment au niveau de son centre-bourg. Le problème est que son organisation est ancienne et centralisée ce qui rend plus difficile la pratique de cet espace, tant pour la circulation automobile que pour les piétons. Ce projet répond à ces difficultés en proposant une réorganisation du plan de circulation et en améliorant l'accès aux piétons.

Mots-clés : réhabilitation du centre-bourg, plan de circulation, flux automobiles, commune rurale, distribution de l'espace

Polytech'Tours,
Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps, 37200 Tours
polytech.da@univ-tours.fr
2008 – 2009