

Aménagement d'un terrain de 22 hectares dans la commune de Plonévez-Porzay (29)

Réponse à des problématiques de logement, de mobilité, de santé et d'urbanisme



BOURDAIS, Aline

Stage de découverte

DA3 – 2011

Tuteur : BAPTISTE, Hervé

Aménagement d'un terrain de 22 hectares dans la commune de Plonévez-Porzay (29)

Réponse à des problématiques de logement, de mobilité, de santé et d'urbanisme

BOURDAIS, Aline

Stage de découverte

DA3 – 2011

Tuteur : BAPTISTE, Hervé

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui vous permet de vous 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 restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure votre motivation pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit vous permettre de problématiser un sujet en vous appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé dans l'élaboration de mon projet d'aménagement, tant pour le temps qu'elles m'ont apporté afin de répondre à mes questions que pour les informations et les conseils qu'elles m'ont fournis.

Je souhaite tout d'abord remercier M. Hervé BAPTISTE, maître de conférences au Département Aménagement de Polytech' Tours et tuteur de mon projet, pour m'avoir suivie et guidée tout au long de mon projet.

J'adresse également mes remerciements à Mme Murielle CORGNE, chargée de mission SCOT pour la Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay, pour le temps accordé, pour avoir répondu à nombre de mes questions et pour m'avoir fourni divers documents.

Je remercie aussi M. Christian HENAFF, secrétaire à la mairie de Plonévez-Porzay, pour m'avoir fourni des documents et des informations essentielles à la réalisation de mon projet.

J'ai enfin une pensée particulière pour les personnes de mon entourage, qui m'ont parfois aidée et souvent soutenue.

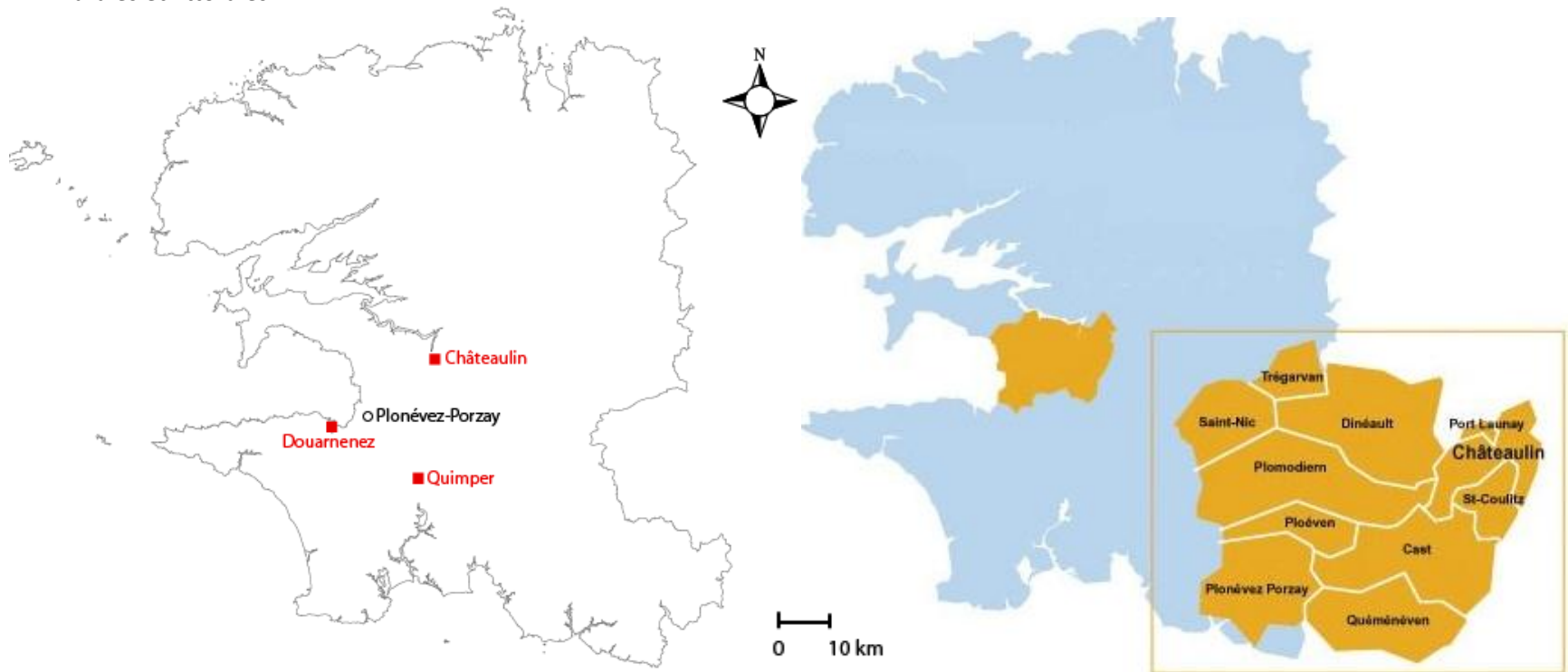
Sommaire

Partie 1	Présentation et analyse du territoire de Plonévez-Porzay	11
I.	Activités et démographie	12
II.	Le logement.....	15
III.	L'utilisation prédominante de la voiture personnelle	17
IV.	Des déplacements doux peu développés	20
V.	Des services de santé à améliorer	22
VI.	Les points forts, les points faibles et les opportunités	24
Partie 2	Présentation du projet	27
I.	Les enjeux du projet d'aménagement.....	28
II.	Présentation du terrain d'étude	33
Partie 3	Le projet d'aménagement	37
I.	Le logement	38
II.	Les espaces publics	42
III.	L'accueil des personnes âgées	45
IV.	La création d'une maison de santé pluridisciplinaire	48
V.	Les propositions d'aménagement pour réduire l'usage de la voiture personnelle.....	50
VI.	La mise en place de déplacements doux	52
VII.	Le plan masse	55

Introduction

Dans le cadre de cette première année en école d'ingénieurs, nous devons travailler sur un projet d'aménagement fictif et individuel. Le sujet étant libre, je me suis penchée sur différentes problématiques urbaines de ma commune, Plonévez-Porzay, située dans le Finistère (29).

Il s'agit d'une petite commune rurale de 1 666 habitants proche du littoral breton qui se trouve sous l'influence des villes de Quimper, Châteaulin et Douarnenez. Elle est située au sein de la Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay, qui s'étend sur 15 732 ha et regroupe 16 639 habitants, dont 5298 à Châteaulin, le pôle urbain, autour duquel s'organisent des communes rurales et littorales.



Carte 1: Localisation de Plonévez-Porzay et des villes d'influence
Source : CCPCP, modification Adobe Illustrator par Aline Bourdais

Carte 2: Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay
Source : www.mairie-cast.com, modification Paint par Aline Bourdais

Comme dit précédemment, je me suis intéressée à plusieurs problématiques urbaines de cette commune :

Tout d'abord, la problématique du logement : face à l'augmentation et au vieillissement de la population, Plonévez-Porzay nécessite de nouveaux logements pour accueillir une population plus jeune et plus diversifiée. Cela passe par la construction de logements, dont des logements sociaux, adaptés à la demande des habitants et au souhait de la mairie d'attirer une population plus jeune pour apporter un vent nouveau à cette commune à la population vieillissante.

Le deuxième problème sur lequel je me suis penchée est celui de la mobilité dans la commune : on assiste à une utilisation très prédominante de la voiture personnelle, tandis que les modes de transports alternatifs et les déplacements doux ne sont que peu développés. De plus, le bourg est traversé par deux grands axes routiers : la D63, vers Ploéven - Plomodiern et vers Quimper, et la D107, vers Châteaulin et vers Douarnenez¹. Ces axes fréquentés font de Plonévez-Porzay un bourg de passage, ce qui peut, à certaines périodes – et notamment en été –, nuire à la qualité de vie des habitants et menacer la sécurité de certaines personnes.

La population de l'ensemble du territoire étant vieillissante et ce phénomène allant s'accroître dans les années à venir, il est nécessaire de pallier dès maintenant au déficit dans l'accueil des personnes âgées, par de nouvelles structures.

De plus, on assiste à Plonévez-Porzay, comme dans de nombreuses communes françaises, à une désertification des professionnels de santé, à laquelle il va falloir remédier, car les habitants les plus âgés ne peuvent se passer de la proximité de ces professionnels, et celle-ci joue également un rôle fondamental dans l'installation de nouveaux résidents.

Enfin, une des volontés de la commune est de limiter l'étalement urbain et de densifier le bourg. Ce sera donc un enjeu du projet que de répondre aux divers problèmes énoncés plus haut en utilisant le moins possible de foncier.

¹ Cf Annexe 1

Or il se trouve que l'une des entrées du bourg de Plonévez-Porzay dispose d'un terrain de plus de 22 hectares, aujourd'hui utilisé pour la culture agricole, mais pouvant faire l'objet d'un droit de préemption. Regrouper sur ce terrain les aménagements des différentes solutions aux problématiques urbaines traitées permettra donc de répondre également à un enjeu urbanistique, à savoir consommer le moins de foncier possible et densifier les zones urbanisées tout en respectant une urbanisation supportable.

Au final, l'objectif de mon projet est tout d'abord d'améliorer la qualité de vie des habitants de Plonévez-Porzay, ainsi que de rendre la commune à la fois plus attractive pour des populations diverses en termes de catégorie sociale et de mode de vie, et à la fois plus pratique et plus sécurisée pour les piétons et les cyclistes.

Enfin, le plus important est que cette proposition d'aménagement réponde véritablement à la demande observée, afin de vraiment résoudre les problèmes. C'est pourquoi nous allons maintenant commencer par analyser les caractéristiques du territoire. Nous conclurons cette première partie par une synthèse des points forts et faibles observés sur la commune ainsi que les opportunités qu'ils induisent, puis nous enchaîneront dans une seconde partie sur la présentation du projet et de ses enjeux. Enfin, nous détaillerons les propositions d'aménagement qui pourraient permettre de résoudre les problématiques énoncées plus haut.

Partie 1

Présentation et analyse du territoire de Plonévez-Porzay

I. Activités et démographie

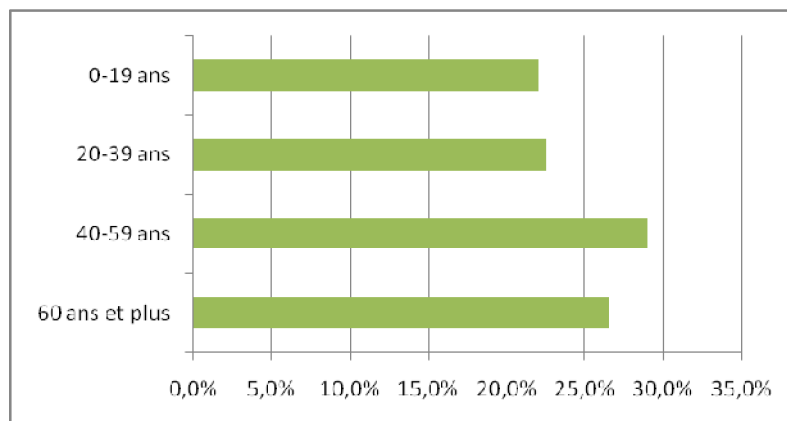
1. Des communes rurales et littorales

Le territoire de la CCPCP est à dominante rurale, puisque les terres agricoles occupent 64 % de sa superficie.

On trouve également une importante activité touristique estivale dans les communes littorales, traduite notamment par une offre en hôtellerie de plein-air conséquente. Cette activité pose des **problèmes de mobilité saisonnière importante**, lorsque les touristes se rendent sur les plages ou vers un site touristique visité. Cela est d'autant plus vrai qu'il n'existe qu'une unique navette à la disposition des vacanciers ou même des habitants pour se rendre à la plage (cette navette va de Châteaulin à la plage de St-Nic). Les plagistes doivent donc se déplacer avec leur voiture personnelle.

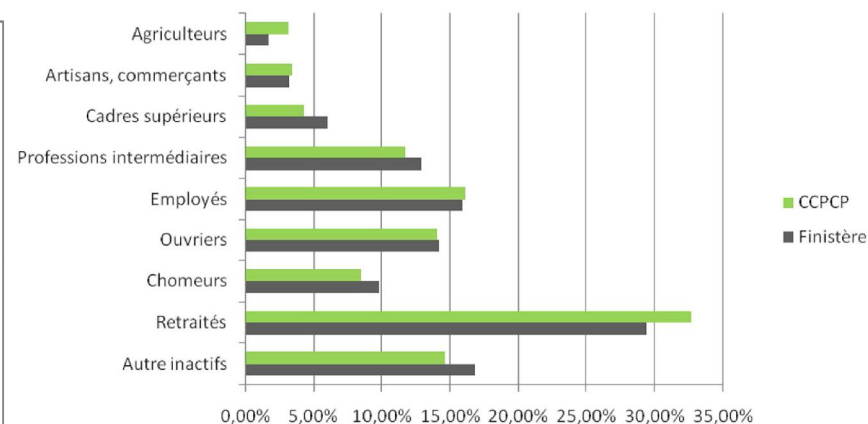
Ce fait, même s'il est ponctuel dans le temps puisqu'il ne concerne que la période d'été et certaines heures de la journée, provoque des phénomènes de congestion sur les routes, notamment dans les centres-bourgs des communes littorales, et peut gêner les habitants tant dans leurs déplacements quotidiens que dans leur qualité de vie (nuisances sonores, pollution de l'air, insécurité etc.).

2. Une population vieillissante...



Graphique 1 : Répartition de la population de Plonévez-Porzay par classe d'âge en 2007

Source : recensement 2007, réalisation Microsoft Excel par Aline Bourdais



Graphique 2: Répartition des catégories socio-professionnelles de la CCPCP en 2006

Source : Diagnostic provisoire du SCOT de la CCPCP, version provisoire septembre 2010

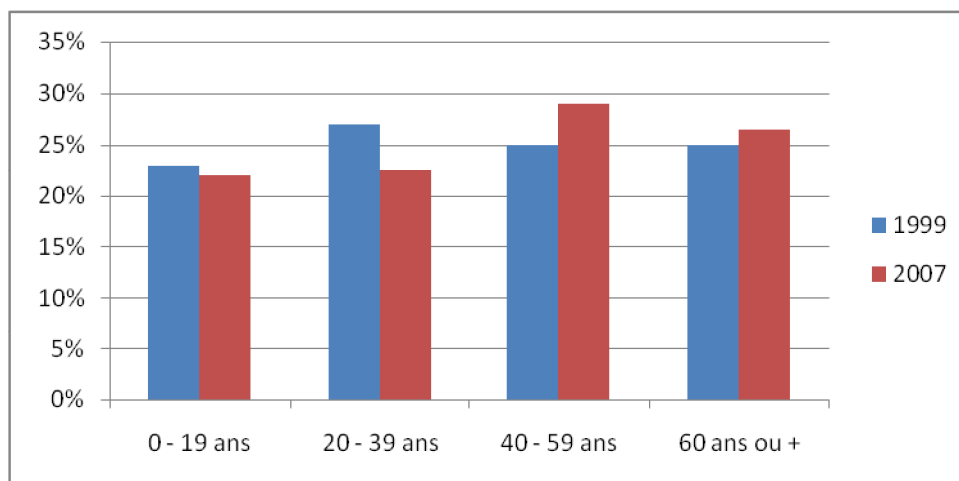
Comme le montre le graphique 2, la part des retraités est la plus importante au sein de la communauté de communes, puisqu'elle représente une tranche de 32,5 % de la population active (on observe environ 22 % de retraités sur le territoire national).

Cette part va de plus continuer de croître, car on a un vieillissement de la population : en 2007, 26,5 % des habitants de la commune de Plonévez-Porzay ont 60 ans et plus. Si l'on regarde le graphique 1, on peut constater la très grande part de personnes qui ont aujourd'hui entre 40 et 59 ans et qui auront plus de 60 ans dans une vingtaine d'année. De plus, l'INSEE projette la part des 60 ans et plus à 33 % de la population pour 2030, tandis que la population jeune diminuerait.

La commune de Plonévez-Porzay, comme l'ensemble du territoire de la communauté de communes, va donc devoir faire face à un **vieillissement important de la population, tandis que la part des jeunes devrait diminuer.**

3. ... mais en augmentation

La commune a recensé une hausse de 5,3 % de la population entre 1999 et 2007. Les parts ayant le plus augmenté sont celles des 40-59 ans et des 60 ans et plus, ce qui rejoint l'idée de vieillissement de la population. On voit qu'en revanche les parts des populations les plus jeunes ont diminué depuis 1999.



Graphique 3: Evolution de la population de Plonévez-Porzay par classe d'âge entre 1999 et 2007

Source : recensement 2007, réalisation Microsoft Excel par Aline Bourdais

En plus de l'**augmentation de la population**, on a une augmentation du nombre des ménages, de l'ordre de 14 % entre 1999 et 2007 contre + 3,28 % pour le Finistère. En 2007 la commune comptait 742 ménages, dont 39,1 % constitués d'une seule personne.

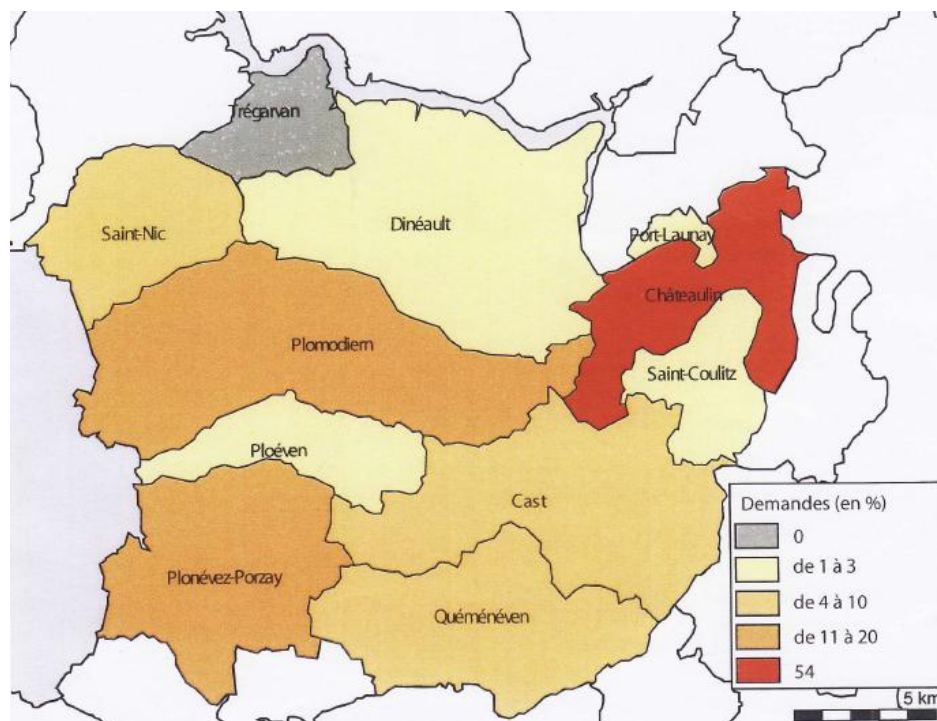
Les projections indiquent que d'ici 2030, la communauté de communes accueillera 3313 habitants en plus. Ceci, ajouté à l'**augmentation relativement importante du nombre des ménages**, indique donc une forte nécessité de **construire de nouveaux logements** pour loger cette population, et notamment les personnes âgées et les personnes seules. Il faudra également penser à construire des logements pour **attirer des ménages plus jeunes** afin de pallier au vieillissement de la population.

II. Le logement

1. Le logement social

Le logement social de la CCPCP représente seulement 10 % du parc, car aucune commune de la CCPCP n'est concernée par la loi SRU qui en exigerait alors 20 %. Ce taux une **demande non négligeable en logement social** : entre 2003 et 2009, Habitat 29, qui fournit 68 % des logements sociaux de la CCPCP, a compté 199 demandes.

Cette demande provient à 84 % des ménages extérieurs au parc, notamment de personnes seules et de ménages monoparentaux. Châteaulin fait l'objet de plus de 40 % des demandes, suivie de Plomodiern et de Plonévez-Porzay. Il y a donc un manque de logements sociaux sur les communes autres que celle de Châteaulin, que l'on tentera de résoudre dans le projet.



Carte 3: La demande en logements sociaux sur la CCPCP en 2008

Source : Etude Habitat et Domaine Bâti_Diagnostic Institut de Géoarchitecture UBO, données des bailleurs Habitat 29

De plus, sur la commune de Plonévez-Porzay, la part de logements sociaux n'est que de 6,60 %. La demande y reste donc importante, et il sera important dans le projet de tenter de satisfaire cette demande, par la **mise en place de nouveaux logements sociaux à Plonévez-Porzay**.

2. Le parc de l'habitat dominé par la maison individuelle

Aujourd'hui, la plus grande part des logements sont des maisons individuelles, à environ 78 %, et l'habitat collectif ne représente que 17 % des logements de la CCPCP, et la demande continue à se porter majoritairement sur de l'habitat individuel. Il en est de même pour le logement social, puisqu'une part de 60 % des demandes concerne de l'habitat social individuel. Or celui-ci ne s'élève en vérité qu'à 35 % du parc social.

La demande en logement social individuel n'est donc pas satisfaite, ce qui peut entraîner une perte de population, notamment pour les petites communes qui font l'objet de la demande d'habitat social individuel.

3. La politique du logement à Plonévez-Porzay

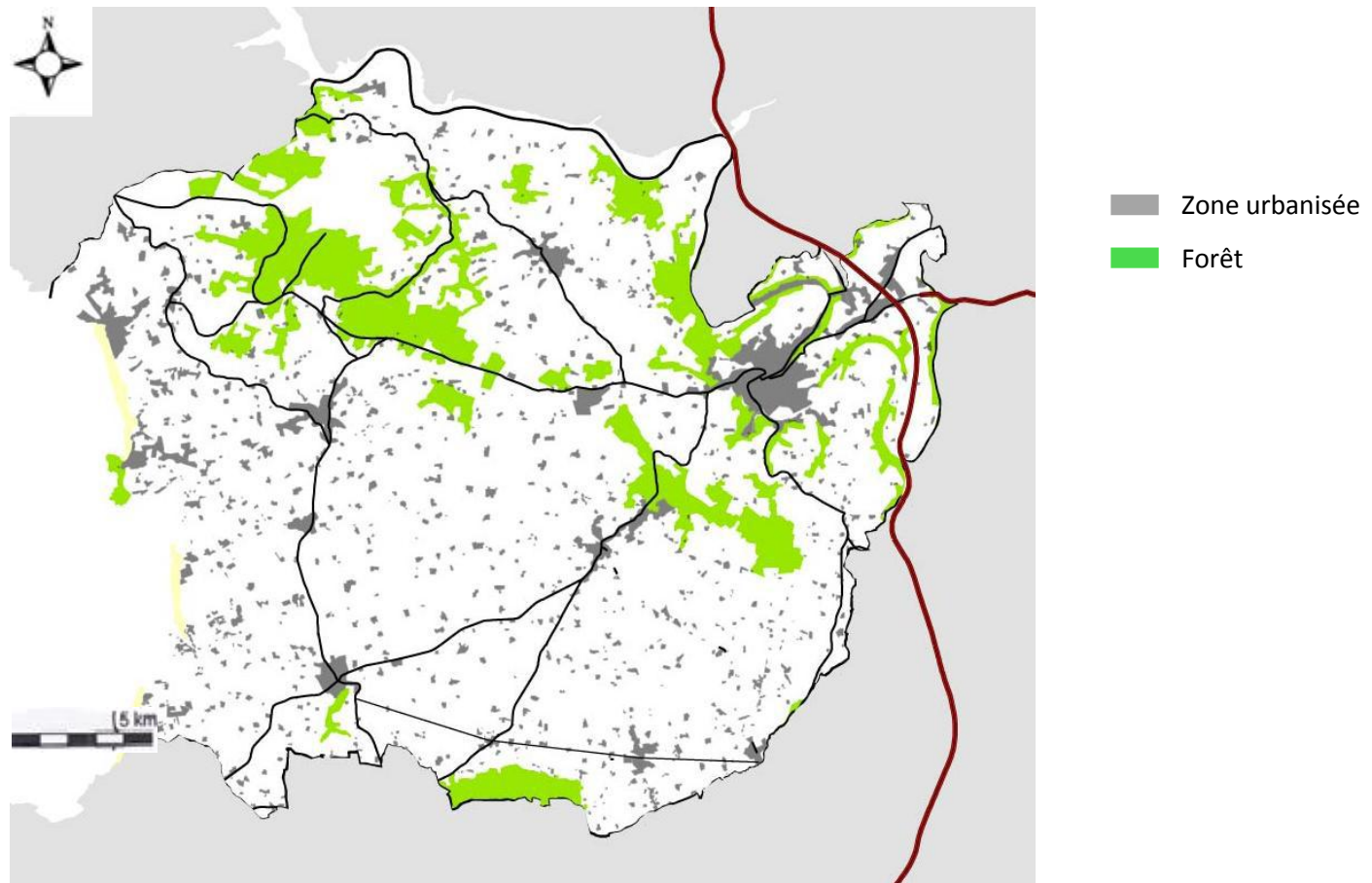
Etant données l'augmentation de la population et celle du nombre des ménages, la mairie a mis en place **une politique de construction de logements**, avec comme objectif 17 logements neufs construits par an jusqu'en 2019¹. Elle souhaite ainsi accueillir 350 personnes de plus, pour **renouveler la population** et favoriser la mixité sociale, afin que le bourg se dynamise et attire une autre population que les personnes retraitées.

D'où la volonté que 5 % des logements à construire soient en petits collectifs, qui attireront des populations plus jeunes en début de parcours résidentiel et permettront un certain renouvellement de la population.

¹ Nous verrons dans la Partie 2 la décision au sujet de ce chiffre pour le projet d'aménagement.

III. L'utilisation prédominante de la voiture personnelle

1. L'organisation territoriale de la CCPCP : une urbanisation diffuse



Carte 4: Urbanisation de la CCPCP

Source : Diagnostic et enjeux du territoire du SCOT, Réunion publique octobre 2010

Grâce à la carte précédente, on observe le pôle urbain de Châteaulin autour duquel on retrouve les dix autres communes, rurales ou littorales. Les bourgs représentent 20 à 30 % de la surface bâtie de ces communes, et on observe sur le reste de leur territoire une urbanisation faible et diffuse, représentée par des hameaux, des fermes ou encore des pavillons. On a en effet 35,4 logements/km² au sein de la CCPCP contre 72 logements/km² sur l'ensemble du département

Cette urbanisation diffuse entraîne une prédominance du véhicule individuel, que ce soit pour des déplacements quotidiens comme les déplacements domicile-travail ou pour des déplacements plus exceptionnels (accès aux divers services, courses etc.).

De plus, les distances importantes entre les zones urbanisées et le nombre important de pôles sont un **frein aux modes de transport alternatifs à la voiture**, notamment aux cycles et aux transports en commun.

2. L'influence des pôles urbains

Sur les 7 188 actifs que comptait la communauté de communes en 2006, seulement 38 % travaillaient dans leur commune de résidence, et 62 % des emplois fournis par la CCPCP étaient pourvus à des actifs habitant hors de la communauté de communes.

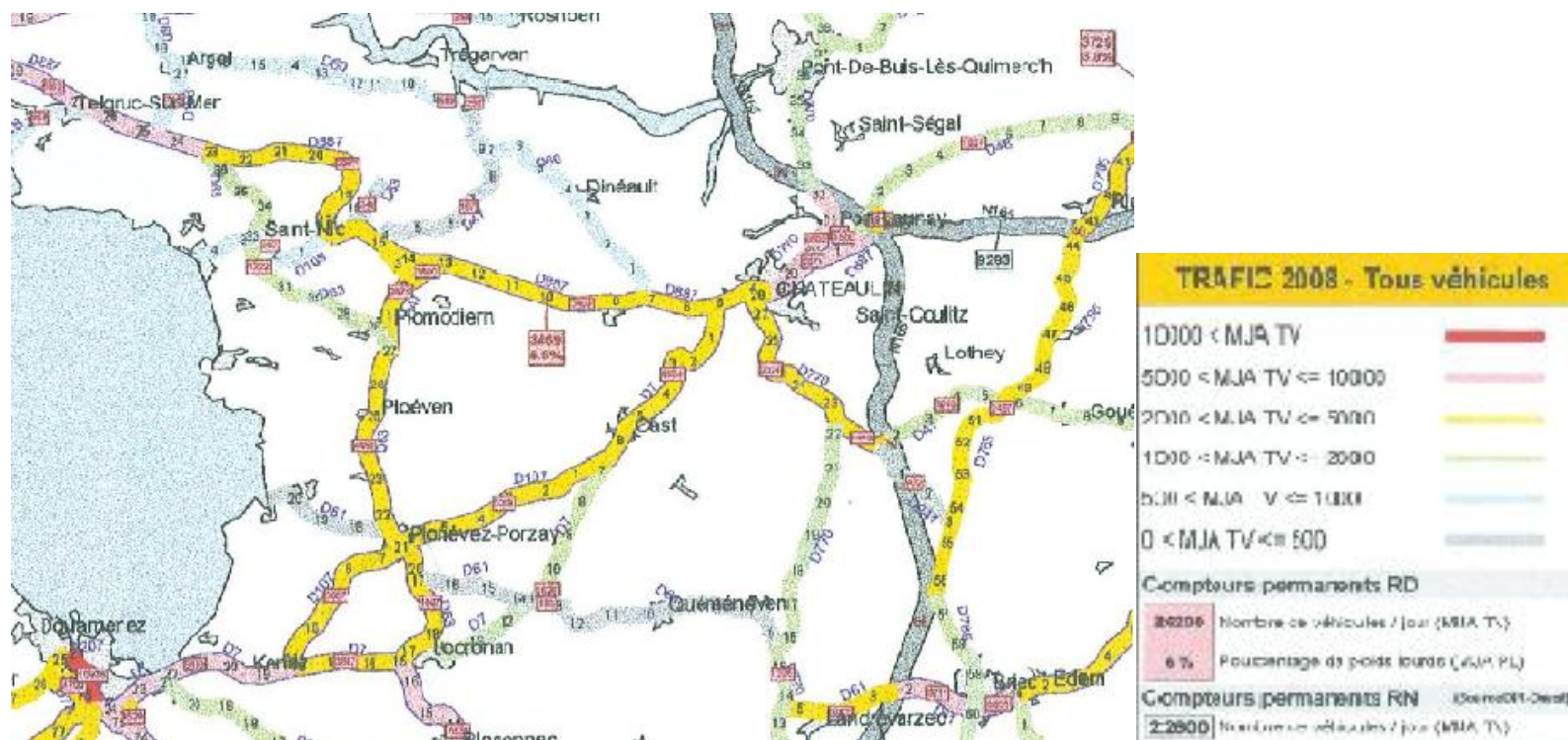
De façon comparable, à Plonévez-Porzay la même année, seuls 29 % des 776 actifs travaillaient à Plonévez-Porzay. Ils se dirigeaient sinon vers les villes de Quimper, Douarnenez et Châteaulin. De plus, près de 37 % des postes pourvus par la commune étaient occupés par des actifs extérieurs à la commune¹.

Ces déplacements domicile-travail, d'une distance majoritairement comprise entre 10 km et 25 km, entraînent une **forte utilisation du véhicule personnel**.

¹ Cf Annexe 4

Ce phénomène est d'autant plus favorisé que **l'offre en transports collectifs reste relativement limitée et n'irrigue pas tout le territoire**¹ de la communauté de communes, alors que les axes routiers desservent plutôt bien l'ensemble du territoire, comme on le voit sur la carte suivante. Les habitants ont donc plutôt tendance à utiliser leur véhicule personnel.

En effet, sur Plonévez-Porzay, on a des flux relativement importants : par la RD 63 transitent près de 4390 véhicules par jour dans chaque direction à partir du bourg. De même, 3402 véhicules passent par le centre-bourg via la RD 107 pour se rendre vers la commune de Cast². Ces chiffres font de **Plonévez-Porzay une commune sur laquelle transite un grand nombre de flux**, notamment pour les déplacements domicile-travail, qui favorisent les risques de congestion et de gêne, même si cela reste ponctuel.



Carte 5: Fréquentation des axes routiers de la CCPCP en 2008

Source : comptages sur les routes départementales CG 29

¹ Cf Annexe 2

² Cf Annexe 3

IV. Des déplacements doux peu développés

1. Une forme urbaine favorable à la mise en place de déplacements doux...

Le bourg de Plonévez-Porzay est de forme compacte, et son espace urbanisé s'organise de façon radioconcentrique autour du centre du bourg, en continuité duquel se sont développés les nouveaux lotissements. De ce fait, la zone urbaine est assez dense et contenue dans un cercle, d'où une consommation de l'espace amoindrie et un accès aux services du bourg relativement facile. **La mise en place de déplacements doux dans ce type de bourg est de ce fait assez aisée**, et la volonté de la commune va dans ce sens. Cependant, outre d'assez larges trottoirs dans le centre-bourg près des commerces, **les déplacements doux ne sont guère développés**.



Carte 6: Forme urbaine du bourg de Plonévez-Porzay

Source : Diagnostic provisoire du SCOT de la CCPCP, version septembre 2010

2. ... et les aménagements envisagés

Afin de résoudre le problème du manque de déplacements doux à Plonévez-Porzay, on pourra s'intéresser à faire en sorte de **favoriser la circulation des piétons et des cycles** au sein et autour du bourg, ainsi que vers le littoral, en particulier vers la plage de Sainte Anne la Palud qui est la plus proche à 4 km, et bien entendu dans l'ensemble de la parcelle qui sera aménagée dans le projet.

Le deuxième souci sera de **limiter l'usage intensif de la voiture** dû à une urbanisation diffuse et donc à des distances élevées non parcourables à pieds ou en cycle, à un déficit de transports en commun, à une mobilité saisonnière importante etc. Or cette prédominance de la voiture, même pour de petits trajets, engendre divers problèmes, tels que la pollution, un trafic routier conséquent dans la commune et donc une insécurité, des stationnements gênants (notamment le stationnement « sauvage » pour du covoiturage ou les arrêts rapides sur la voie).

L'une des solutions est de mettre en place **une aire de covoiturage**. De plus, la mairie a également cette volonté. Cette aire de covoiturage aura donc un intérêt plutôt local, qui permettra de sécuriser les déplacements des piétons et de régulariser l'occupation du bourg par les voitures, qu'elles soient en stationnement ou en déplacement.

On pourra également **limiter le nombre de places de stationnement** pour les infrastructures mises en place sur le terrain ciblé par l'étude, afin de ne pas favoriser la tendance des habitants à utiliser leur véhicule.

V. Des services de santé à améliorer

1. La désertification du corps médical

A l'instar de la communauté de communes et de nombreuses autres communes en France, on a à Plonévez-Porzay un phénomène de désertification des professions de santé : on a un médecin généraliste pour 1666 habitants puisque son précédent collègue n'a pas été remplacé, aucun dentiste car aucun remplaçant n'a été trouvé. Sept infirmières libérales exercent leur profession dans la commune, dont quatre à temps partiel, ainsi qu'un podologue - pédicure, un kinésithérapeute et un pharmacien.

Le caractère rural de cette commune, même si elle est proche du littoral, et les locaux vieillissants des professionnels de santé n'attirent pas de jeunes praticiens, alors qu'il va devenir urgent dans quelques années de trouver au moins un médecin généraliste, au moment du départ en retraite de celui qui exerce actuellement. En effet, nous avons vu précédemment que la commune subissait et allait continuer à subir dans les années à venir un phénomène de vieillissement de la population. Or la classe d'âge des 60 ans et plus ne peut pas se passer de médecin généraliste, et peut souvent difficilement se déplacer dans les autres villes pour consulter. De plus, si la commune souhaite attirer des populations plus jeunes, il est également important pour elle de bénéficier de services de santé, car cela constitue l'un des facteurs dans l'installation d'un jeune couple prévoyant d'avoir des enfants par exemple.

Il devient donc nécessaire pour la commune de **prévoir de nouveaux locaux** plus fonctionnels pour accueillir et attirer des professionnels de santé, qui, pour la majorité, préfèrent au jour d'aujourd'hui s'installer en ville que dans des petites communes.

2. L'accueil des personnes âgées

On peut également parler de l'accueil des personnes âgées. Sur la communauté de communes, on trouve une maison de retraite de 165 places à Châteaulin et deux EHPAD : une de 62 places à Châteaulin et une de 60 places à Plomodiern. Cela fait un total de 287 places pour les personnes âgées sur l'ensemble du territoire, qui représentent tout de même plus de 25 % de la population. C'est pourquoi on observe une certaine demande pour intégrer ces centres d'accueil : il y a une liste d'attente d'environ 80 personnes rien que pour les EHPAD de Châteaulin et de Plomodiern.

Il faut ici rappeler que la communauté de communes recense près de 12 % de personnes de 75 ans et plus, sans compter le vieillissement de la population actuel et à venir que nous avons constaté plus haut, et que de nombreux retraités viennent s'installer dans les communes littorales. Or notre société n'est plus une société où les familles s'occupent de leurs aînés en permanence. Il va donc falloir **augmenter le nombre de places et le nombre des structures d'accueil des personnes âgées, ainsi que diversifier ces structures.**

Etant donné le fait que Plonévez-Porzay est une commune qui accueille et accueillera de nombreuses personnes âgées, on peut y penser comme la prochaine commune où installer une structure d'accueil pour les personnes âgées. La municipalité a elle-même pensé à cette éventualité, mais plutôt sous la forme d'habitat en centre-bourg pour les personnes âgées. On peut aussi penser à une alternative à l'accueil permanent, qui n'est pas souhaité par toutes les familles, comme de l'accueil de jour ou **de l'accueil temporaire.**

VI. Les points forts, les points faibles et les opportunités

Points forts	Augmentation de la population et du nombre des ménages.
	Politique de construction de logements et de densification du bourg.
	Bourg de forme compacte, favorable à la mise en place de déplacements doux.
	Réserve de foncier importante sur le terrain ciblé : plus de 22 hectares.
Points faibles	Peu de diversité et vieillissement de la population.
	Manque de logements sociaux individuels sur les communes autres que celle de Châteaulin. Urbanisation diffuse.
	Dépendance de la commune des pôles urbains alentours. Prépondérance du véhicule personnel, manque de transports collectifs et de déplacements doux. Bourg traversé par deux axes routiers très fréquentés.
	Déficit dans l'accueil des personnes âgées. Désertification du corps médical.
Opportunités	Construire des logements neufs en y intégrant des logements sociaux adaptés pour attirer et renouveler la population ; densifier le bourg.
	Limiter l'usage de la voiture personnelle ; développer et sécuriser les déplacements doux dans le bourg.
	Permettre à la commune d'accueillir des personnes âgées et des professionnels de santé grâce à de nouvelles structures.

SYNTHESE

Après avoir analysé les caractéristiques de la commune de Plonévez-Porzay, nous pouvons maintenant cerner les objectifs et les enjeux du projet d'aménagement qui tentera de répondre aux problèmes précédemment soulevés.

Nous allons également présenter et situer le terrain d'étude où ces différentes problématiques urbaines seront traitées.

Partie 2

Présentation du projet

I. Les enjeux du projet d'aménagement

1. Les enjeux urbanistiques sociétaux et démographiques

Afin de diversifier et de renouveler la population pour lutter contre le vieillissement de la population, il faudra que la commune construise **des logements de nature variée**, qui permettront d'attirer toutes sortes de populations, notamment de jeunes ménages ou des personnes seules en début de parcours résidentiel.

La commune ayant émis le souhait en 2009 de construire 170 logements pour 2019 sur l'ensemble de son territoire, en respectant un rythme de 17 logements neufs par an, j'ai choisi de respecter ce vœu dans mon projet. En effet, n'ayant pas encore acquis assez de connaissances à ce sujet pendant cette première année d'études pour juger de ce chiffre, j'ai décidé de baser cette partie de mon projet sur 61 logements, c'est-à-dire presque la moitié des **136 logements qu'il reste à construire jusqu'en 2019**, en faisant confiance à la mairie qui a estimé ce rythme de construction soutenable.

Plonévez-Porzay ayant en 2007 un taux de 6,6 % de logements sociaux seulement, j'ai également fait de choix d'intégrer à ces 61 logements un pourcentage **de 70,5 % de logements sociaux**¹. En effet, ce chiffre, sans considérer la construction d'autres logements sociaux que ceux du projet, fera porter en 2019 le taux de logements sociaux de la commune à 10,1 %, chiffre d'une part assez élevé pour permettre une certaine mixité tout en respectant un équilibre, et d'autre part assez bas et non disproportionné pour que les résidents des logements sociaux s'intègrent facilement dans une petite commune, où l'implantation d'habitat social n'est pas toujours vue d'un très bon œil par les habitants.

¹ N'ayant pas de document existant connu à ma disposition pour déterminer le pourcentage de logements sociaux dans la commune, mon choix c'est porté sur la construction de 70,5 % de logements sociaux dans cette opération, soit 43 logements sociaux pour 18 logements non sociaux, car c'est un chiffre qui me semble correct par rapport à la demande observée. De plus, grâce à ce chiffre, on arrivera en 2019 à un taux de logements sociaux de 10,1 % sur l'ensemble de la commune, ce qui me semble être un bon rapport.

Les logements sociaux seront en priorité de l'habitat individuel, en accord avec la demande observée sur le territoire de la communauté de communes. Ces pavillons sociaux pourront aller de la taille T2 à T5, afin d'accueillir aussi bien des jeunes couples que des familles avec enfants.

De même, ainsi que le souhaite la commune, des logements collectifs seront prévus, mais leur effectif sera plus faible. En 2007, Plonévez-Porzay comptait 6,7 % d'appartements par rapport au nombre total des logements sociaux. Si dans ce projet d'aménagement on compte **21 appartements sur les 43 logements sociaux**, le pourcentage de logements sociaux collectifs montera à 26,1 % des logements sociaux en 2019, ce qui me semble également être un chiffre correct. Il sera nécessaire de prévoir des logements de différentes tailles, afin qu'ils puissent accueillir des personnes seules, des familles monoparentales ou encore des couples avec ou sans enfants, tout en sachant que la demande va d'abord vers des appartements de taille T3, puis vers le T2 et le T4.

Les logements non sociaux seront des maisons individuelles, toujours en accord avec la demande observée. Ainsi, la commune comptera sur le terrain d'étude 18 maisons individuelles de plus en 2019.

Ces logements à construire n'ont pas été spatialisés par la mairie, c'est pourquoi, afin de **consommer le moins possible de foncier** tout en garantissant une urbanisation supportable, mon projet va regrouper l'ensemble de ces 61 logements sur le terrain d'étude. On choisira cependant **une densité moyenne** basée sur celle des lotissements déjà existants, afin d'éviter l'effet d'étouffement. Ces logements seront donc harmonieusement répartis dans l'espace et respecteront l'environnement et le paysage, pour garantir un cadre de vie agréable aux résidents.

2. Les enjeux de solidarité intergénérationnelle

Etant donné le vieillissement de la population observé au sein de la communauté de communes, doublé de l'attractivité qu'exerce la commune sur les personnes retraitées et du déficit en matière d'accueil des personnes âgées sur la CCPCP, une partie de mon projet d'aménagement sera consacrée à la création d'une nouvelle structure d'accueil pour les personnes âgées.

La communauté de communes bénéficiant déjà de deux EHPAD et d'une maison de retraite, et la mairie de Plonévez-Porzay ayant souhaité mettre en place de l'habitat en centre-bourg pour les personnes âgées, on pourra penser, pour cette nouvelle structure, à un intermédiaire entre le maintien à domicile et la maison de retraite, comme un **accueil de jour**, ou encore comme un **accueil temporaire**, donc de courte durée. Cette alternative peut ainsi satisfaire une partie de la demande observée sur les établissements déjà existants.

Cela pourrait permettre aux familles prenant soin de personnes âgées relativement dépendantes de souffler un peu ou de quitter la commune et ses alentours pendant quelques jours, tout en étant rassurées quant à la prise en charge de la personne. Ou encore, un court séjour pourrait pallier à un sentiment de solitude et d'isolement pour les personnes âgées vivant seules, notamment en hiver. En effet, la DREES a constaté que 87% des personnes âgées de plus de 75 ans vivent toujours chez elles, ou chez un membre de leur famille, même en étant lourdement dépendantes. Enfin, cette structure peut également être une alternative en attendant une place en maison de retraite.

3. Les enjeux de santé

La population de Plonévez-Porzay atteignant 1666 habitants en 2007 et étant en augmentation, deux médecins généralistes sont nécessaires dans la commune, ainsi qu'un dentiste. Il sera plus facile d'attirer ces nouveaux praticiens avec des locaux neufs et fonctionnels, qui faciliteront également une éventuelle association entre les généralistes.

Une maison de santé permettrait de regrouper les professionnels de santé de la commune dans un même site, facile d'accès, ce qui sera bien sûr plus pratique pour les habitants, et notamment pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées.

4. Les enjeux urbanistiques environnementaux

a. Réduire l'usage de la voiture individuelle

La première solution envisagée sera la mise en place d'une **aire de covoiturage**, notamment destinée aux habitants travaillant à l'extérieur de la commune, qui permettra également de réguler les stationnements pouvant être gênants pour les commerçants ou certains particuliers. A ce jour, quatre aires de covoiturage existent ou sont en projet dans la communauté de communes (dont une en projet à Plonévez-Porzay). Il faut aussi rappeler ici que l'aire de covoiturage créée dans ce projet aura plutôt un intérêt local, et qu'elle servira plus la commune elle-même que celles des alentours.

Il faudrait également penser à l'amélioration des dessertes en autocars des lignes du Conseil Général dans les communes intérieures de la CCPCP, afin de mieux relier l'ouest littoral et l'est du pôle urbain de Châteaulin. Cependant, ce point nécessiterait une étude approfondie des besoins de la communauté de communes que je n'ai malheureusement pas eu le temps de mener, mon projet étant relativement vaste. C'est pourquoi je ne m'occuperai pas plus des transports collectifs, tout en gardant à l'esprit le déficit de la CCPCP en ce domaine dans la suite de mon projet. Cependant, on pourra réfléchir à la **mise en place de navettes pour les travailleurs entrants et sortants** de la commune.

On pensera également à limiter le **nombre de places de stationnement** près des structures prévues dans le projet, afin de ne pas encourager les habitants à utiliser leur voiture personnelle.

Enfin, dans le but de désengorger le centre-bourg durant la période estivale, pourquoi ne pas prévoir une **navette entre le bourg et la plage** de Sainte Anne la Palud ou celle de Kervel, qui effectuerait plusieurs trajets dans la journée ? Cela permettrait d'autant plus aux vacanciers, aux jeunes, ou aux personnes qui n'avaient auparavant pas les moyens matériels pour cela, de se rendre à la plage en sécurité et de ne pas sortir leur propre véhicule.

b. Développer les déplacements doux

En parallèle de la volonté de limiter l'usage de la voiture individuelle, il s'agira de faciliter et de sécuriser les déplacements des piétons et des cycles au sein du terrain lui-même et dans ses liaisons avec les différents éléments du bourg (on se rappelle ici de la proximité des deux écoles).

Il faudra en particulier **sécuriser l'accès au terrain et permettre des déplacements sécurisés à l'intérieur du terrain** puisqu'il comportera des logements, donc probablement des familles avec enfants, et créer une harmonie sur cette parcelle entre la voiture et les piétons et cyclistes.

Je m'intéresserai moins aux déplacements doux sur le centre-bourg lui-même, puisqu'il a été récemment refait et comporte de larges trottoirs qui permettent d'y circuler facilement à pieds. De plus, l'espace du projet est celui du terrain, je préfère donc centrer mon aménagement sur lui. Cependant, il sera important **de créer une liaison piétonne entre mon terrain et les écoles, ainsi qu'avec le centre-bourg et ses commerces, et qu'entre l'extrémité nord du terrain et l'actuelle zone d'activités de Carn ar Hoat.**

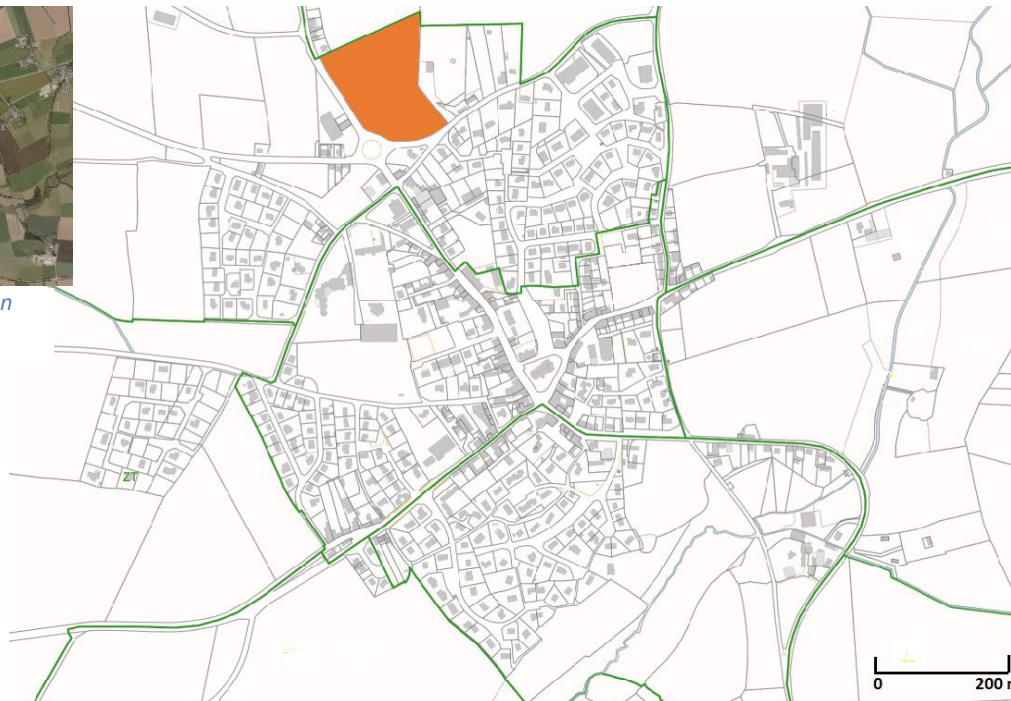
II. Présentation du terrain d'étude

1. Localisation dans la commune

Le terrain auquel je me suis intéressée est une **parcelle de 22 414 m²**, située à l'entrée du bourg de Plonévez-Porzay en venant de la commune de Plomodiern.



Source : Google Maps, modification
Paint par Aline Bourdais



 Terrain ciblé

Carte 7: Localisation du terrain étudié dans la commune

Source : DGI Cadastre 2010, modification Adobe Photoshop par Aline Bourdais



Photographie 2: Un aménagement à prévoir pour les piétons
 Source : Aline Bourdais



Photographie 1: Vue d'ensemble du terrain en sortant du bourg
 Source : Aline Bourdais



Photographie 4: Vue sur le terrain en entrant dans le bourg
 Source : Aline Bourdais



Photographie 3: Vue sur le terrain en sortant du bourg Source : Aline Bourdais

La parcelle est aujourd'hui reliée à tous les réseaux de la ville. On peut y accéder par le bas grâce à la route de Carn ar Hoat, qui mène à l'actuelle zone artisanale, ou par sa gauche avec la voie perpendiculaire, la route RD 63 qui va vers Plomodiern. De son côté sud (proche du bourg), le terrain est attenant à un giratoire duquel partent les deux voies précédentes.

En partant de l'extrémité sud du terrain, on accède à pieds au centre-bourg et aux commerces en à peu près cinq minutes. Sa place est intéressante, car non seulement la parcelle est assez proche du centre-bourg, mais également des deux écoles et des nouveaux lotissements. De plus, elle est aisément visible de la route, ce qui lui permet d'être également remarquée par des personnes de passage.



Carte 8: Localisation du terrain par rapport aux équipements du bourg

Source : DGI Cadastre 2010, modification Adobe Photoshop par Aline Bourdais ; Photographies par Aline Bourdais

2. Réglementation et politique du foncier de la commune

Tout d'abord, le terrain appartient actuellement à des exploitants agricoles, mais la mairie a la possibilité d'y exercer son droit de préemption pour le racheter après validation d'un projet par la communauté de communes.

Le **POS jusqu'ici en réglementation** dans la commune situe cette parcelle en zone NAh, mais un **PLU est actuellement en cours d'élaboration**, et situera certainement le terrain en zone AU, puisque la mairie souhaite y aménager une nouvelle petite zone commerciale et artisanale.

La commune a comme préoccupation de limiter l'étalement urbain et de protéger le foncier agricole. Il est donc nécessaire de densifier l'habitat dans les bourgs et d'**éviter dorénavant les habitations isolées et dispersées**, qui gaspillent l'espace rural. Cette limitation des habitats épars va d'ailleurs dans le sens de la loi Littoral, qui impose que l'extension de l'urbanisation soit faite en continuité avec les agglomérations et les villages existants, ou encore sous forme de nouveaux hameaux qui respectent et s'intègrent à l'environnement. C'est pourquoi les constructions dans le projet seront spatialisées au même endroit, c'est-à-dire sur le terrain présenté précédemment.

SYNTHESE

Même si la réussite de ce projet ne peut être certifiée, son objectif est de provoquer un nouveau dynamisme en créant un site regroupant des solutions aux problématiques du logement, de la mobilité, de la santé et de l'urbanisme. Ces solutions passeront par une offre en logement autant pour les jeunes que pour les plus âgés permettant d'assurer une centralité du cœur du bourg grâce à une densité décroissante de l'intérieur vers l'extérieur. Le succès du site viendra également de sa valorisation en termes de déplacements doux et de limitation de la voiture. Maintenant que nous avons déterminé les principaux enjeux du projet, nous allons pouvoir nous consacrer à l'aménagement pensé.

On cherchera à organiser le site de sorte à articuler les différents aménagements entre eux pour rendre cet espace fonctionnel et sécuritaire. Au final, l'aménagement du site dynamisera la commune et organisera à la fois son propre espace et ses liaisons avec le centre-bourg.

Partie 3

Le projet d'aménagement

I. Le logement

1. La densité

Le terrain ciblé possède une position relativement stratégique dans le bourg, puisqu'il représente une importante réserve de foncier. De plus, comme il est situé en périphérie du centre-bourg, il correspond à une transition de densité : alors que le centre-bourg est urbanisé de façon relativement dense, les lotissements de périphérie ne le sont que moyennement.

C'est pourquoi, le PLU de la commune étant en cours d'élaboration, j'ai décidé d'adopter, pour la surface qui accueillera les logements, le COS fixé par l'ancien POS appliqué aux zones UHb, c'est-à-dire aux zones à urbanisation moyennement dense. Ce COS est de 0,50.

2. Les logements

Rappelons ici le choix de faire construire pour 2019 un nombre de 61 logements sur le terrain d'étude, dont 43 sociaux. Ces logements sociaux seront en majorité des pavillons individuels de taille T2 à T5, mais 21 logements en petit collectifs seront également prévus et seront en majorité des T3, en accord avec la demande, puis des T2 et des T4. Quant aux 18 logements non sociaux, il s'agira uniquement de maisons individuelles.

a. Les logements individuels non sociaux

Ce type de logement devra répondre à la demande observée ainsi qu'aux attentes du Français, à savoir une maison individuelle avec jardin clos et garage ou place de stationnement attribuée, qui lui permettra de se différencier, de s'isoler de ses voisins et de se retrouver en famille dans un cadre agréable et tranquille.

On prévoira donc pour chaque parcelle une superficie d'environ 300 m², surface moyenne qui permet d'accueillir une maison, une ou deux places de stationnement et un jardin privé.

Les habitations devront cependant respecter la réglementation en vigueur et celle du prochain PLU. Selon toute attente, leur hauteur sera R+1+C afin de correspondre aux autres lotissements de la commune, puisque ce quartier devra être en continuité avec les autres espaces urbanisés périphériques au centre-bourg, afin d'en faciliter l'intégration. Les matériaux et les différentes teintes devront également être en accord avec la réglementation, afin de ne pas trancher dans le paysage.

Dans l'idéal, on orientera ces maisons de façon à bénéficier de la chaleur du soleil, et on favorisera du triple vitrage, pour un isolement à la fois thermique et phonique optimal, ainsi que des matériaux respectueux de l'environnement et en accord avec les politiques de développement durable.

b. Les logements sociaux individuels

Ce type de logements sera l'étape entre les logements non sociaux vus précédemment et les logements sociaux en petits collectifs que nous présenterons par la suite. En effet, chaque petite parcelle comportera, en plus de l'habitation elle-même, un jardinet privé de 12,5 m² et une place de stationnement.

Sur ces 22 logements, on comptera six logements de taille T3, six de taille T4, cinq de taille T2 et cinq de taille T5. Cette diversité permettra d'accueillir différents types de population, comme cela est souhaité. Afin de consommer moins de foncier, ces maisons seront mitoyennes trois par trois ou deux par deux, selon la disposition.

En ce qui concerne les logements T4 et T5, il s'agira de constructions R+1, de surface au sol 60 m². Au total, la parcelle aura donc une superficie de 85 m².

Quant aux logements T2 et T3, les pavillons seront des constructions R+C, de surface au sol 60 m². La parcelle aura donc également une superficie totale de 85 m².

De même que pour les logements non sociaux, ces constructions se devront d'être en accord avec la réglementation de la commune, et leurs matériaux et leurs teintes ne devront pas être trop différents et choquants par rapports aux constructions déjà existantes. En outre, on les prévoira le plus possible en accord avec le développement durable et le respect de l'environnement.



Photographie 5: Maisons sociales déjà existantes à Plonévez-Porzay
Source : Aline Bourdais

c. Les logements sociaux collectifs

Afin d'intégrer au mieux les logements collectifs dans le quartier, il faudra donner aux habitants de la commune le sentiment de se trouver en présence de maisons individuelles. C'est pourquoi, afin d'accueillir ces 21 appartements, on construira trois bâtiments (donc on comptera sept appartements par immeuble, et ces appartements seront de superficie différente selon le nombre de pièces). L'entrée des appartements ne se situant pas au rez-de-chaussée sera desservie par un escalier interne accessible par l'entrée principale.

Les trois bâtiments seront positionnés de sorte à former un « U », au sein duquel se trouva un parking en surface, à hauteur d'une place de stationnement par logement, conformément à la réglementation du POS pour les zones UHb. On aura donc 18 places de stationnement, donc quatre adaptées aux handicapés. De plus, l'entrée principale de chaque immeuble se situera à l'intérieur du « U ».

On fera construire trois bâtiments de hauteur R+2 et de surface au sol de 170 m², ce qui permettra d'augmenter la densité tout en gardant un esprit de bien-être. Les appartements y seront de la taille T2 à T4.

La mise en place de quelques éléments verts sur cet espace central et la proximité d'espaces verts permettra un cadre de vie agréable pour les résidents et favorisera un sentiment de « chez soi ».

La réalisation de ces bâtiments se fera autant que possible dans le sens du développement durable, tout en respectant des coûts de construction raisonnables pour assurer à leurs occupants un loyer modéré.

II. Les espaces publics

1. L'intérêt de ces espaces

Les espaces publics permettent à un quartier d'être attractif et lui donnent une identité propre. Des espaces publics bien aménagés, fonctionnels et agréables visuellement favoriseront la venue de nouveaux habitants.

Les espaces publics sont également des lieux de rencontre, de sociabilité et de mixité. Ils permettent de rassembler les habitants dans une atmosphère favorable aux bonnes relations de voisinage.

De plus, ils assurent les liaisons entre les différents espaces et constructions, ils permettent de structurer l'espace et de garantir une continuité entre le bâti et le paysage. Il est donc nécessaire de porter une attention particulière à l'aménagement de ces espaces, afin d'optimiser leur rôle et de servir au mieux le quartier.

2. L'aménagement de ces espaces

La première des choses est d'assurer l'accessibilité des espaces publics à tous, et de permettre que le déplacement des différents utilisateurs se fasse en toute sécurité, que ce soit pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les vélos ou encore les voitures. Il faudra donc définir des voies de circulation propres à chaque usager pour maximiser l'accessibilité de ces espaces publics. De même, les divers trottoirs et allées qui apparaîtront seront prévus pour permettre aux personnes à mobilité réduite et aux parents poussant landaus et poussettes de se déplacer facilement et en sécurité : les trottoirs seront larges et disposeront à certains endroits de rampes de bord pour permettre aux fauteuils d'y monter. Dans l'idéal, ils seront également équipés du mieux que possible de dispositifs de guidage au sol pour les malvoyants, comme des bandes d'éveil par exemple.

Afin d'attirer de jeunes couples ou des familles, on prévoira une **aire de jeux pour enfants**. Elle sera bien entendue bordée de bancs pour permettre également aux adultes de s'y rendre et de se rencontrer, afin d'en faire un lieu convivial. Cette aire de jeux sera en **liaison directe avec un petit parc** où les résidents pourront se promener sur les allées et se détendre sur des bancs publics.

On fera particulièrement attention à l'**aménagement paysager** de ces espaces collectifs, et notamment à la végétation. Afin de faciliter et de limiter l'entretien à venir, on choisira des espèces adaptées au climat local et ne nécessitant que peu d'interventions. En revanche, on jouera sur les couleurs, la forme et la taille des plantations pour donner un effet de diversité. Ces structures végétales permettront de trancher avec l'espace bâti minéral et de créer un cadre de vie agréable, qui sera également généré par un éclairage public élégant et sécuritaire.

On favorisera bien entendu des lampes à économie d'énergie pour les lampadaires, ainsi que des matériaux respectueux de l'environnement pour les divers équipements.



Photographie 6: Exemple d'éclairage public original à La Rochelle
Source : Aline Bourdais



Photographie 7: Exemple d'aire de jeux pour enfants à Paris
Source : www.parisinfo.com

L'espace public central, comprenant l'aire de jeux et le petit parc vert, aura une superficie totale de 705 m², et sera localisé sur le terrain de façon à être à la fois accessible par les habitants des logements mis en place, ainsi que par les résidents de la structure d'accueil des personnes âgées, qui sera présentée par la suite.

III. L'accueil des personnes âgées

1. Quelques éléments de la réglementation sur l'accueil temporaire des personnes âgées ¹

L'accueil temporaire se décline en deux catégories : l'hébergement temporaire et l'accueil de jour.

L'accueil temporaire mentionné à l'article L. 314-8 du code de l'action sociale et des familles s'adresse aux personnes handicapées de tous âges et aux personnes âgées et s'entend comme un accueil organisé pour une durée limitée, le cas échéant sur un mode séquentiel, à temps complet ou partiel, avec ou sans hébergement, y compris en accueil de jour. L'accueil temporaire vise à développer ou maintenir les acquis et l'autonomie de la personne accueillie et faciliter ou préserver son intégration sociale. [...]

L'accueil temporaire vise, selon les cas : a) A organiser, pour les intéressés, des périodes de répit ou des périodes de transition entre deux prises en charge, des réponses à une interruption momentanée de prise en charge ou une réponse adaptée à une modification ponctuelle ou momentanée de leurs besoins ou à une situation d'urgence ; b) A organiser, pour l'entourage, des périodes de répit ou à relayer, en cas de besoin, les interventions des professionnels des établissements et services ou des aidants familiaux, bénévoles ou professionnels, assurant habituellement l'accompagnement ou la prise en charge.

L'établissement ou le service doit disposer d'unités d'accueil ou de vie qui prennent chacune en charge au maximum douze personnes. Les locaux répondent aux règles d'accessibilité et de sécurité en vigueur, ainsi qu'aux normes particulières existantes pour l'accueil de certains publics concernés par le projet d'établissement.

Dans la limite de quatre-vingt-dix jours par an, [des commissions départementales] se prononcent pour chaque personne handicapée, sur un temps annuel de prise en charge en accueil temporaire dans ces structures.

¹ Cf Ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité Décret n° 2004-231 du 17 mars 2004

2. Le modèle de la structure d'accueil temporaire des personnes âgées à mettre en place

Pour cette partie de mon projet d'aménagement, j'ai pensé prendre exemple sur l'établissement d'accueil temporaire des personnes âgées de Ker Astel, à Guipavas, près de Brest (29). Il s'agit d'un établissement privé à but non lucratif existant depuis 1986, intégré à l'association brestoise Les Amitiés d'Armor. Cette structure correspond assez bien à ce qui serait souhaitable de mettre en place à Plonévez-Porzay, comme expliqué ci-après.

Ker Astel permet d'accueillir 26 résidents, qui serait un nombre correct pour Plonévez-Porzay, à hauteur minimale de 3 jours par an et maximale de 90 jours consécutifs ou non par an. Les personnes âgées sont logées dans des chambres pouvant être meublées et comptant un ou deux lits. Il s'agit d'un hébergement médicalisé puisque des professionnels de santé suivent et prennent soin des résidents chaque jour, en collaboration avec le médecin traitant. Environ 50 % des résidents reviennent y effectuer des séjours.

Le cadre de cette structure est agréable, car elle est située dans une maison du XIXe siècle avec extension, qui dispose d'un parc avec roseraie et verger, ce qui fournit aux résidents un lieu de promenade ombragé et plaisant. Dans mon aménagement, les personnes âgées pourraient avoir accès à un espace vert mis en commun avec les habitants des nouveaux logements de mon projet, comme proposé précédemment, en plus d'un jardinet privé.

A Ker Astel, les espaces collectifs sont un hall d'accueil, un salon pour les activités et les ateliers et une salle à manger donnant sur une terrasse. Il serait bien de prévoir ces mêmes structures à Plonévez-Porzay, afin de s'assurer du bien-être et du confort des résidents. A celles-ci s'ajoutent les cuisines et les locaux techniques.



Photographie 8: La résidence Ker Astel à Guipavas (29)
Source : www.amities-armor.asso.fr

Dans mon aménagement, on prévoira 25 places pour les personnes âgées en accueil temporaire. Afin de mêler chambres doubles et simples, on comptera six chambres à deux lits et treize chambres à un lit, pour un total donc de 19 chambres. Chaque chambre sera équipée d'une salle de bain équipée de toilettes, douche et lavabo, et bien entendu adaptée aux personnes handicapées.

Conformément à la réglementation, on comptera pour chaque chambre individuelle une superficie de 25 m², incluant la salle de bain, soit 5 m² de plus que le minimum autorisé. Et chaque chambre double fera 45 m², salle de bain incluse, soit toujours 5 m² de plus que le minimum légal.

En ce qui concerne les places de stationnement, l'ancien POS attribue en zone UHb une place de stationnement pour deux lits, soit treize places de stationnement au total. Conformément à la législation, on prévoira trois places de stationnement adaptées aux handicapés sur ces treize. Je précise ici qu'une place de stationnement standard mesure 12,5 m², tandis qu'une place pour handicapé fait 16,5 m². On comptera 200 m² pour la voirie.

Superficie des chambres individuelles	325 m ²
Superficie des chambres doubles	270 m ²
Superficie des pièces de vie et des divers locaux	620 m ²
Superficie du jardin privé et voirie interne	500 m ²
Superficie aire de stationnement	174,5 m ²
Superficie totale	1 889,5 m ²

1

C'est le Conseil Général qui autorise et finance la mise en place et le fonctionnement des structures d'accueil temporaire. C'est également lui qui fixe le montant de la participation de chaque résident.

¹ Ces chiffres ont été établis par comparaison avec des établissements du même type déjà existants.

IV. La création d'une maison de santé pluridisciplinaire

Comme précisé précédemment, une des faiblesses du territoire est la désertification des professionnels de santé. Il est donc nécessaire de les attirer sur la commune, et la partie de mon projet que je vais maintenant présenter concerne la mise en place d'une maison de santé pluridisciplinaire.

L'idéal pour la commune de Plonévez-Porzay serait d'accueillir deux médecins généralistes. Ils seraient alors regroupés dans la maison médicale avec le dentiste, le kinésithérapeute, le pédicure/podologue et les sept infirmières.

On prévoira donc une salle d'attente commune, séparée en plusieurs espaces pour chaque corps de métier par des cloisons ou des panneaux de bois par exemple. Les patients seront dirigés vers la bonne partie de la salle d'attente après être passés à l'accueil qui se situera dans la même pièce. Des sanitaires standards et adaptés aux handicapés seront mis à leur disposition près de la salle d'attente.

Les praticiens et les secrétaires profiteront de deux sanitaires auxquels n'auront pas accès les patients. Les infirmières, qui se relaient, bénéficieront d'un cabinet commun, mais les autres praticiens auront leur propre espace de travail. Les cabinets des deux médecins se jouxteront afin qu'ils puissent partager un local.

Accueil et salle d'attente	50 m ²
Sanitaires des patients	8 m ²
Sanitaires du personnel	4 m ²
Cabinets des médecins	2 x 15 m ²
Local des médecins	10 m ²
Cabinet et local du dentiste	20 m ²
Cabinet et local du kinésithérapeute	30 m ²
Cabinet et local du pédicure/podologue	20 m ²
Cabinet et local des infirmières	20 m ²
Aire de stationnement	361,5 m ²
Surface totale	553,5 m ²

1

¹ Ces chiffres ont été établis par comparaison avec des structures déjà existantes.

L'accessibilité aux locaux par les personnes âgées et à mobilité réduite est une des notions à ne pas perdre de vue pendant l'aménagement de la maison de santé. C'est pourquoi le chemin qui sera emprunté par les patients sera le chemin le plus court pour mener au cabinet du praticien qu'ils sont venus consulter. De plus, on construira cette maison de santé à proximité de la structure d'accueil des personnes âgées vues précédemment.

De même, en ce qui concerne le stationnement, les places pour personnes handicapées se trouveront à gauche et à droite de la porte d'entrée. On comptabilisera trois places de stationnement par praticien, en estimant le nombre des infirmières à quatre. Cela nous fait donc un total de 27 places de stationnement, dont six adaptées aux handicapés.

La maison de santé satisfera également à toutes les normes au sujet des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le financement de la maison de santé pluridisciplinaire pourra être soutenu par la commune et la communauté de communes, pour *favoriser l'implantation ou le maintien des professionnels de santé dans les zones où l'on constate un déficit en matière d'offre de soins*, selon l'article L. 1511-8 du Code général des collectivités territoriales. La maison pourra aussi éventuellement obtenir des aides du Conseil Général, voire de l'Etat.

V. Les propositions d'aménagement pour réduire l'usage de la voiture personnelle

1. L'aire de covoiturage

La première des solutions pour réduire l'utilisation du véhicule individuel est la mise en place d'une aire de covoiturage, pour les actifs allant travailler sur les communes des alentours. Cependant, afin de ne pas pousser les habitants du bourg à se rendre sur cette aire avec leur propre véhicule pour rejoindre des covoitureurs alors qu'ils pourraient s'y rendre à pieds, on limitera le nombre de places de stationnement à 14, dont une adaptée aux handicapés. De cette façon, on peut espérer que ces places seront ainsi plus utilisées par les personnes qui n'habitent pas dans le centre-bourg.

2. La mise en place d'une navette quotidienne pour les actifs sortants et entrants

En complément de l'aire de covoiturage, la commune ou le Conseil Général pourrait mettre en place un système de navettes, sous forme de petits autocars, qui parcourraient les communes de la CCPCP, ainsi que Quimper et Douarnenez, à différentes heures de la matinée et de la fin d'après-midi, c'est-à-dire aux heures de départ et de retour des actifs.

Les horaires et la fréquence de ces navettes serait bien entendu fonction de la provenance des actifs entrants et la destination des actifs sortants de la commune de Plonévez-Porzay¹, ainsi que des horaires de travail des travailleurs, afin de correspondre à leurs besoins et de faire en sorte que ces navettes soient utilisées par le maximum de personnes.

Le lieu de rendez-vous serait alors l'arrêt de bus du centre-bourg, mais les hameaux et autres groupements d'habitations extérieurs au bourg pourront également être desservis.

¹ Cf Annexe 4

3. La mise place d'une navette pour les plagistes pendant la période estivale

Afin que les vacanciers et les habitants puissent se rendre à la plage sans utiliser leur propre véhicule, on peut penser mettre en place un deuxième système de navettes, mais cette fois vers les deux plages de la commune, Sainte Anne la Palud et Kervel.

Ces navettes pourraient circuler aux heures de départ et de retour des plages, à savoir en début d'après-midi et dans la soirée. Le nombre d'allers-retours dépendra de la demande observée pour chaque plage, ce qui demanderait ici une étude complémentaire.

L'arrêt de bus du centre-bourg serait également le lieu de montée et de descente des utilisateurs. La navette pourra également faire d'autres arrêts sur la route, pour desservir les hameaux à l'extérieur du bourg.

4. La limitation du nombre de places de stationnement

A l'avenir, il faudra également réfléchir à limiter le nombre des places de stationnement lors de la construction de nouvelles structures, afin d'encourager les habitants à ne pas utiliser leur véhicule personnel. On réduira alors ce nombre au minimum autorisé par les documents d'urbanisme en vigueur.

VI. La mise en place de déplacements doux

Il consiste dans cette partie de faciliter et de sécuriser les déplacements des piétons et des cycles, que ce soit au sein du terrain lui-même ou au niveau de ses liaisons avec les différents équipements du bourg. Il s'agit en effet de rendre leur place à la marche à pieds et à l'usage du vélo la priorité pour les courts déplacements.

1. Au niveau du terrain d'étude

La voirie interne du terrain jouera un rôle essentiel à la facilitation des déplacements des piétons et des cycles. En effet, chaque rue comportera une piste cyclable de 1,5 m ainsi qu'un large trottoir de la même envergure. De plus, la chaussée réservée aux automobiles ne dépassera pas une largeur de 3 m pour une voie, afin de réduire au mieux la vitesse, qui sera de toute façon limitée à 30 km/h sur l'ensemble du terrain. On pourra ajouter des ralentisseurs si l'on s'aperçoit par la suite qu'il existe des zones où les automobilistes ont tendance à accélérer.

On favorisera également les voies à sens unique, afin de mieux sécuriser les rues pour les piétons et les cycles les plus vulnérables, comme les enfants par exemple. Les seules rues à double sens seront celles qui tracent le contour du terrain, comme on peut le voir sur le plan masse qui suit.

En outre, les accès à l'aire de covoiturage, au centre médical et à la structure d'accueil des personnes âgées se font directement par la RD 63, ainsi les espaces consacrés au logement ne subiront pas le trafic extérieur et leur rues seront plus calmes et sécuritaires.

Des petits sentiers piétonniers tracés dans les espaces verts, à l'écart des voies, feront la liaison entre les différentes zones d'habitations, le parc et la maison de santé, afin de permettre aux habitants de se déplacer en évitant la circulation et aux enfants de se rendre seuls à l'aire de jeux en toute sécurité.

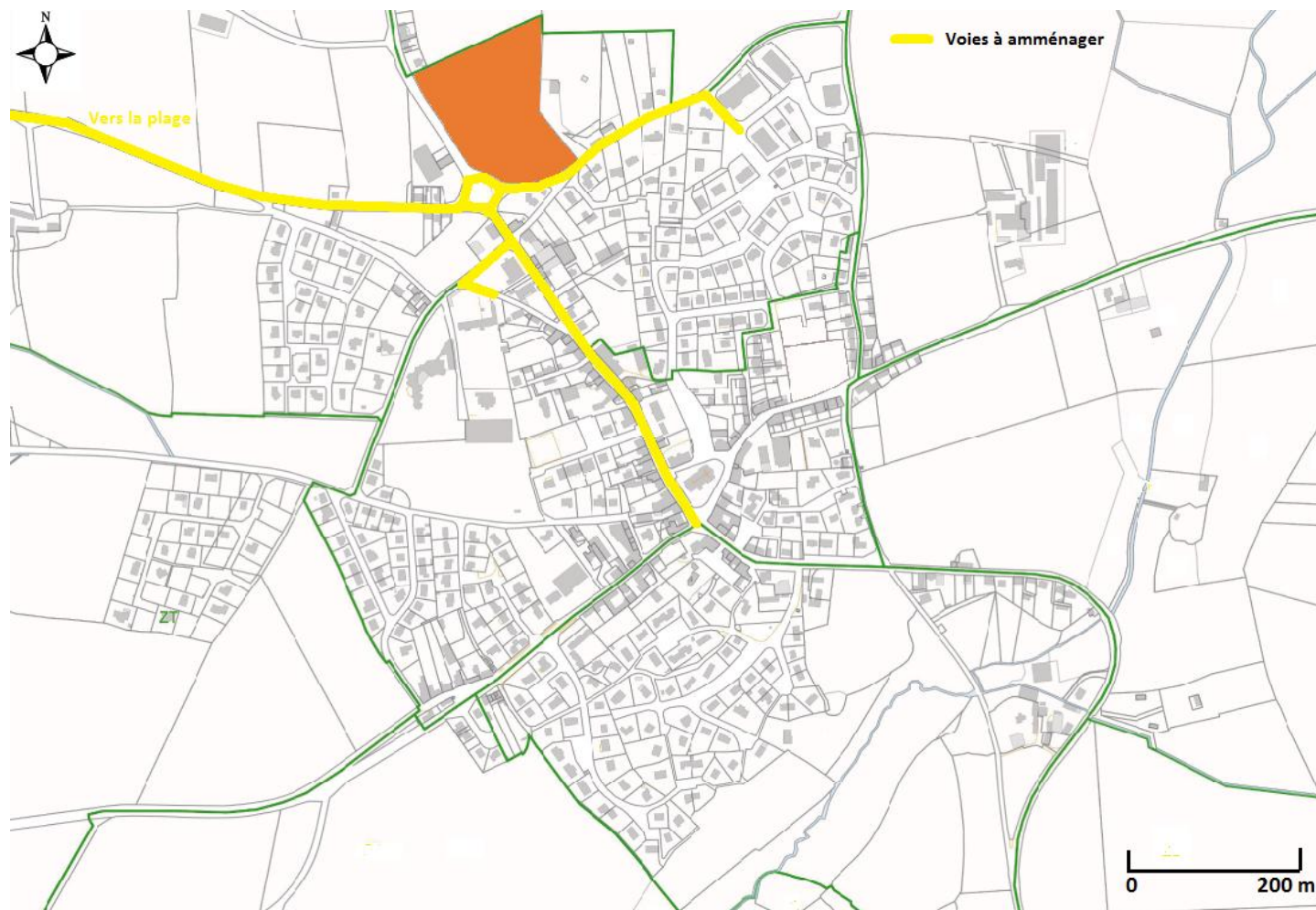
Afin de faciliter la circulation des services publics (entretien des espaces verts, ramassage des déchets etc.) et des services d'urgence, on évitera les voies sans issue.

2. Au niveau des liaisons avec les équipements du bourg

Afin de faciliter les déplacements des piétons et des cycles vers le bourg, il est tout d'abord nécessaire d'aménager et de sécuriser le rond-point qui jouxte le terrain. On mettra donc en place tout autour de cet élément un trottoir ainsi qu'une piste cyclable, avec passages piétonniers permettant de traverser les chaussées en toute sécurité.

Les trottoirs et pistes cyclables continueront ensuite d'un côté de la voie ou des deux selon la largeur initiale de la route, et cela vers les écoles, vers la ZA de Carn ar Hoat, ainsi que vers le centre-bourg, où de larges trottoirs existent déjà. Ainsi, pour faciliter l'accès aux commerces, seules des pistes cyclables seront nécessaires à rajouter.

De même, on pourra prévoir un chemin assez large pour accueillir piétons et cyclistes qui mènera à la plage de Sainte Anne la Palud, située à 4 km du bourg de Plonévez-Porzay.



Carte 9: Les voies à aménager pour les piétons et les cyclistes
Source : DGI Cadastre 2010, modification Photoshop par Aline Bourdais

VII. Le plan masse

Cf document joint ci-après.

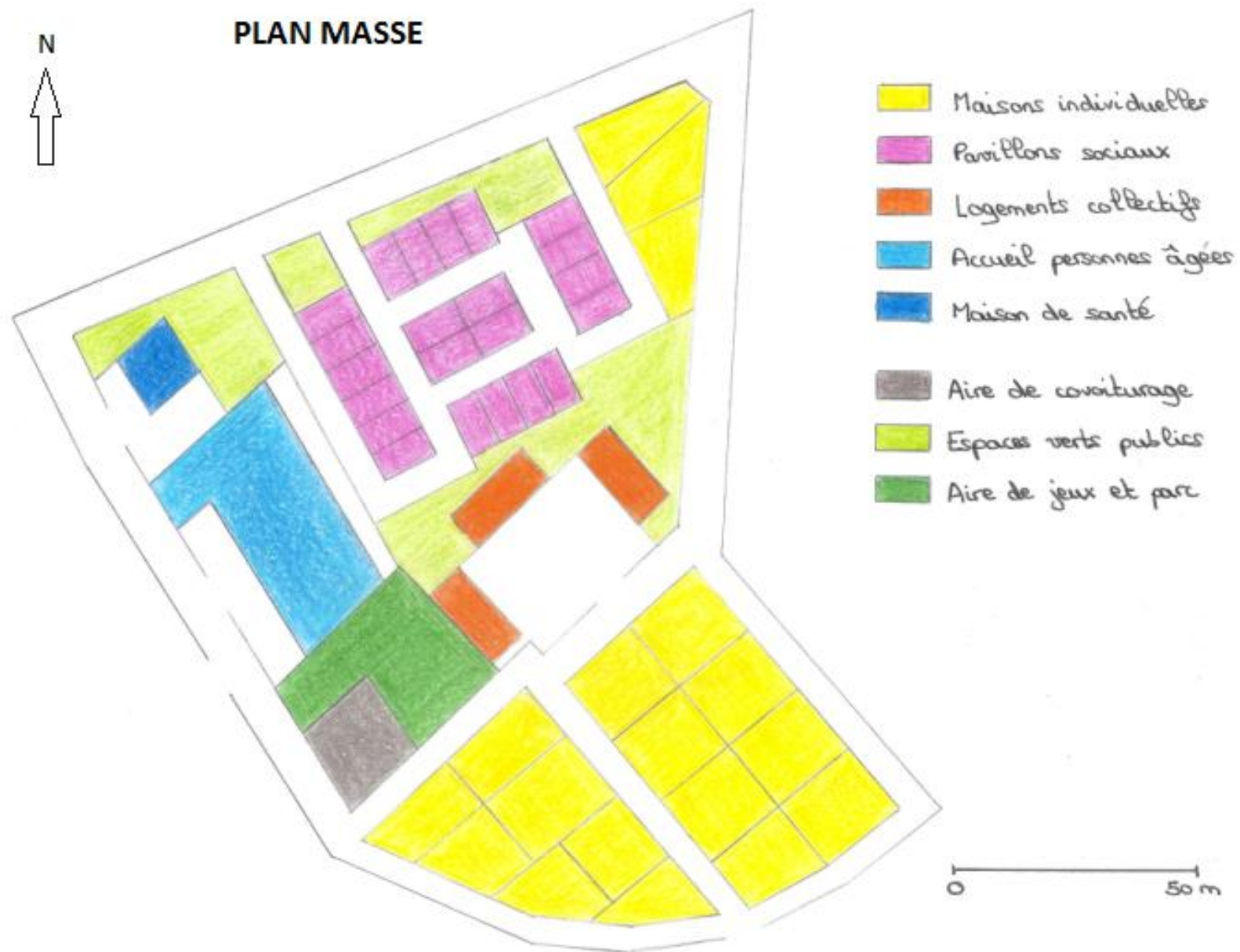
La maison de santé pluridisciplinaire, la structure d'accueil pour les personnes âgées et l'aire de covoiturage se situeront à proximité de la RD 63, afin que leurs utilisateurs ne pénètrent pas au sein du terrain, qui accueillera les logements, afin d'y réduire le trafic routier. L'aire de covoiturage est, des trois structures dont je parle ici, la plus proche du centre-bourg, pour un effet psychologique afin que les covoitureurs devant traverser le bourg pour s'y rendre rechignent le moins possible.

Les maisons individuelles non sociales se situeront au sud-est du terrain, afin de créer une sorte de prolongement avec le lotissement déjà existant de l'autre côté de la route de Carn Ar Hoat. J'ai choisi de positionner les logements sociaux et le parc avec l'aire de jeux de façon à ce que cet espace public soit accessible directement par les résidents de la structure d'accueil pour les personnes âgées et par les habitants des logements sociaux collectifs qui, à la différence des habitants des pavillons individuels, ne disposeront pas de jardin privé. Il m'a semblé que cela créerait un meilleur effet et que cela réduirait la sensation de monotonie et d'« effet masse » si je plaçais ces logements collectifs entre l'îlot comportant les maisons individuelles et celui des pavillons individuels sociaux.

SYNTHESE

Au final, il faut retenir que l'aménagement proposé cherche à répondre à des besoins et à une demande concrète, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants de la commune. Les structures créées ont été pensées avec comme objectif leur intégration complète avec leur environnement et le reste du bourg.

En ce qui concerne les phases de la construction, une action en plusieurs temps peut être envisagée : d'abord la construction du centre médical et de la structure d'accueil des personnes âgées accompagnée de celle des premiers logements. Par la suite, plusieurs vagues de construction pourront être prévues jusqu'en 2019, date butoir pour la construction des logements prévus.



Conclusion

Ce projet d'aménagement a pour objectif principal de servir la population et d'améliorer leur qualité de vie, en répondant à leur demande sur des problématiques urbaines diverses. Il faudra à présent mesurer les impacts que les aménagements proposés vont induire et les anticiper, en prenant en compte les différents services de la commune tels que les écoles, l'accueil petite enfance, les commerces de proximité etc.

En permettant la construction sur le même terrain de logements en accession privée et de logements sociaux, nous allons permettre d'attirer de nouveaux ménages et de diversifier la population de Plonévez-Porzay, qui est un objectif majeur du PADD de la commune.

Le quartier créé sera à la fois un lieu fonctionnel et un cadre de vie agréable, de par ses nombreux espaces verts qui valoriseront l'espace, et créeront un sentiment de « privatisation », ce qui est important au niveau des zones d'habitation sociale collective. Bien que la majorité des logements qui seront construits soient des logements individuels, la création d'une aire de jeux et d'un parc central permettra aux résidents de se retrouver et de se mélanger, pour éviter le repli sur soi, le repli chez soi.

Dans l'hypothèse où les navettes dont j'ai parlé seraient mises en place et où le Conseil Général améliorerait l'irrigation du territoire en transports en commun, nous pouvons alors imaginer que le fait que Plonévez-Porzay soit une petite commune ne serait pas un frein à son attractivité, puisque rejoindre les villes pour aller travailler ou pour avoir accès à des services spécifiques ne serait plus un souci, et qu'utiliser les transports en commun pour les plus longues distances, ou bien marcher ou prendre son vélo pour les courts trajets, serait un réflexe bien ancré. Il s'agit maintenant de montrer l'exemple aux habitants, par de la publicité par exemple.

En ce qui concerne l'évolution de ce nouveau quartier, l'idéal serait qu'il devienne un lieu de vie où les plus jeunes se mêlent aux personnes les plus âgées, venant de la structure d'accueil temporaire, et où les propriétaires côtoient les occupants des logements sociaux. Bref, un lieu de solidarité entre les différentes générations et entre les différents milieux sociaux.

Bibliographie

- Ouvrages

ARGOUD Dominique, GUISET Marie-Jo, VILLEZ Alain. *L'accueil temporaire des personnes âgées* : Le droit au répit des familles. Paris : Syrios, 1994. 216 p.

- Thèses, mémoires, rapports de projet

BLANCO Noémie. *Création d'une maison de santé pluridisciplinaire à Veyrac (Haute Vienne)*. 47 f.

Projet Individuel : Diplôme Universitaire Ingénieur 1^{ère} année en Aménagement du territoire. Université de Tours : EPU-DA, 2008-2009.

LEPETIT Xavier. *Requalification du quartier La Tourfaudière : résidentialisation d'un quartier HLM à Avranches (50)*. 76 f.

Projet Individuel : Diplôme Universitaire Ingénieur 1^{ère} année en Aménagement du territoire. Université de Tours : EPU-DA, 2009-2010.

YVERNOGEAU Clément. *Développement des cheminements doux sur la commune de Bouaye (44)*. 71 f.

Projet Individuel : Diplôme Universitaire Ingénieur 1^{ère} année en Aménagement du territoire. Université de Tours : EPU-DA, 2009-2010.

- Pages Internet

Les Amitiés d'Armor, Ker Astel, <http://www.amities-armor.asso.fr/personnes-agees/hebergement-temporaire/ker-astel.php>

Annuaire Mairie, Village de Plonévez-Porzay, <http://www.annuaire-mairie.fr>

Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay, Aménagement de l'espace – SCOT, <http://www.cc-chateaulin-porzay.fr>

DESSHANDI, Normes d'accessibilité, http://ufr6.univ-paris8.fr/desshandi/etudiant/projets/site_loisir/legislation_et_normes/html/normes1.htm

Explic, Surface minimale imposée pour une chambre en maison de retraite, <http://www.explic.com/15972-retraite.htm>

GRATH, Portail de l'accueil temporaire et des relais aux aidants, <http://www.accueil-temporaire.com/le-decret-organisant-l-accueil-temporaire-2-3659.html>

Handicap.fr, Combien d'emplacements doivent être prévus ?, <http://informations.handicap.fr/art-droit-stationnement-49-1553.php>

L'immobilier entre partenaire Partenaire européen, Lexique immobilier de définition des pièces, <http://www.partenaire-europeen.fr/Actualites-Conseils/Achat-Vente-entre-particuliers/Immobilier-entre-particuliers/lexique-immobilier-de-definition-des-pieces-20080904>

Plonévez-Porzay, <http://www.plonevez-porzay.org>

Pôle de Santé, Financement des maisons de santé pluridisciplinaires, <http://urmlbretagne.typepad.fr/poledesante/2008/05/financement-des.html>

Index des sigles

CCPCP : Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay.

CG : Conseil Général

COS : Coefficient d'Occupation du Sol

DREES : Direction de la Recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques.

EHPAD : Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes.

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.

PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable.

POS : Plan d'Occupation des Sols.

PLU : Plan Local d'Urbanisme.

SCOT : Schéma de Cohésion Territoriale

T2 : logement Type ou Fonction comprenant une cuisine, une salle de bain et deux pièces à vivre.

T3 : logement Type ou Fonction comprenant une cuisine, une salle de bain et trois pièces à vivre.

T4 : logement Type ou Fonction comprenant une cuisine, une salle de bain et quatre pièces à vivre.

T5 : logement Type ou Fonction comprenant une cuisine, une salle de bain et cinq pièces à vivre.

ZA : Zone d'Activités.

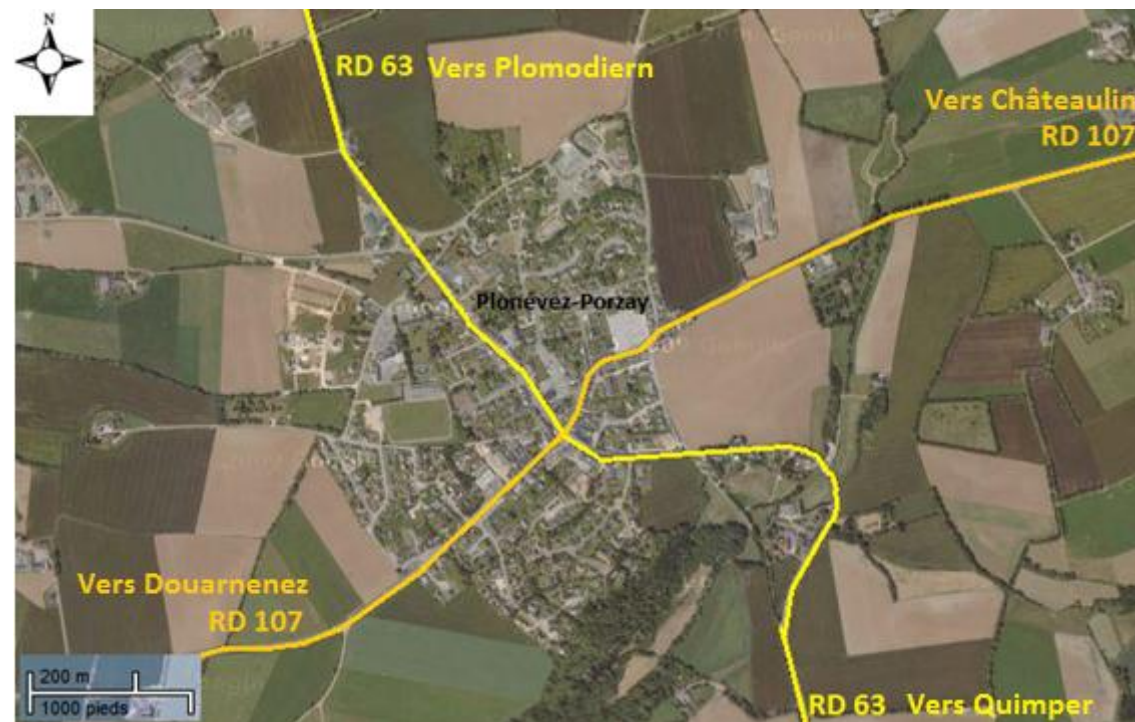
Zone AU : Zone A Urbaniser.

Zone NAh : Zone A vocation d'Habitat et d'activités compatibles avec l'habitat.

Zone UHb : Zone Urbaine à vocation d'Habitat moyennement dense.

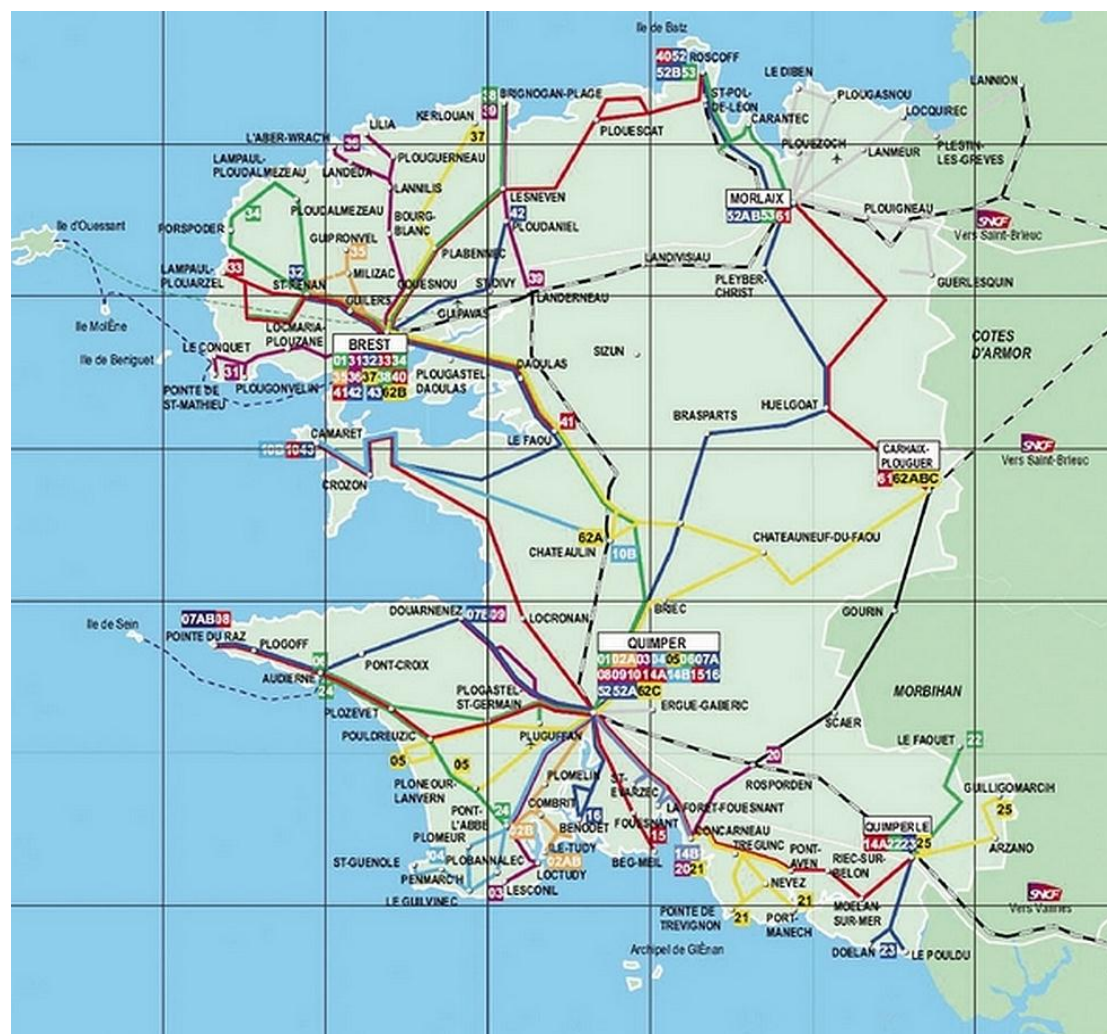
Annexes

Annexe 1 : Les axes routiers traversant Plonévez-Porzay
Source : Google Map, modification Paint par Aline Bourdais.



Annexe 2 : Plan du réseau de transports collectifs Penn-ar-Bed, géré par le Conseil Général du Finistère

Source : <http://www.viaoo29.fr>



Annexe 3 : Fréquentation des axes routiers principaux de la CCPCP en véhicules/jour

Source : comptages sur les routes départementales CG 29

Axe de circulation	Liaison	Nombre de véhicules/jour
RD 770	Châteaulin – Pont de Buis	6 572
RD 887	Crozon – Châteaulin	
	Aire du Pouillot- Châteaulin	5712
RD 63	Crozon – Quimper	
	Plonévez-Porzay – Plomodiern	4 389
	Locronan – Plonévez-Porzay	4 388
RD 7	Châteaulin – Douarnenez	
	Châteaulin – Cast	3 918
RD 107	Cast – Kerlaz	
	Cast – Plonévez-Porzay	3 402

Annexe 4 : Destination des actifs sortants de Plonévez-Porzay et provenance des actifs entrants en 2006

Source : diagnostic provisoire du SCOT de la CCPCP, version septembre 2010

	Nombre d'actifs sortants en 2006		Nombre d'actifs Entrants en 2006
Vers Châteaulin	24	De la CCPCP	48
Vers une autre Commune de la CCPCP	40	Hors CCPCP	83
Quimper	143		
Vers Douarnenez	143		
Autres	202		

Table des matières

Avertissement.....	1
Remerciements	4
Sommaire.....	5
Introduction	7
Partie 1 Présentation et analyse du territoire de Plonévez-Porzay	11
I. Activités et démographie.....	12
1. Des communes rurales et littorales.....	12
2. Une population vieillissante.....	13
3. ... mais en augmentation	14
II. Le logement.....	15
1. Le logement social	15
2. Le parc de l’habitat dominé par la maison individuelle.....	16
3. La politique du logement à Plonévez-Porzay.....	16
III. L’utilisation prédominante de la voiture personnelle.....	17
1. L’organisation territoriale de la CCPCP : une urbanisation diffuse	17
2. L’influence des pôles urbains.....	18
IV. Des déplacements doux peu développés.....	20
1. Une forme urbaine favorable à la mise en place de déplacements doux.....	20
3. ... et les aménagements envisagés.....	21

V.	Des services de santé à améliorer	22
1.	La désertification du corps médical.....	22
2.	L'accueil des personnes âgées	23
VI.	Les points forts, les points faibles et les opportunités.....	24
Partie 2 Présentation du projet		27
I.	Les enjeux du projet d'aménagement.....	28
1.	Les enjeux urbanistiques sociétaux et démographiques.....	28
2.	Les enjeux de solidarité intergénérationnelle	30
3.	Les enjeux de santé	30
4.	Les enjeux urbanistiques environnementaux.....	31
II.	Présentation du terrain d'étude	33
1.	Localisation dans la commune	33
2.	Réglementation et politique du foncier de la commune.....	36
Partie 3 Le projet d'aménagement		37
I.	Le logement	38
1.	La densité.....	38
2.	Les logements	38
II.	Les espaces publics	42
1.	L'intérêt de ces espaces.....	42
2.	L'aménagement de ces espaces.....	42
III.	L'accueil des personnes âgées	45
1.	Quelques éléments de la réglementation sur l'accueil temporaire des personnes âgées	45

2.	Le modèle de la structure d'accueil temporaire des personnes âgées à mettre en place	46
IV.	La création d'une maison de santé pluridisciplinaire.....	48
V.	Les propositions d'aménagement pour réduire l'usage de la voiture personnelle	50
1.	L'aire de covoiturage	50
2.	La mise en place d'une navette quotidienne pour les actifs sortants et entrants.....	50
3.	La mise place d'une navette pour les plagistes pendant la période estivale	51
4.	La limitation du nombre de places de stationnement	51
VI.	La mise en place de déplacements doux.....	52
1.	Au niveau du terrain d'étude	52
2.	Au niveau des liaisons avec les équipements du bourg	53
VII.	Le plan masse.....	55
Conclusion.....		56
Bibliographie.....		58
Index des sigles		60
Annexes		61
Table des matières		64

Table des cartes

Carte 1: Localisation de Plonévez-Porzay et des villes d'influence.....	7
Carte 2: Communauté de Communes du Pays de Châteaulin et du Porzay.....	7
Carte 3: La demande en logements sociaux sur la CCPCP en 2008.....	15
Carte 4: Urbanisation de la CCPCP.....	17
Carte 5: Fréquentation des axes routiers de la CCPCP en 2008.....	19
Carte 6 : Trafic sur les axes routiers principaux de la CCPCP.....	19
Carte 7: Localisation du terrain étudié dans la commune.....	33
Carte 8: Localisation du terrain par rapport aux équipements du bourg.....	35
Carte 9: Les voies à aménager pour les piétons et les cyclistes.....	54

Table des graphiques

Graphique 1 : Répartition de la population de Plonévez-Porzay par classe d'âge en 2007.....	13
Graphique 2: Répartition des catégories socio-professionnelles de la CCPCP en 2006.....	13
Graphique 3: Evolution de la population de Plonévez-Porzay par classe d'âge entre 1999 et 2007.....	14

Table des photographies

Photographies de page de présentation Source : Aline Bourdais et www.facebook.com

Photographie 1: Vue d'ensemble du terrain en sortant du bourg.....	34
Photographie 2: Un aménagement à prévoir pour les piétons	34

Photographie 3: Vue sur le terrain en sortant du bourg	34
Photographie 4: Vue sur le terrain en entrant dans le bourg.....	34
Photographie 5: Maisons sociales déjà existantes à Plonévez-Porzay.....	40
Photographie 6: Exemple d'éclairage public original à La Rochelle.....	43
Photographie 7: Exemple d'aire de jeux pour enfants à Paris.....	43
Photographie 8: La résidence Ker Astel à Guipavas (29).....	46

Aménagement d'un terrain de 22 hectares dans la commune de Plonévez-Porzay (29)

Réponse à des problématiques de logement, de mobilité, de santé et d'urbanisme

Plonévez-Porzay est une petite commune littorale du Finistère de 1 666 habitants. Elle subit actuellement un vieillissement de sa population, tout en voyant augmenter celle des classes les plus âgées. A cela s'ajoute une désertification médicale et un déficit dans l'accueil des personnes âgées.

L'un des enjeux du projet d'aménagement est donc d'attirer de nouvelles classes de populations, plus jeunes et plus diversifiées, afin de redynamiser la commune. cela passera notamment par la construction de nouveaux logements, dont une bonne part de logements sociaux qui auront la capacité pour accueillir des ménages plus jeunes ou à plus bas revenus, comme de jeunes couples ou des personnes seules. Mais d'après la demande observée sur le territoire, les logements les plus demandés sont des maisons individuelles, d'où la prévision dans ce projet de faire construire un nouveau lotissement, pour attirer des familles avec enfants.

On pensera également à la construction d'une nouvelle structure d'accueil pour personnes âgées sous la forme d'accueil temporaire. De même, une maison de santé pluridisciplinaire permettra à la commune d'attirer de nouveaux professionnels de santé dans des locaux propres et fonctionnels.

Enfin, des aménagements pour limiter l'usage de la voiture personnelle et pour développer les déplacements doux seront nécessaires, comme la mise en place d'une aire de covoiturage ou de navettes à la disposition des habitants, ainsi que la création de pistes piétonnes et cyclables. On portera une attention particulière à l'aménagement des voies du terrain d'étude qui spatialisera les solutions aux problématiques énoncées.

Mots clés : logement, logement social, déplacements doux, limitation de la voiture, santé, accueil temporaire des personnes âgées.
Plonévez-Porzay, Finistère (29), Bretagne.