

**Sem Breizh**  
ACTIVATEUR DES TERRITOIRES DE BRETAGNE



# Etude d'aménagement sur l'agglomération de Plobannalec



startijenn gant tout an dud



# Enjeux de l'étude



# Enjeux de l'étude



- **Avoir une vision de l'avenir de l'agglomération de Plobannalec (PLUih)**
- **Associer la population au devenir de l'agglomération (attentes et besoins)**
- **Transformer cette vision en projet d'aménagement**
- **Aménager au quotidien en s'appuyant sur ce projet**





# Objectifs de l'étude



# Objectifs de l'étude



## Etude de programmation urbaine

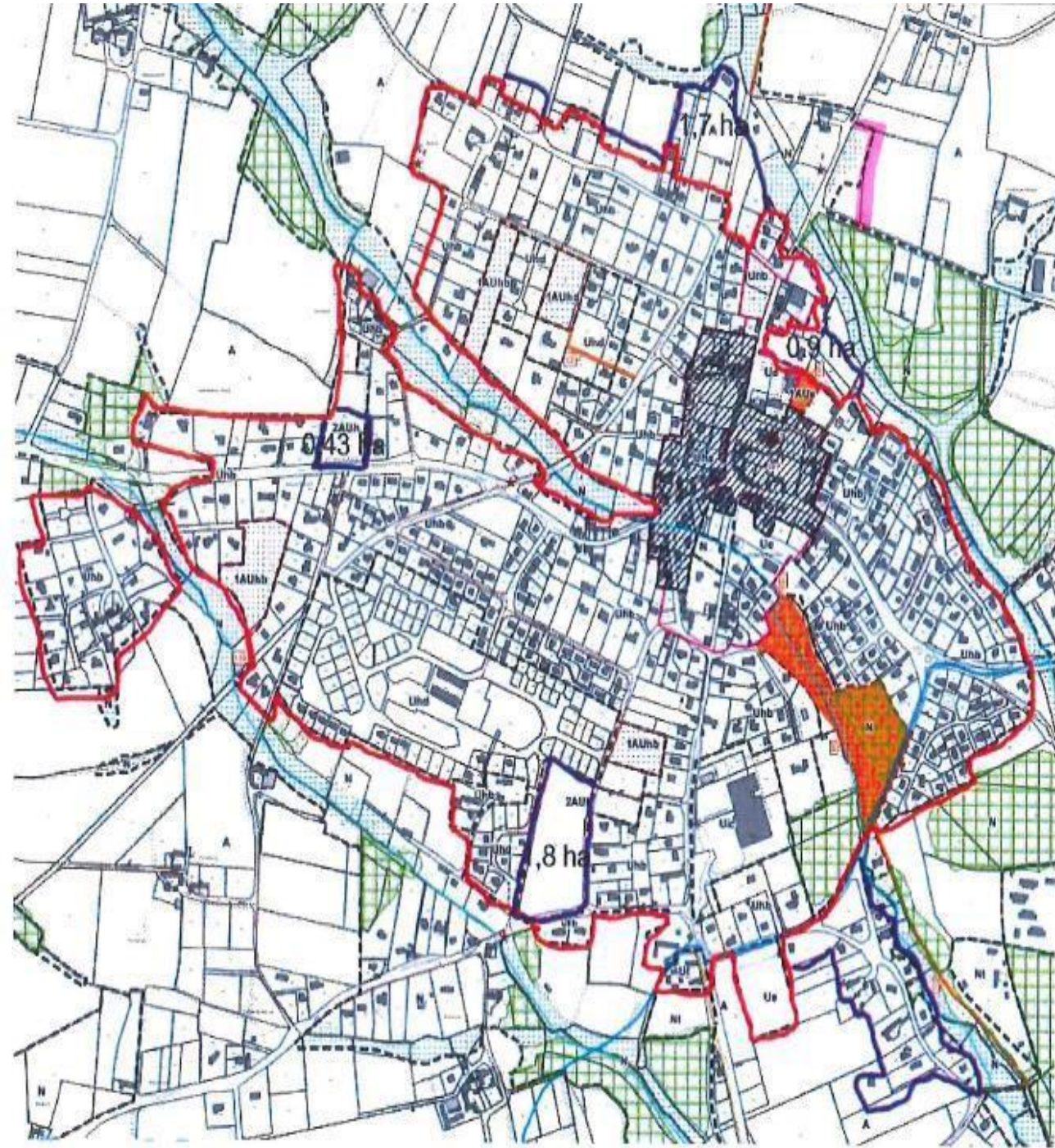
Définir un projet d'ensemble cohérent, porteur d'avenir, réalisable et financièrement acceptable.



### Objectifs:


- **Bénéficier d'un schéma directeur d'aménagement pour les 10 prochaines années;**
- **Définir une stratégie d'orientation d'aménagement:**
  - Identifier les besoins de la population en termes de services
  - Identifier les mobilités et les organiser
  - Identifier les opportunités et anticiper les acquisitions foncières
  - Harmoniser les aménagements de voirie



# Périmètre de l'étude



  PLU actuel : + 4,8 ha

 PLU révisé



# Objectifs de l'étude



## De la stratégie à l'opérationnel:

- ❑ Prioriser les secteurs à aménager et leurs orientations
- ❑ Déterminer les aménagements à réaliser
- ❑ Etudier la faisabilité technique et financière des ces aménagements et le prioriser en lien avec le Plan Pluriannuel d'Investissement et le budget (phasage)





# Résultats de la concertation



**environnement**  
société | Sociologie  
Urbaine







© E&S, Bourg de Plobannaec, juillet 2022

# Conception du programme d'aménagement du bourg à +10 ans

AMO Sociologie urbaine

Rapport final, le 03/01/2023

## 1. Objectifs

## 2. Méthode

## 3. Résultats

Comprendre les marqueurs de  
l'identité urbaine de Plobannaec

Comprendre les pratiques et les  
attentes d'usages du bourg

## 4. Conclusion : Préconisations pour la programmation urbaine





# 1. Objectifs

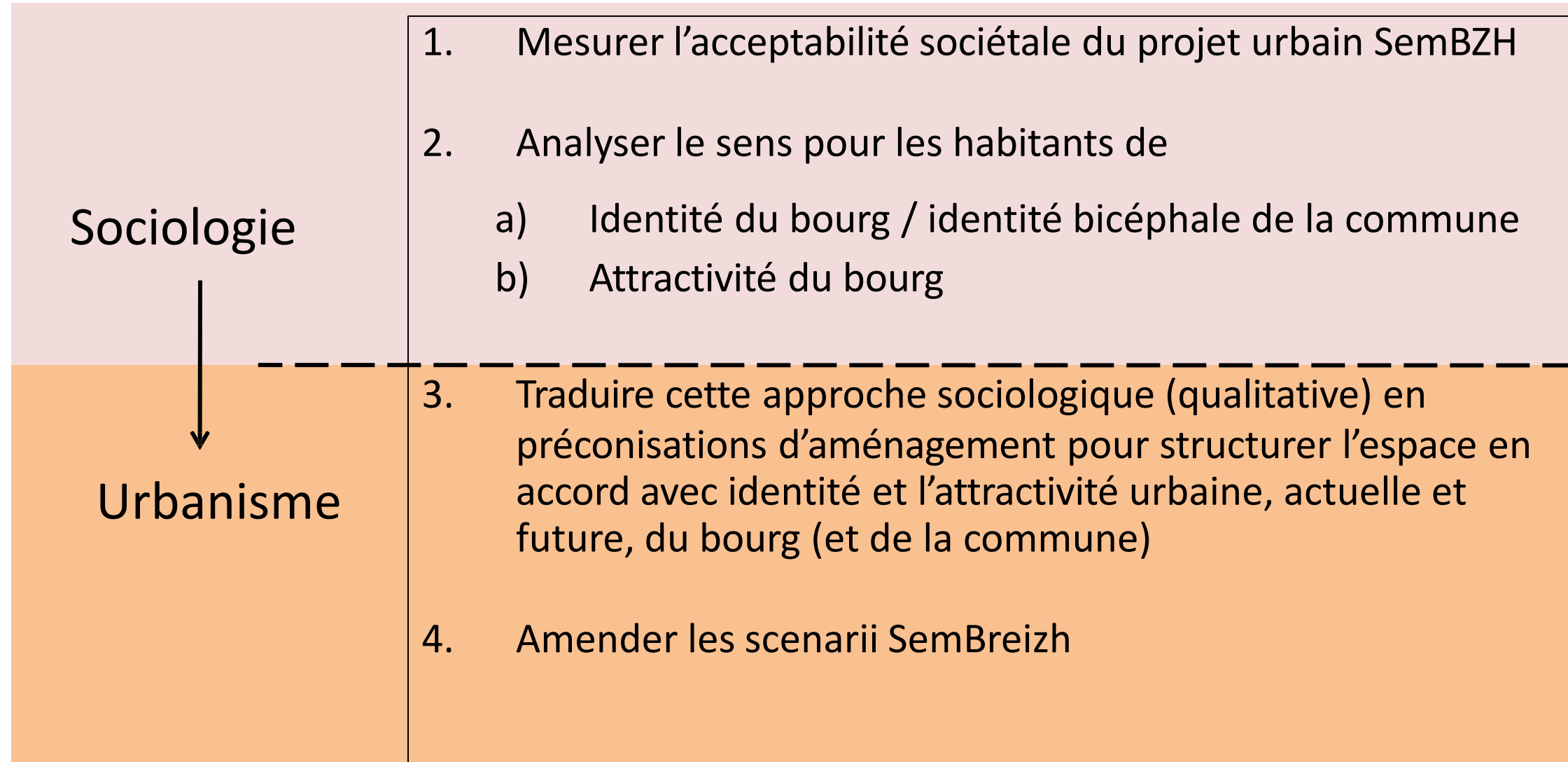
*Concilier le plan des aménagements de l'espace du bourg de Plobannalec avec les pratiques, les attentes et les représentations sociétales de cet espace urbain*

# Objectifs de la démarche rappelés à chaque atelier



1. Participer à dessiner le plan d'amgt du futur Plobannalec
2. Renforcer l'offre urbaine (habitat, équipements, espaces publics...)
3. **En faisant participer les usagers et les partenaires de la mairie (synergie)**

# Les 4 niveaux d'intervention de la sociologie urbaine



# Bilan de la participation

Chiffres arrondis et sans double compte

**460 participations**

**45 participants aux 4 Ateliers**

30 adultes + 15 enfants et jeunes  
(35 > 70 ans) (10 à 15 ans)

Taux participation au questionnaire  
75% pour les adultes + 0% enfants

**415 réponses pour Questionnaire**

# Echantillon des Ateliers

	A1 Samedi 10h	A2 Mardi 18h	A3 Merc. 14h	A4 Merc 15h30
<b>Nombre de participants</b>	15 pers	12 pers Renouvelé de moitié ppp A1	7 enfnts du CME	15 jeunes de Espace Jeunes
<b>Éléments de caractérisation du groupe de participants</b>	Fem/Hom égale 45 à 65 ans	Fem/Hom égale 35 à 65 ans	Enfants de 10 à 12 ans	Jeunes de 12 à 15 ans (collège + lycée)
	Habitants + entreprise + asso Actifs/retraité Parcours résidentiels diversifiés 25% n'ont pas répondu au questionnaire avant de venir Lieu habitat°, les 3 pôes		Le matin, séance installation CME et expression des projets  Tous scolarisés dans les 2 écoles de la commune	Tous en scolarité à Pont L'Abbé

# Echantillon du Questionnaire

Etude urbaine du bourg de Plobannalec

22 questions

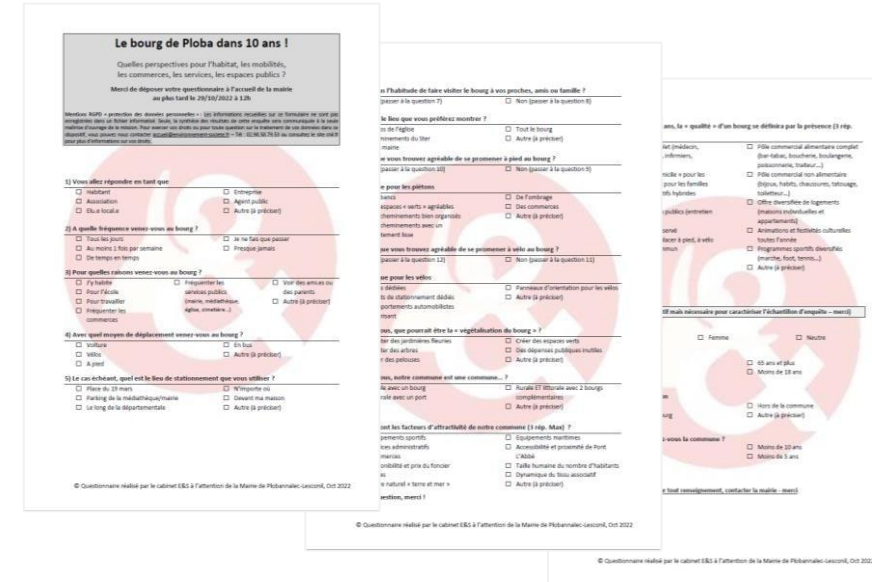
415 répondants

Temps moyen : 13 min 14 s

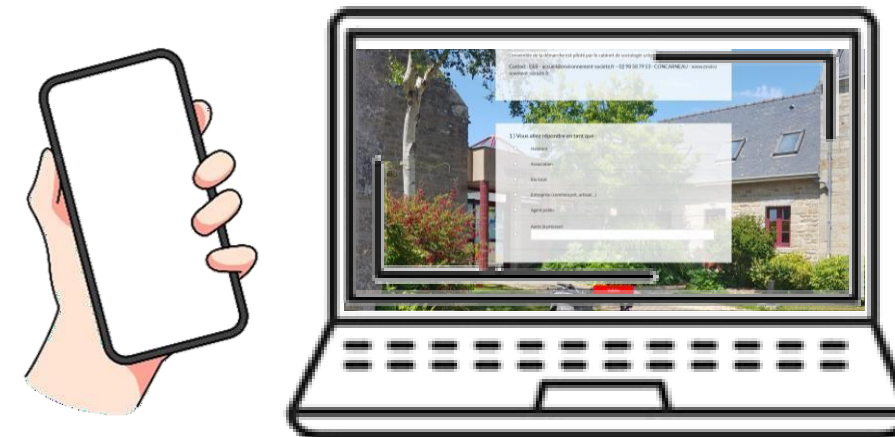
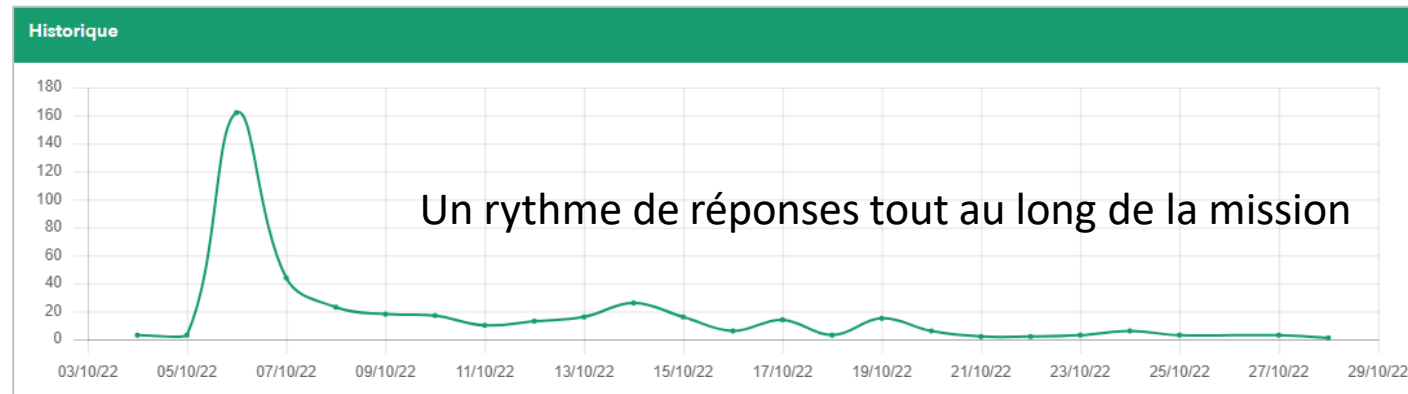
Taux de complétion : 75 %

Plus de **80%** des répondants sont des habitants. Il y a eu également des entreprises, associations, élu.es et agents publics

**70%** environ des répondants ont entre **30-64 ans**, 1 personne a moins de 18 ans, 19 personnes entre 18-29 ans, et 62 personnes de plus de 65 ans



3 supports mis à disposition







## 3. Résultats

*La restitution des résultats met ici l'accent sur les éléments majeurs de l'analyse sociologique. La vision plus détaillée et exhaustive des résultats, a été rendue en Copil.*



**3.a**

**Quels sont les éléments du bourg qui font son identité urbaine et sa spécificité ?**

# L'identité urbaine de Plobannalec s'articule entre des points (+) et (-)

**Patrimoine bâti et naturel** qui marque la profondeur historique des lieux, et donne du cachet et de la spécificité à l'espace urbain

## **Manque de vie « collective »**

« Toute la vie culturelle de la commune est concentrée à Lesco et en été ! »,  
« Le manque de commerce fait que c'est juste un lieu de passage »

## **Manque d'organisation urbaine du bourg**

« C'est un lieu de passage avec une église et un cimetière, c'est tout. Il n'y a pas d'aménagement urbain cohérent »

**Pistes cyclables** « il y en a quand même la Voie verte qui va à Lesco depuis le Super U! »

**Place du 19 Mars** « Ce n'est pas un lieu de vie ! » « Il pourrait y avoir un marché par exemple pour que cette place soit vivante et serve à autre chose qu'au stationnement des voitures ! »)

**Qualité de vie** « on a la terre et la mer, accès mer à 15 min, se déplacer à vélo et à pied »

**Proximité des commerces** dans la mesure où il est possible de s'y rendre à pied, ce qui apparaît pratique et conviviale

« C'est super de pouvoir aller à pied à boulangerie, au Super U »

**Difficulté et dangerosité des déplacements à pied, à vélo et en poussette** (trottoirs étroits, voitures garées sur trottoirs, passage de la terrasse fumoir du Bana, bourg dangereux à vélo voire impraticable, organisation en « étoile » à remplacer par organisation en « toile araignée »)

atouts

faiblesses

# Une identité urbaine sous-valorisée dans la pratique

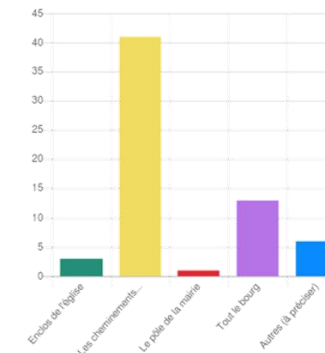
Les réponses relevées dans le questionnaire (questions 6 et 7) permettent de conforter les résultats des Ateliers sur 2 points.

D'abord, **plus de 70% des répondants disent « ne pas faire visiter le bourg »**, ce qui souligne finalement une perception positive très relative du bourg.

Ensuite, **dans les lieux déclarés « préférés à montrer », les 2/3 des réponses se portent sur « les cheminements du Ster »** ce qui renvoient à la dimension patrimoniale, bâti et naturelle du bourg, également mise en évidence dans les Ateliers.

## Question 7

Quel est le lieu que vous préférez montrer ?



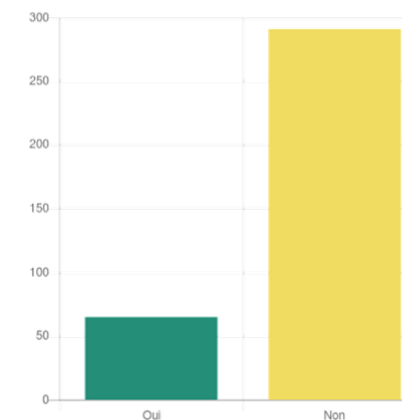
## Intitulé des réponses

## Pourcentage

Enclos de l'église	4.69 %
Les cheminements du Ster	64.06 %
Le pôle de la mairie	1.56 %
Tout le bourg	20.31 %
Autres (à préciser)	9.38 %

## Question 6

Avez-vous l'habitude de faire visiter le bourg à vos proches, amis ou famille ?



# Les lieux emblématiques qui illustrent les atouts et les faiblesses de l'identité du bourg de Plobannalec

d'après un exercice de photolangage réalisé en Ateliers



(+)



(-)



# Une double identité « d'une commune rurale et littorale » revendiquée tant dans les Ateliers qu'à travers le questionnaire...mais pas toujours consensuelle



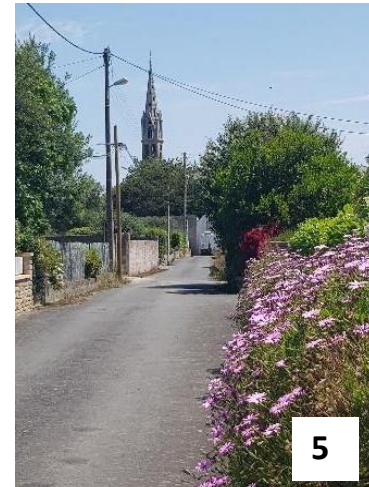
1



2



7



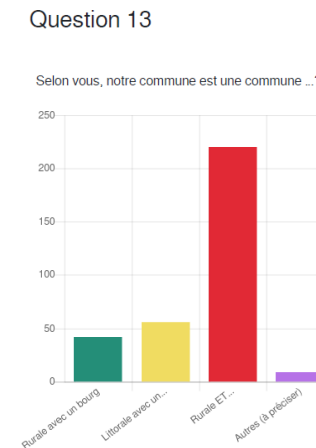
5



3

*« Lesco et Ploba, c'est comme deux enfants de la même famille. C'est absurde de vouloir les habiller pareil. Ils font quand même partie de la même famille » (un participant dans un Atelier)*

Les résultats du questionnaire montrent combien cette complémentarité entre les 2 pôles reste malgré tout encore à construire



Détails du champ Autres (à préciser)

Réponses

- Littorale et rurale avec 2 bourgs opposés
- Réponse 3 mais le questionnaire ne porte que sur la partie rurale
- Rurale et littorale non complémentaire
- Rurale ET littorale avec un bourg bel saison tourisme et un bourg reste de l'année pour vivre et faire ses démarches administratives
- Rurale avec un bourg et un port.
- Rurale quand on vit à Plobannaec et portuaire quand on vit à lesconil
- On ne parle pas de Lesconil !
- Littoral mais préciser port de plaisance
- S'agissant d'une même commune, il appartient aux élus de travailler à faire disparaître l'antagonisme entre les 2 bourgs, et on peut penser que le valorisation de Plobannaec y contribuera

Ces clichés photographiques représentent la vision globale de cette dualité rurale/littorale de la commune Plobannaec/Lesconil, vue par les habitants  
D'après un exercice de photolangage en atelier

# Les lieux emblématiques, cités en ateliers, comme illustrant le trait d'union à conforter entre Plobannalec et Lesconil

Non Validé en Atelier CME  
pour qui il n'y aurait de  
survalorisation d'un pôle  
urbain à l'autre

1. **Manoir de Kerhoas**, fond de rivière où arrivaient les bateaux
2. **Chapelle de Plonivel**, chapelle en pleine campagne avec un chemin qui arrive au Ster et donc la mer, « *avec une atmosphère intacte* »
3. **Le Ster** qui était alimenté par de nombreux cours d'eau et « *était vivant et non ensablé comme aujourd'hui* »
4. **Co-existence des activités de pêche ET des activités agricoles**
5. **Cette double identité est aussi l'ancrage historique de la commune**



**3.b**

**Quels sont les éléments du bourg qui fondent son attractivité aujourd'hui et demain et qui répondent aux attentes de « qualité de vie » des habitants ?**



# Définition des éléments d'attractivité du bourg en résonnance avec la « qualité de vie » attendue par les habitants

**On fréquente le bourg parce qu'on y habite ou parce qu'on fréquente les services qui y sont présents (administration, école, commerces...), ce qui souligne la fréquentation quotidienne du bourg et inscrit le bourg dans le quotidien**

**Question 2**

A quelle fréquence venez-vous au bourg ?

Intitulé des réponses	Pourcentage
Tous les jours	43.6 %
Au moins 1 fois par semaine	19.84 %
De temps en temps	19.84 %
Je ne fais que passer	14.36 %
Presque jamais	2.35 %

**Question 3**

Pour quelles raisons venez-vous au bourg ?

Intitulé des réponses	Pourcentage
J'y habite	24.8 %
Pour l'école	5.66 %
Pour travailler	7.01 %
Fréquenter les commerces	28.84 %
Fréquenter les services publics (mairie, médiathèque, église, cimetière...)	21.02 %
Voir des ami.es ou des parents	5.39 %
Autres (à préciser)	7.28 %

**Pour les habitants, la « qualité de vie » du quotidien se définit par la possibilité de se soigner, de se nourrir et de se déplacer autrement qu'en voiture pour cela, donc par la présence de ces services dans un périmètre réduit.**

**Question 15**

A votre avis, dans 10 ans, la "qualité" d'un bourg se définira par la présence (3 rép. max)?

Intitulé des réponses	Nombre de réponses	Pourcentage
Pôle de santé complet (médecin, dentiste, ophtalmo, infirmiers, podologue...)	257	80.82 %
Service "aide à domicile" pour les personnes âgées et pour les familles	60	18.87 %
Services administratifs hybrides (mairie et poste)	49	15.41 %
Qualité des espaces publics (entretien et végétalisation)	50	15.72 %
Préservation du patrimoine bâti	39	12.26 %
La facilité de se déplacer à pied, en vélo et en transport en commun	155	48.74 %
Pôle commercial alimentaire (bar-tabac, boucherie, boulangerie, poissonnerie, traiteur...)	168	52.83 %
Pôle commercial non alimentaire (bijoux, habits, chaussures, tatouage, toiletteur...)	18	5.66 %
Offre diversifiée de logements (maisons individuelles, appartements...)	29	9.12 %
Animations et festivités culturelles toute l'année	59	18.55 %
Autres (à préciser)	10	3.14 %



1

3

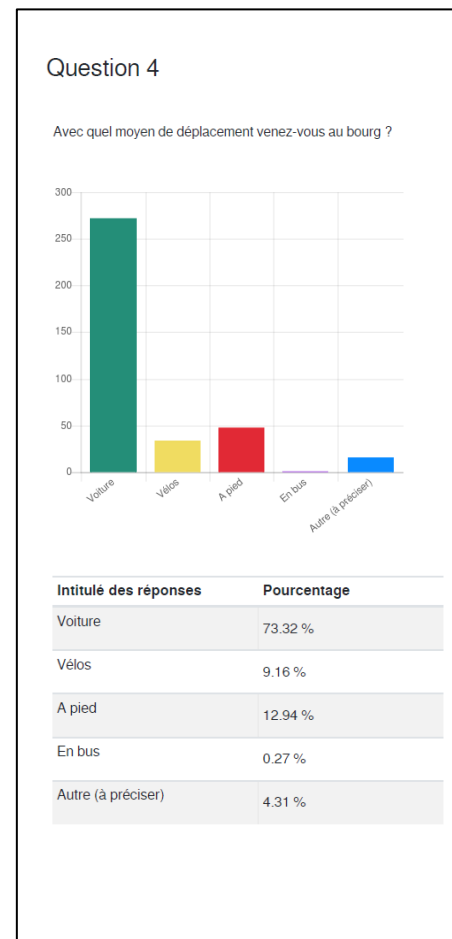
2

# Les 5 éléments de définition de la « qualité de vie » dans la commune par les habitants

- 1. Engager une réflexion et position sur la « maîtrise de la population estivale »** pour des questions de capacité de station d'épuration et risques de pollution des zones de baignades
- 2. Définir la « qualité de vie à l'année »** pour mettre les priorités et garder originalité de la commune
- 3. Organisation des soins de santé** entre Lesco et Ploba (« *La vie à Lesco est sauvée par la présence de l'école et de la pharmacie* »)
- 4. Comment relier Lesconil et Plobannalec sans voiture ?**
- 5. Il faudrait un parc urbain intergénérationnel ? Quid de la Place du 19 mars ? Du parking de la mairie ? Le Haut du Ster à prolonger ?**

# Les usages de déplacement au bourg

Plus de 70% des arrivées au bourg sont en voiture contre moins de 10% pour le vélo et 12% à pied, ce qui souligne les 3 modes de déplacement à penser pour le futur bourg.



Les pratiques de stationnement sont assez diverses, soit par ordre décroissant de prévalence déclarée ; « parking de la médiathèque », « place du 19 mars », « n'importe où » et « devant ma maison ».



Question 5

Le cas échéant, quel est le lieu de stationnement que vous utilisez ?

Intitulé des réponses	Pourcentage
Place du 19 mars	28.93 %
Parking de la médiathèque/mairie	32.02 %
Le long de la Départementale	1.4 %
N'importe où	13.76 %
Devant ma maison	12.92 %
Autre (à préciser)	10.96 %

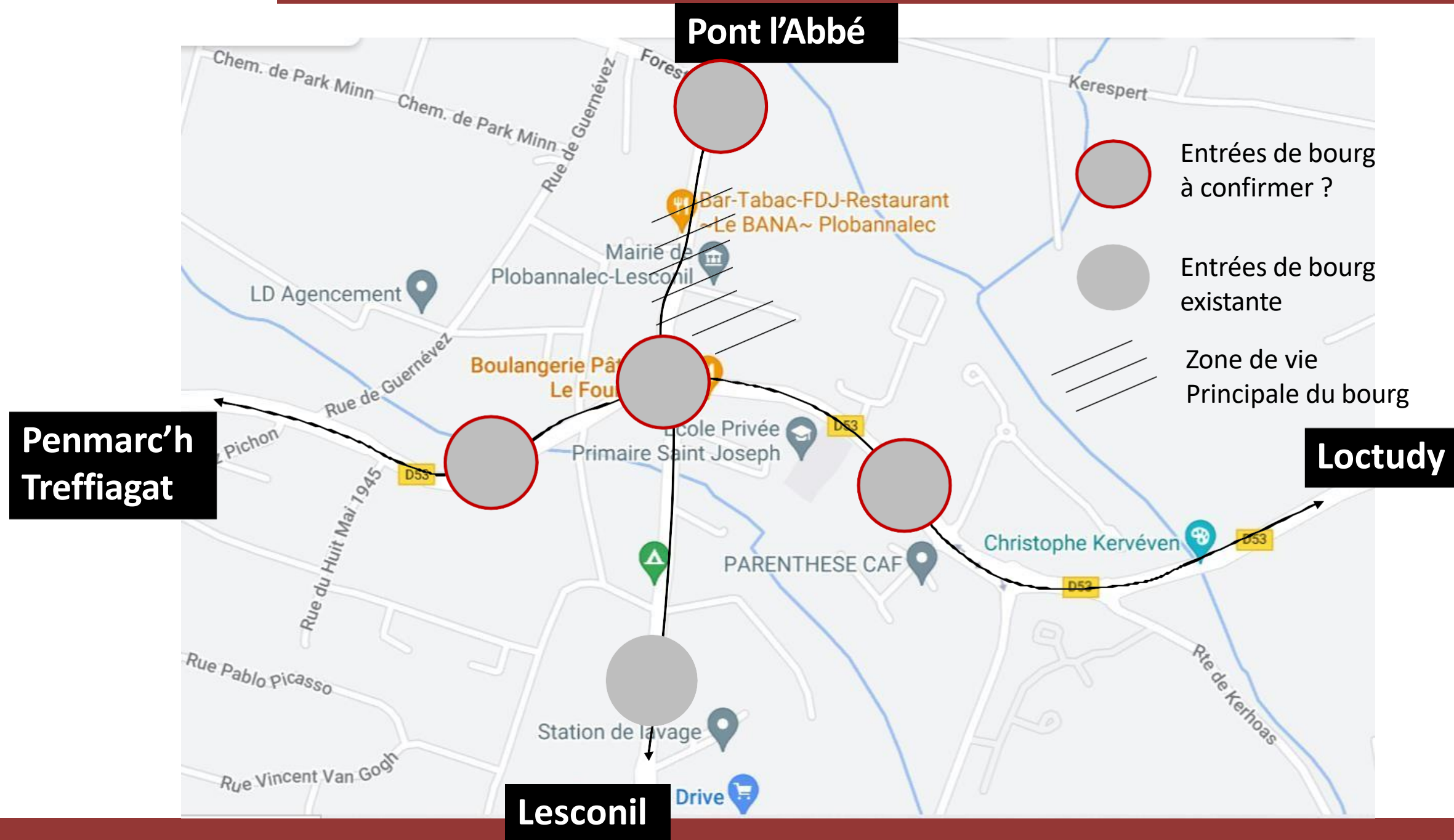
# Les 2 zones de stationnement « voiture/vélo » à transformer en points de rencontre et de convivialité

Parking de la mairie





Place du 19 mars

# A l'échelle du bourg, les déplacements sont concentrés sur quelques axes principaux, dans un périmètre précis identifiant implicitement les entrées de bourg



# Les 4 enjeux essentiels pour favoriser le déplacement « vélo » intra-communal

1. Un **contournement vélo** hors du trafic routier
2. Maintien voire extension **Zone 30 dans le cœur du bourg** (Atelier Jeunes)
3. Un maillage en « **toile d'araignée** » plutôt qu'en étoile 
4. Développer le transport « vélo » **ET « bus » vers Pont L'Abbé** 



# 4. Conclusion

## Préconisations pour le plan d'aménagement

# 12 actions pour le bourg

Thèmes	12 Propositions d'aménagement
<b>Déplacements</b>	1. Effacer l'aspect très routier du coeur de bourg en « transformant » la route départementale en « <b>rue principale du bourg</b> » (place médiathèque ? Terrasse Bana ?)
	2. Rendre visible par jalonnement et amgt léger un <b>maillage intra-bourg de voies douces + Zone 30</b>
	3. Doubler le lien routier Ploba/ Lesco par un <b>lien « piétons et vélos » via le Ster, la Chapelle Plonivel ou Manoir de Kerhoas</b>
	4. <b>Conforter voie verte Ploba/Pont L'Abbé + créer voie verte</b>
	5. Augmenter fréquence TC Ploba/Pont L'Abbé
<b>Végétalisation</b>	6. <b>Créer 2 voire 3 « parcs urbains » ou « un parcours urbain »</b> , l'un à Ploba (place médiathèque OU 19 mars?) + Chapelle Ploudaniel + port
	7. Requalification paysagère et d'usages de la <b>Place 19 mars</b>
<b>Equipements et services</b>	8. <b>Augmenter offre commerciale à Ploba via food truck</b> si règlement concerté avec commerçants sédentaires de Ploba et Lesco
	9. <b>Equilibrer l'offre commerciale</b> entre Ploba/Lesco (déplacement pharmacie à Ploba oui ssi reste au moins 1 cabinet médical à Lesco + 1 TC mis en place)
	10. Conforter le <b>complexe sportif</b> contre trait-union voire comme lieu privilégié d'évènements sportifs et culturels de la commune, tout au long de l'année (salle asso ?)
<b>Habitat</b>	11. <b>Projet « habitat accessible »</b> devrait s'accompagner d'une réflexion sur la « capacité d'accueil » de la commune qui devient un critère de « qualité de vie »
	12. Revaloriser le <b>patrimoine bâti du bourg</b> via une programme d'entretien voire de colorisation des façades de la « rue principale »






# **Secteurs à aménager, priorités et orientations d'aménagement**



# Secteurs à aménager, priorités et orientations d'aménagement



## Les problématiques identifiées

- ❑ **Entrée Nord de Plobannalec** (en lien avec le projet de maison médicale) **et place de la Mairie**
  
- ❑ **Place du 19 mars 1962**
  
- ❑ **Le maillage et les liaisons inter-quartiers** (circulations douces et apaisées)
  
- ❑ **Le quartier de Gorréquer**
  - Connexion à l'agglomération plobannalecoise
  - Organisation des circulations au sein du quartier (à traiter en dehors du cadre de la présente étude avec l'aide d'un maître d'œuvre)





# Entrée Nord de Plobannalec

Secteurs maison médicale et Place de la mairie



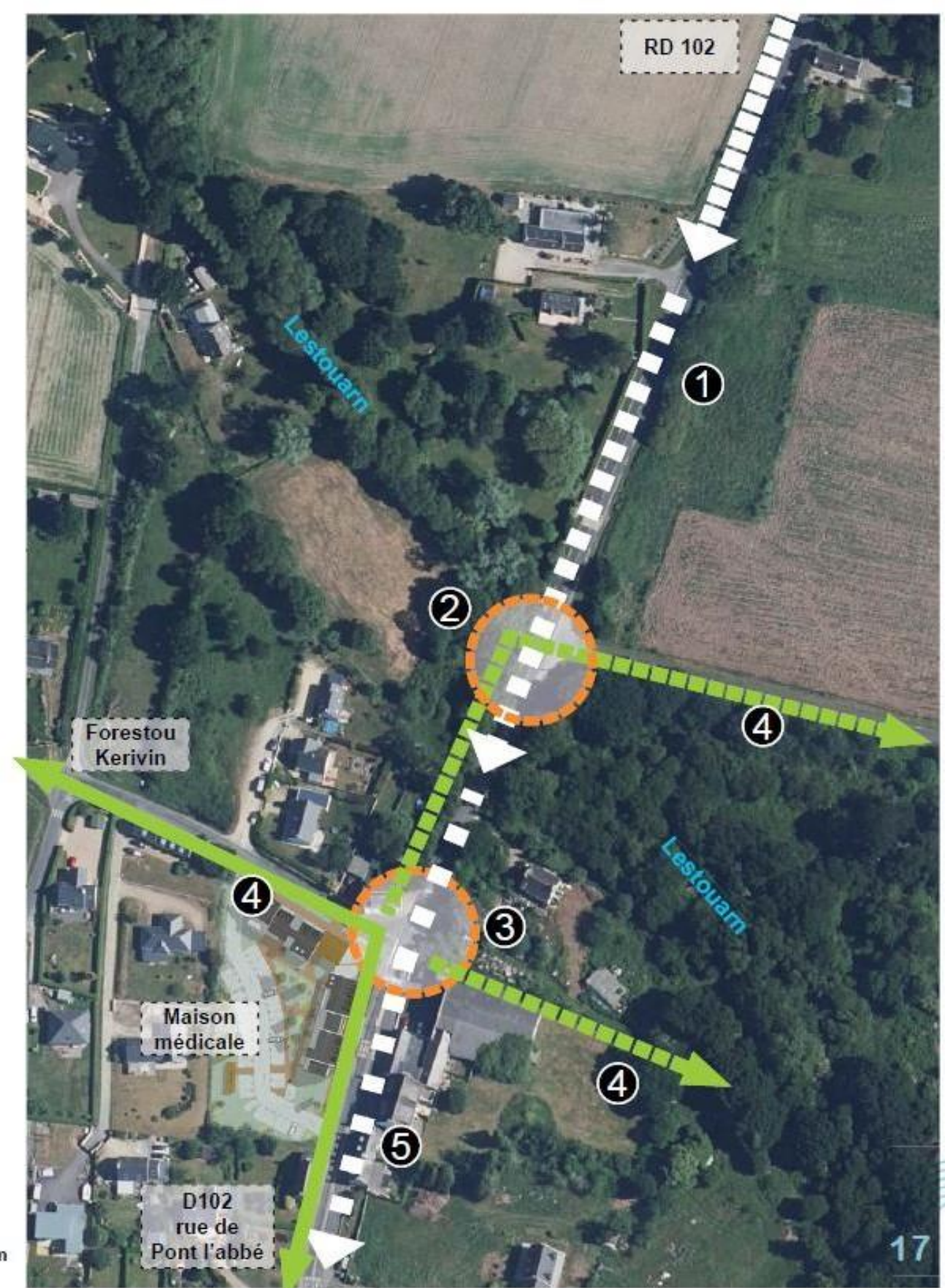
# Entrée Nord de Plobannalec



## Secteur Maison médicale

### ENJEUX :

- 1 - Conforter la progression de la campagne vers l'urbain par : le traitement de la chaussée, la place des modes doux mais aussi des abords (alignements d'arbres, front bâti à créer, etc.). Ralentir progressivement l'allure sur la RD102 (70 - 50 - 30km/h)
- 2 - Installer des seuils successifs notamment à la traversée du cours d'eau (Lestouarn)
- 3 - Installer un plateau au niveau du carrefour
- 4 - Renforcer les dispositifs de mode doux et les connecter aux circuits existants et ceux à créer en lien avec la trame verte et bleue.
- 5 - Consolider l'effet de centralité (aménagement apaisé et qualitatif à partir du plateau créé - rétrécissement du gabarit de la voie)



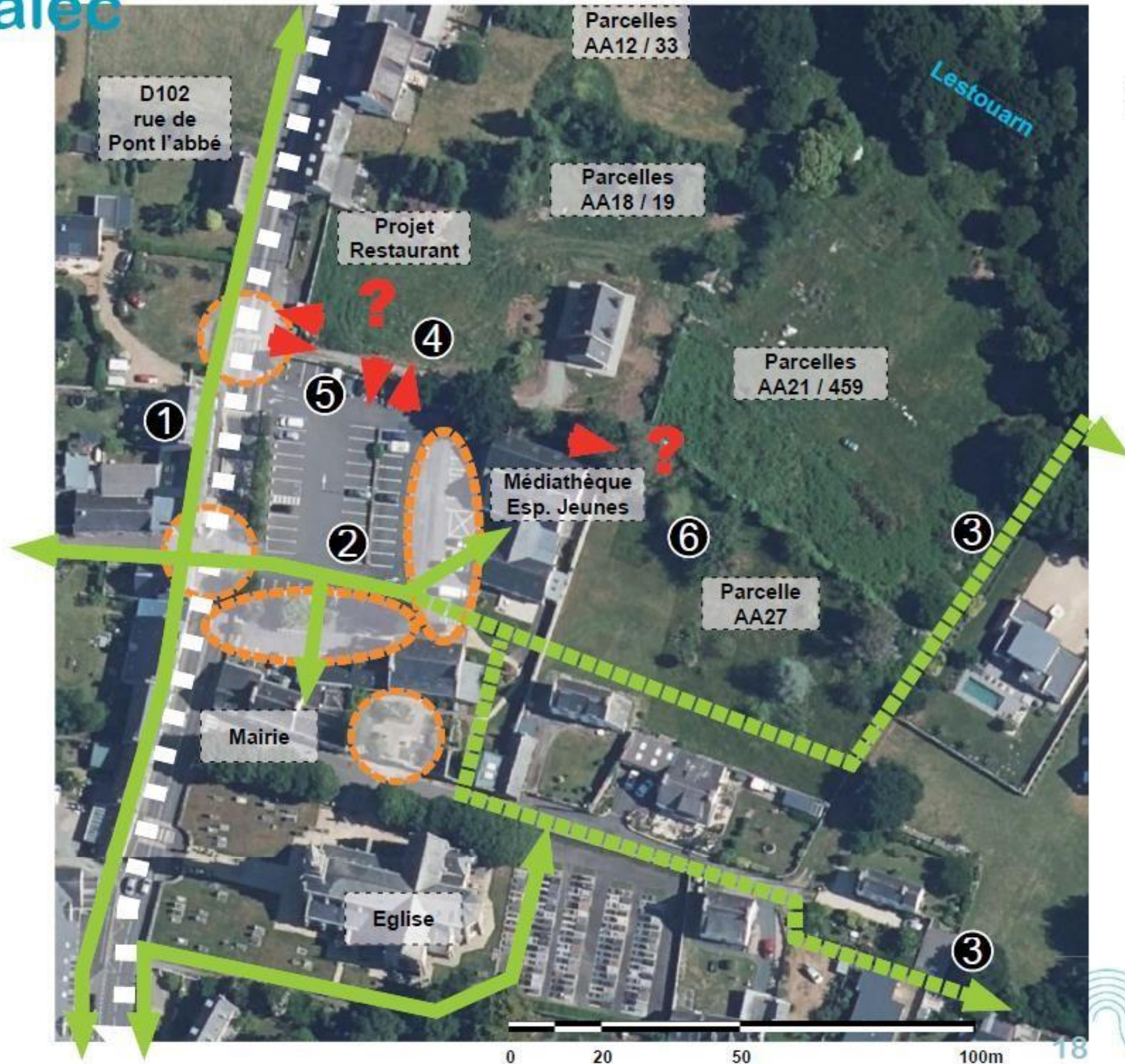
# Entrée Nord de Plobannalec



## Secteur Place de la Mairie

### ENJEUX :

- 1 - Conforter l'image du centre bourg : traitement de la chaussée qualitatif, gabarit de la voie, aménagement de courtoisie (pincement / écluses...)
- 2 - Réflexion sur l'image des équipements : visibilité, usages du quotidien et événementiel, stationnements, intégration paysagère. Etude CAUE à explorer / développer dans scenarii
- 3 - Renforcer les dispositifs de mode doux vers les équipements de la mairie et les connecter aux circuits existants et ceux à créer notamment vers l'école
- 4 - Travail sur les accès, desserte, sens de circulation sur les parcelles nord (indivision Bozec) et Est (arrière médiathèque)
- 5 - Mutualisation des espaces avec l'usage du restaurant.
- 6 - Scenarii sur l'aménagement des parcelles connexes : acquisition globale / partielle





# Place du 19 mars 1962



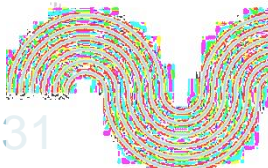
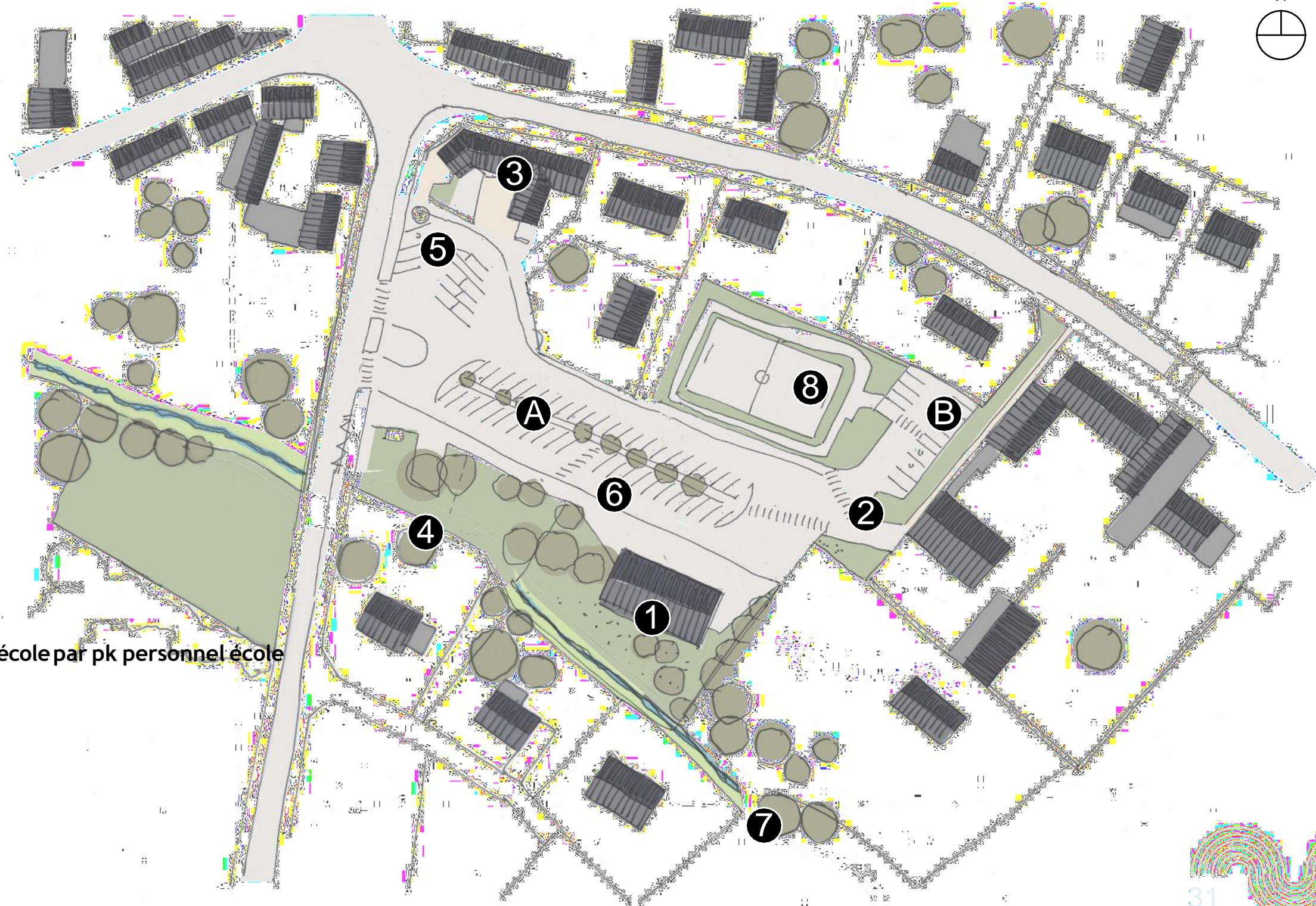
# Place du 19 mars 1962

0 15 45 90m



Existant

- ① - Ancienne caserne sans usage
- ② - Parvis école inexistant
- ③ - Commerces peu mis en valeur
- ④ - Ruisseau busé non visible
- ⑤ - Calvaire noyé dans parking
- ⑥ - Parking dominant et minéral
- ⑦ - Pas de continuité vers le Ster
- ⑧ - Terrain de sport déconnecté de l'école par pk personnel école
- A - Parking place : 62 places
- B - Parking école : 12 places





# **Le maillage et les liaisons entre les quartiers**

Maillage circulations douces et apaisées





# Connexions inter-quartiers



## Plobannalec - Enjeux

### ENJEUX :

- Concevoir des continuités pour démultiplier les trajets hors axes principaux
- Aménager des axes «mer-terre» en peigne via les cours d'eau
- Compléter de façon concentrique (« en toile d'araignée ») le maillage
- Adapter les aménagements selon les niveaux d'exigences et de partages des voies existantes
- Variante de la voie verte sur un espace remanié et partagé (rue de Guernévez / Menez Pichon)



# Connexions inter-quartiers

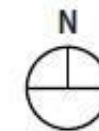
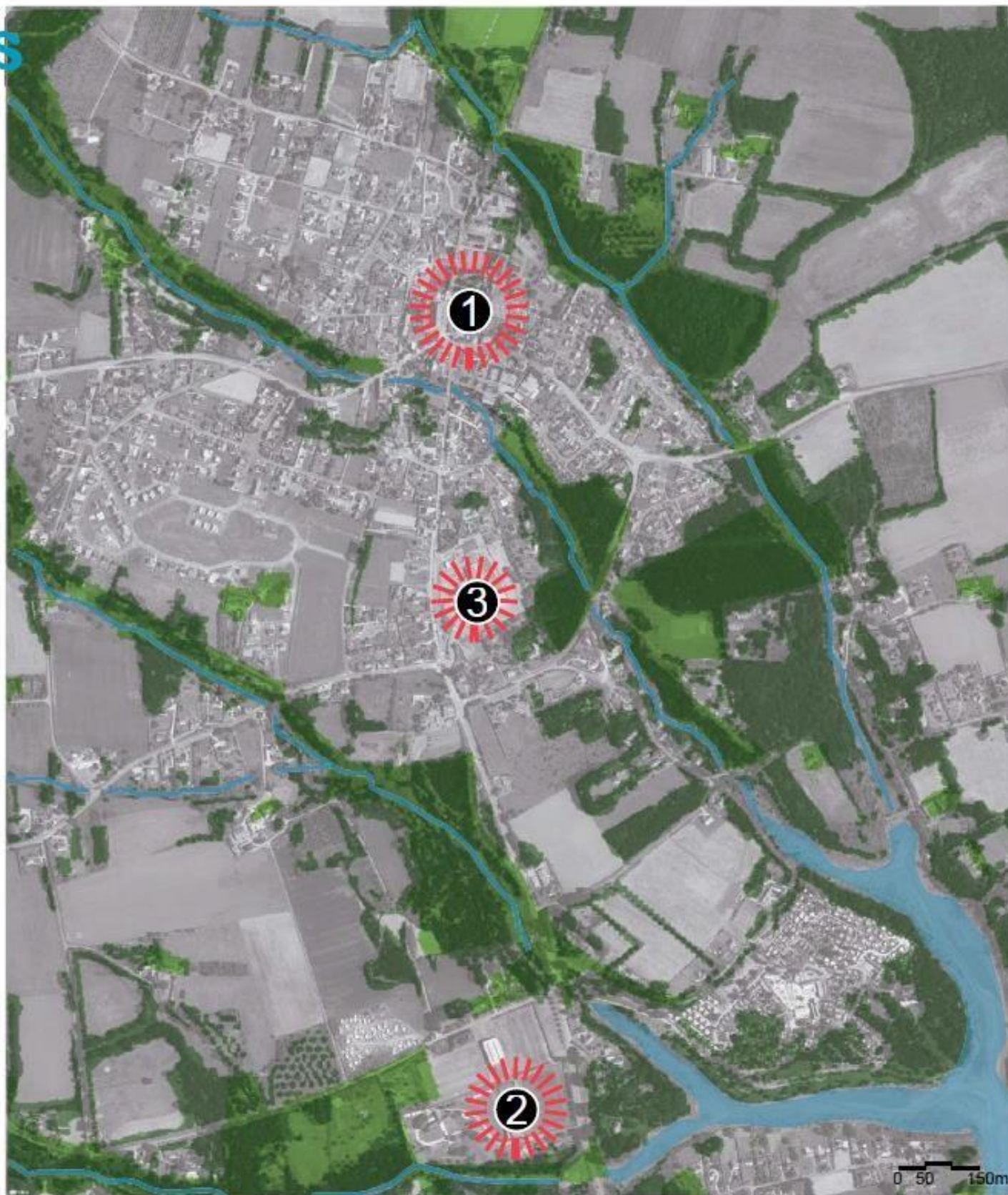


## Plobannalec - Polarités

- ① - Centre bourg (Mairie - médiathèque - commerces - écoles)
- ② - Pôle sportif
- ③ - Supermarché



Principales polarités urbaines



# Connexions inter-quartiers






## Plobannalec - Maillage Temps 1

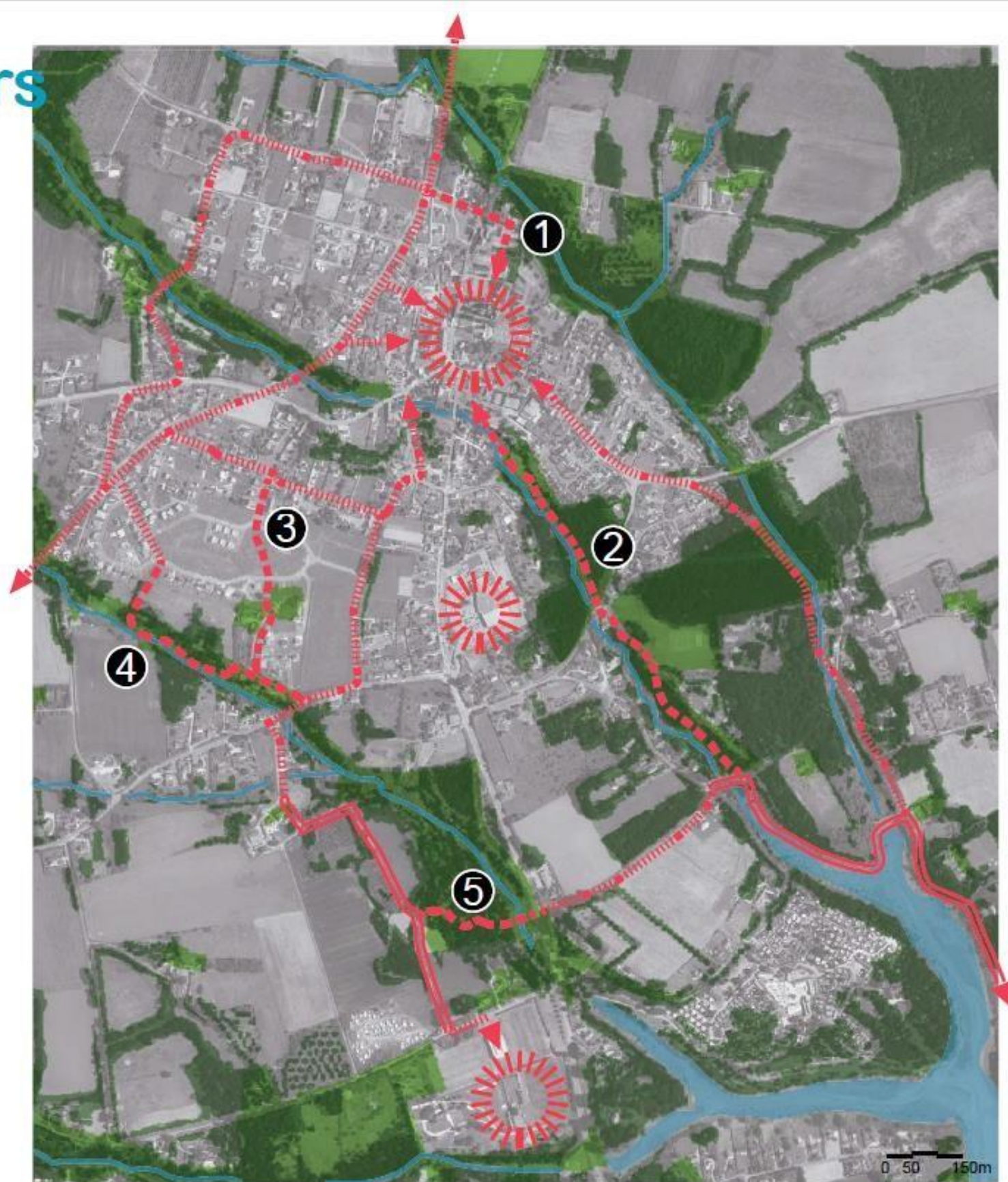
- ① - Maillage Forestou - nouveau quartier - place mairie
- ② - Liaison douce Place du 19 Mars vers Stêr et zone naturelle
- ③ - Liaison douce renforcée rue du 8 mai 1945
- ④ - Maillage Gorrequer / Le Kerlut
- ⑤ - Maillage Kerbrizen - Parc ar Bellec - Pôle sportif



Principales polarités urbaines

TEMPS 1

-  Rue existante
-  Chemin existant (privé ou public)
-  Sentier à créer



# Connexions inter-quartiers






## Plobannalec - Maillage Temps 2

- ① - Liaison le long du cours d'eau du Lestouarn
- ② - Continuité en amont du Stêr
- ③ - Liaison transversale Gorrequer / supermarché / Zone nat.
- ④ - Continuité douce le long du Kerlut





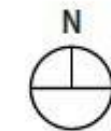
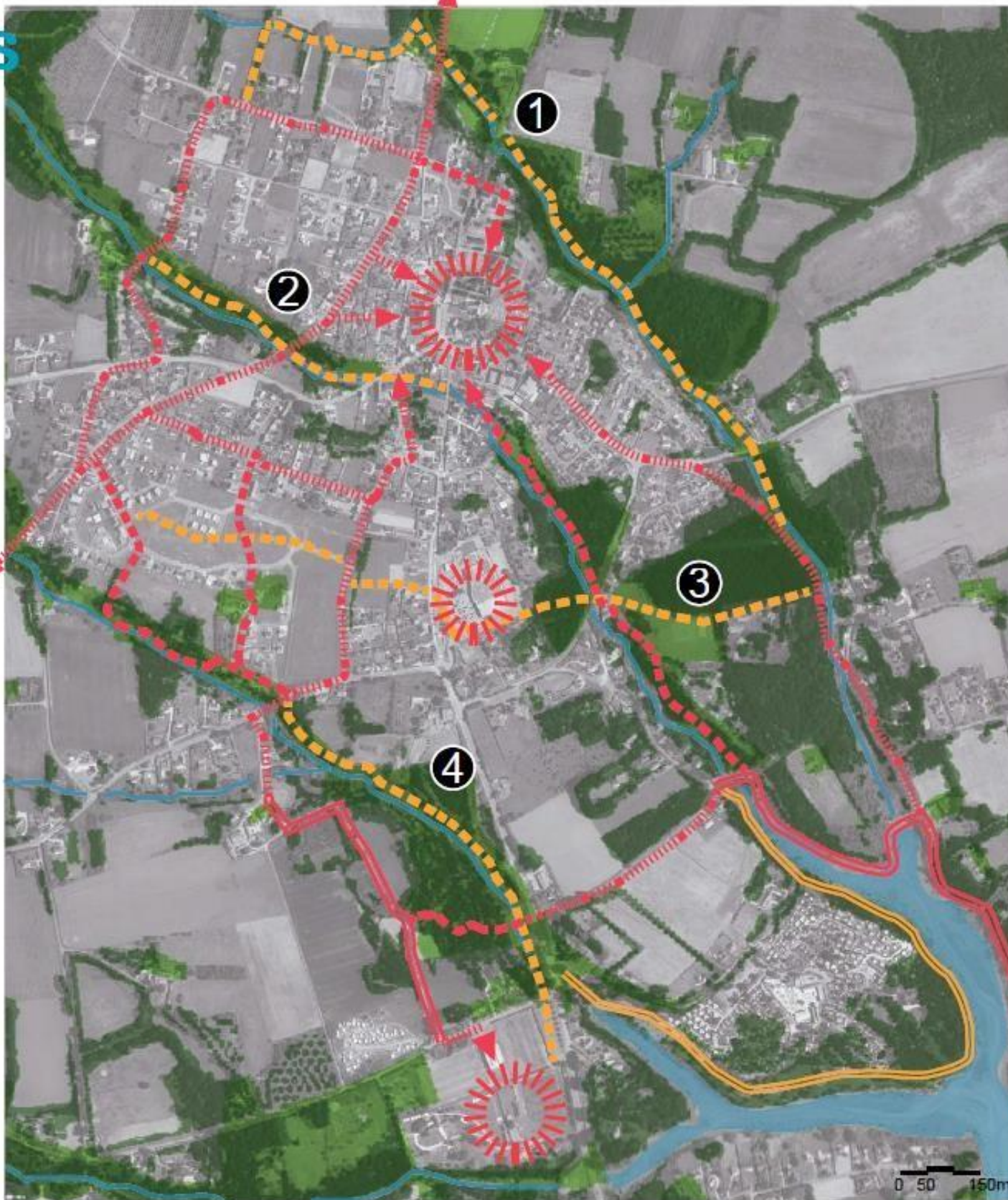
Principales polarités urbaines

### TEMPS 1

-  Rue existante
-  Chemin existant (privé ou public)
-  Sentier à créer

### TEMPS 2

-  Chemin privé existant
-  Sentier à créer



# Connexions inter-quartiers




## Centre bourg - Maillage


- Renforcer les dispositifs de mode doux entre la maison médicale, la Place de la Mairie et l'École, et les connecter aux circuits existants et ceux à créer en lien avec la trame verte et bleue (Le Stêr et Lestouarn)


- ① - Maillage Forestou - nouveau quartier - place mairie
- ② - Accès maison médicale / Impasse Foretou
- ③ - Maillage Place mairie vers Ecole
- ④ - Continuité douce le long du Stêr
- ⑤ - Continuité douce le long du Lestouarn

 Principales polarités urbaines

 Voie principale à conforter en zone 30

 Voie secondaire existante

 Voie / sente existante dédiée aux modes actifs

 Sente douce à créer

 Section privée à acquérir (jardins)



# Connexions inter-quartiers





## Gorrequer - Maillage


- Dispositif d'apaisement avec le scenario de mise en sens unique à l'échelle du quartier
- Dispositifs d'aménagements spécifiques au croisement avec la voie verte Birinik
- Renforcer les dispositifs de mode doux et les connecter aux circuits existants (vers supermarché) et ceux à créer en lien avec la trame verte et bleue (Le Ster et le Kerlut)


- 1 - Liaison douce renforcée rue du 8 mai 1945 vers Gorrequer
- 2 - Maillage Gorrequer / Le Kerlut
- 3 - Liaison transversale Gorrequer / supermarché / Zone nat.

 Principales polarités urbaines

 Voie principale à conforter en zone 30

 Voie secondaire existante

 Voie / sente existante dédiée aux modes actifs

 Sente douce à créer

 Section privée à acquérir (jardins)





# Quartier de Gorréquer



# Quartier de Gorréquer



## Données d'entrée

- 70 logements déjà livrés
- 170 logements supplémentaires sur les 2 à 4 prochaines années
- Soit **240 à 250 logements à l'horizon 2026**
- Accès au quartier:
  - Au Nord-Ouest, rue Menez-Pichon
  - Au Sud, route de Treffiagat
  - Au Nord, rue du 8 mai 1945 (accès non souhaité par les riverains / circulation automobile et motorisée)





# Quartier de Gorréquer

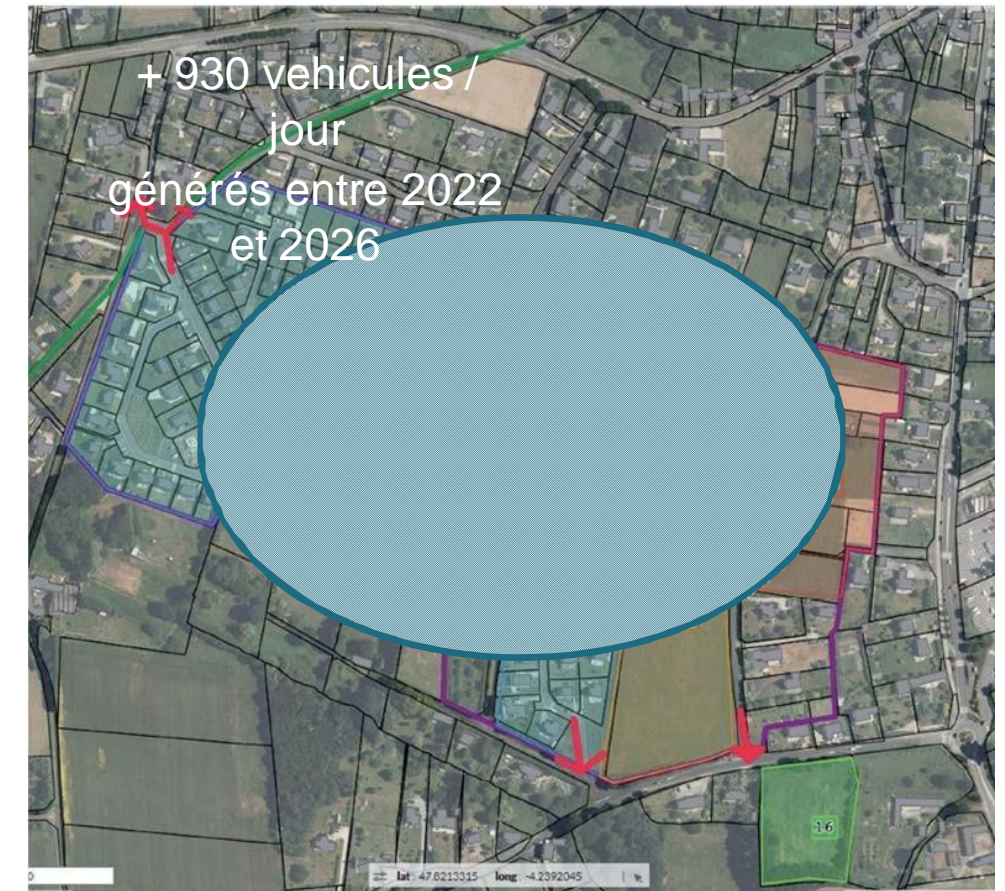


## Hypothèses de génération de trafic

Près de 930 véhicules par jour supplémentaires attendus à l'horizon 2026

### Enjeux:

1. Connecter au réseau et développer les offres alternatives de mobilités (trame cyclable et piétonne) avant l'arrivée des nouveaux habitants
2. Travailler à l'intérieur de la ZAC et favoriser le développement d'un quartier apaisé en termes de plan de circulation → réflexion menée pour la mise en œuvre de sens uniques de circulation visant à garantir le partage des espaces publics



# Quartier de Gorréquer

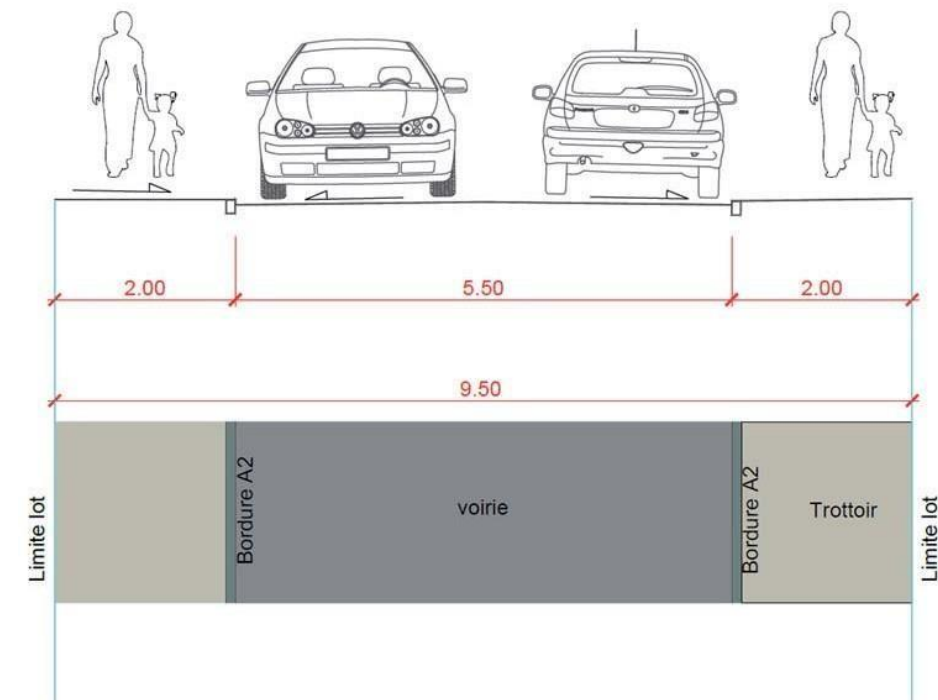


## Profil type de voirie proposé

1. Conservation des voiries existantes sans modification du profil
2. Matérialisation des places de stationnement sur voirie (marquage au sol) permettant de réduire l'emprise circulée (effet de paroi) et donc de la vitesse des véhicules
3. Mise en œuvre d'un double-sens cyclable généralisé avec possibilité pour les cycles de circuler également sur les cheminements doux créés en mixité avec les piétons (largeurs suffisantes)



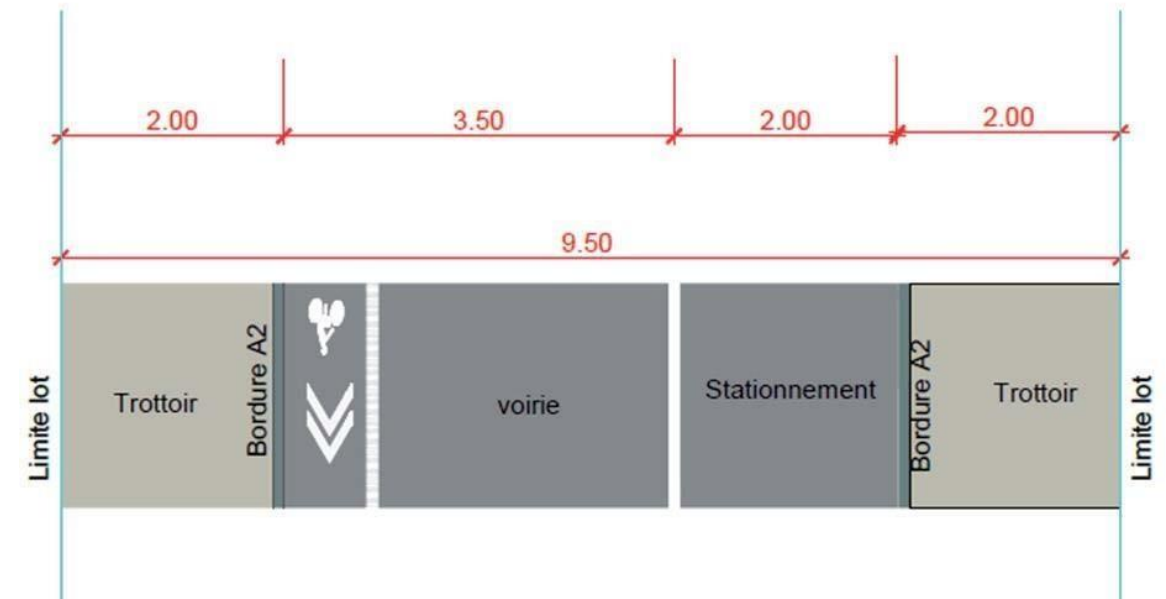
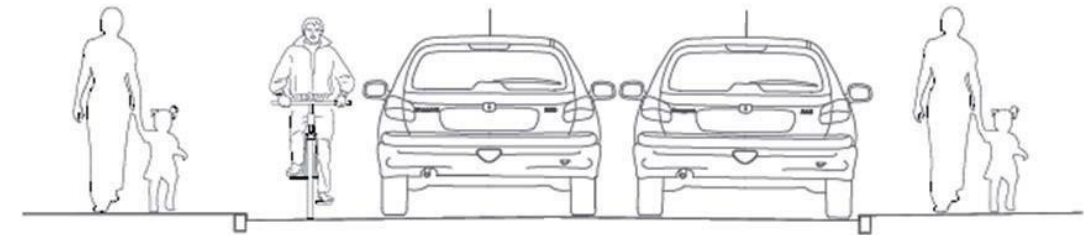
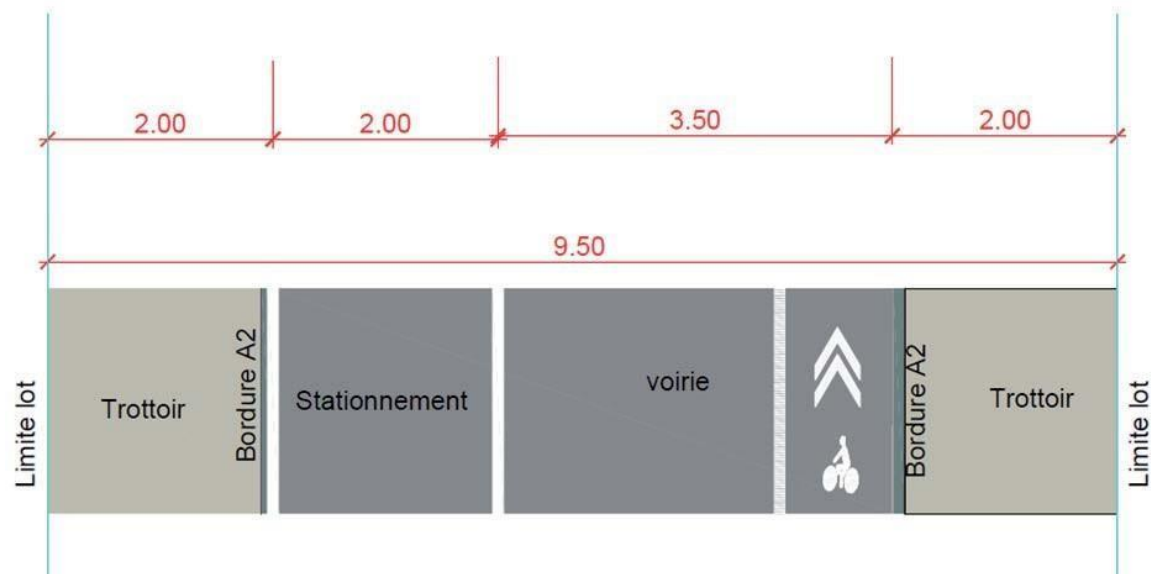
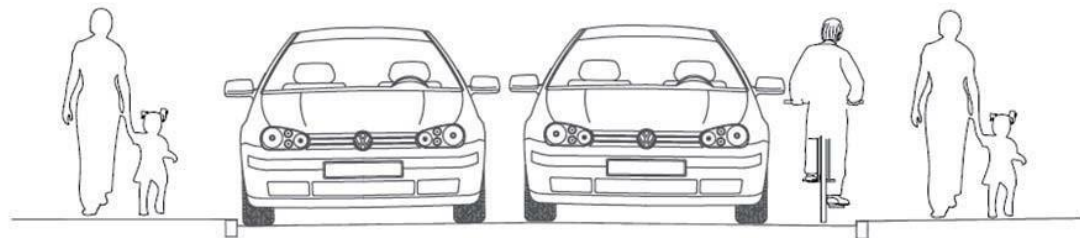
Coupe sur existant



# Quartier de Gorréquer



## Profil type de voirie proposé

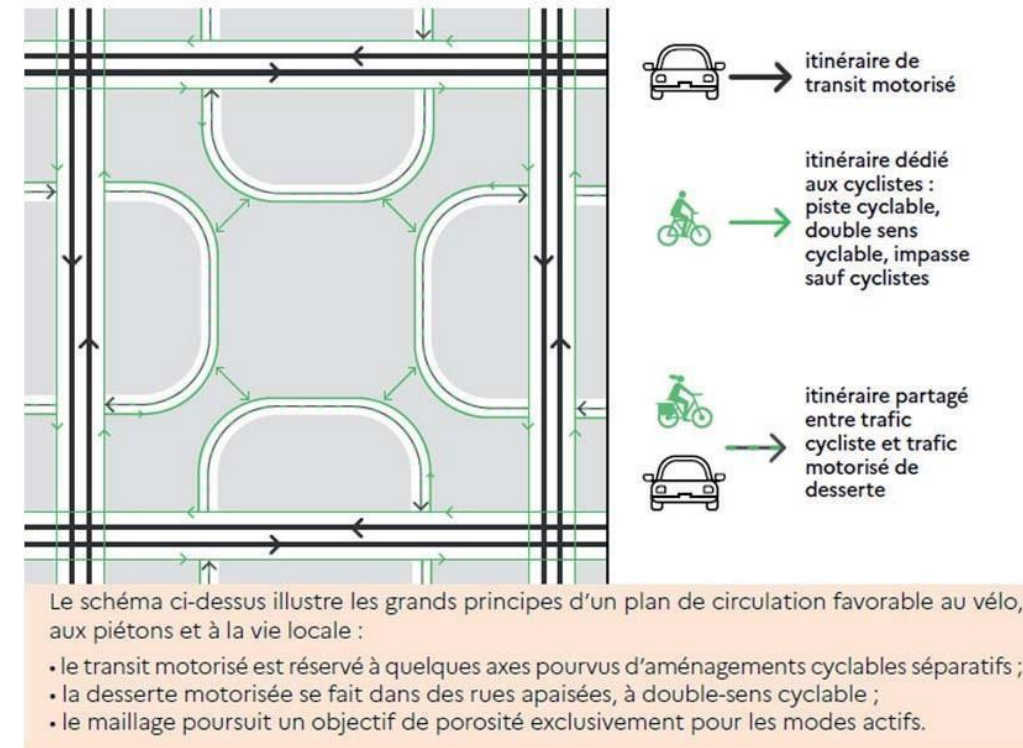


# Quartier de Gorréquer

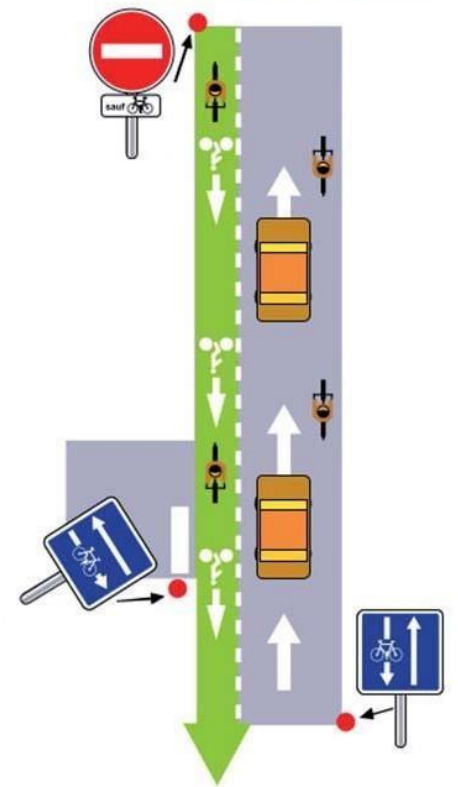


## Avantages d'un plan de circulation en sens unique

1. Dissuader et limiter le trafic de transit pour un quartier apaisé
2. Diffuser le trafic sur l'ensemble des voies ce qui permet de limiter les flux motorisés et de diminuer les nuisances au droit des logements notamment aux heures de pointe
3. Favoriser la mise en œuvre d'un stationnement sur voirie accompagné (marquage au sol)
4. Favoriser le partage des espaces et les usages pétiens / cycles (circulation sur l'ensemble des voies)
5. Aménagement peu coûteux et réversible



### Panneaux et marquages réglementaires : une signalétique particulière



# Quartier de Gorréquer



## Arbitrages du COPIL du 12/12/2022

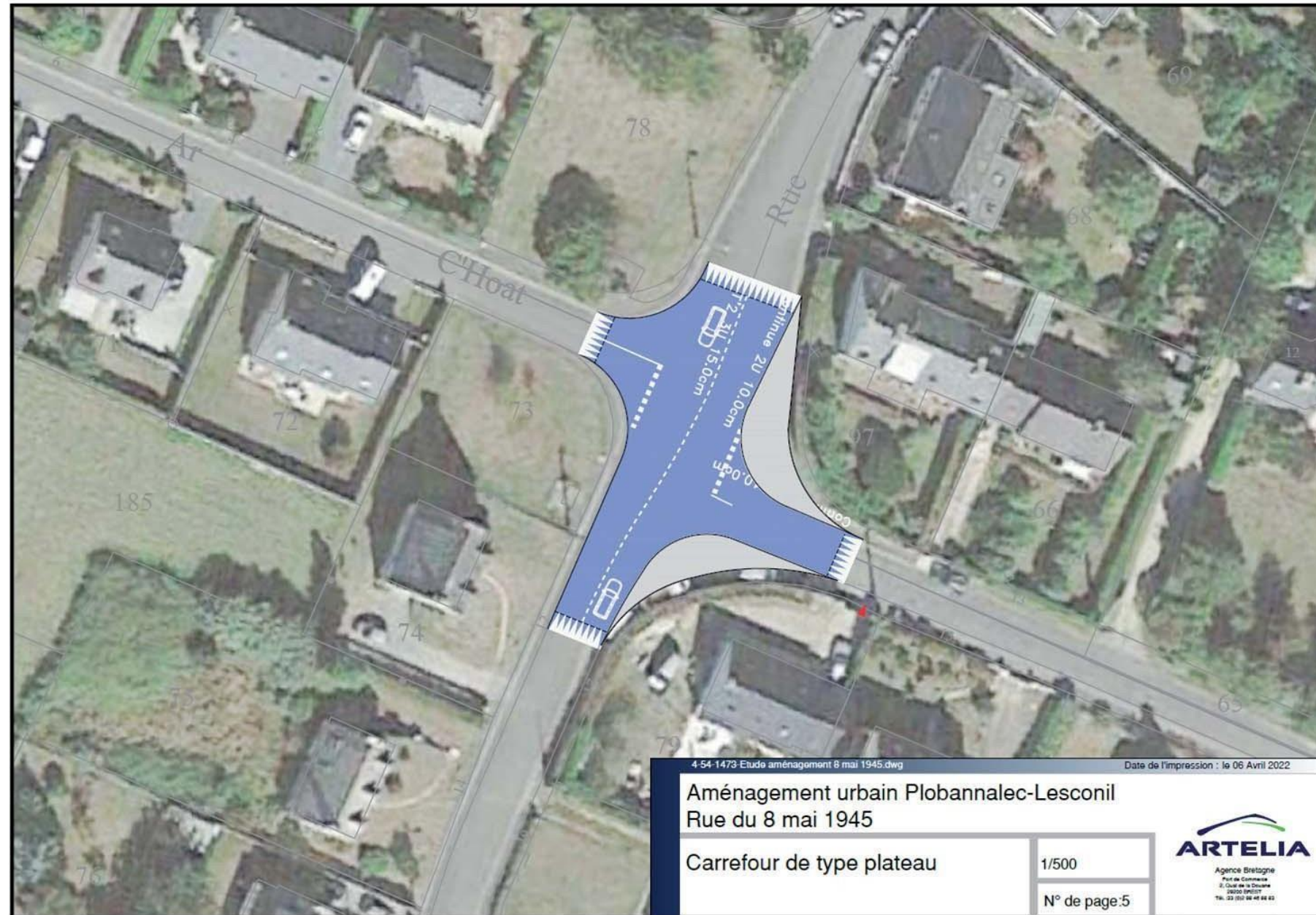
- ❑ **Maintenir** comme prévu à ce jour le principe d'une circulation à double-sens sur l'ensemble du quartier moyennant **le maintien du principe d'un stationnement sur voirie** (marquage au sol)
- ❑ **Option en cas de besoin** : expérimenter le scénario préconisé si des nuisances pour les riverains sont constatées



# Quartier de Gorréquer



## Carrefour 1 – Rue du 8 mai 1945



# Quartier de Gorréquer



## Carrefour 1 – Rue du 8 mai 1945

Type de carrefour	Écoulement des flux	Maîtrise des vitesses des véhicules	Protection des modes doux	Girations des véhicules longs	Insertion et foncier	Coûts	Prescription pour Plobannalec
<b>Variante A : Plateau surélevé</b>	1	0	1	0	1	-1	<b>Evaluation +2 adapté au projet</b>  <i>Prescription du bureau d'études</i>
	Trafic entrant limité à 1 500 uvp/h	30 km/h	Chemins piétons raccourcis et traversées sur plateau	Carrefour peu emprunté par des cars et des semi-remorques	Aménagement compact qui limite l'emprise routière au profit de l'espace public	Coût d'investissement 70k€, coût d'entretien faible	
	charge estimée du carrefour du 8 mai 1945 en heure de pointe : 200 uvp/h	Effect modérateur de vitesse moyen	favorable aux cyclistes	Aménagement compatible avec la giration des véhicules longs	Pas d'impact foncier	Aménagement complet du carrefour	
<b>Variante B : giratoire oblong</b>	1	0	-1	0	0	-1	<b>Evaluation -1 Peu adapté</b>  L'enjeu d'une meilleure perméabilité de l'axe pour les piétons est peu pris en compte
	Trafic entrant limité à 2 000 uvp/h	30 km/h	cheminements piétons allongés	Carrefour peu emprunté par des cars et des semi-remorques	Aménagement limitant l'espace public autour du carrefour, pas d'amélioration de l'existant	Coût d'investissement 100k€, coût d'entretien faible	
	charge estimée du carrefour du 8 mai 1945 en heure de pointe : 200 uvp/h	Effect modérateur de vitesse partiel compte-tenu du desaxement des îlots centraux	Peu favorable aux cyclistes en mouvement sur l'anneau	Aménagement compatible avec la giration des véhicules longs	Pas d'impact foncier	Aménagement complet du carrefour	
<b>Variante C : mini-giratoire Rayon = 10,5m</b>	1	1	-1	0	-1	-1	<b>Evaluation -1 Peu adapté</b>  modération de vitesse forte mais impact foncier. Peu d'amélioration pour les piétons
	Trafic entrant limité à 2 000 uvp/h	30 km/h	cheminements piétons allongés	Carrefour peu emprunté par des cars et des semi-remorques	Aménagement limitant l'espace public autour du carrefour	Coût d'investissement 70k€, coût d'entretien faible	
	charge estimée du carrefour du 8 mai 1945 en heure de pointe : 200 uvp/h	Effect modérateur de vitesse important	Peu favorable aux cyclistes en mouvement sur l'anneau	Aménagement compatible avec la giration des véhicules longs	Impact foncier sur la parcelle n°73	Aménagement complet du carrefour	

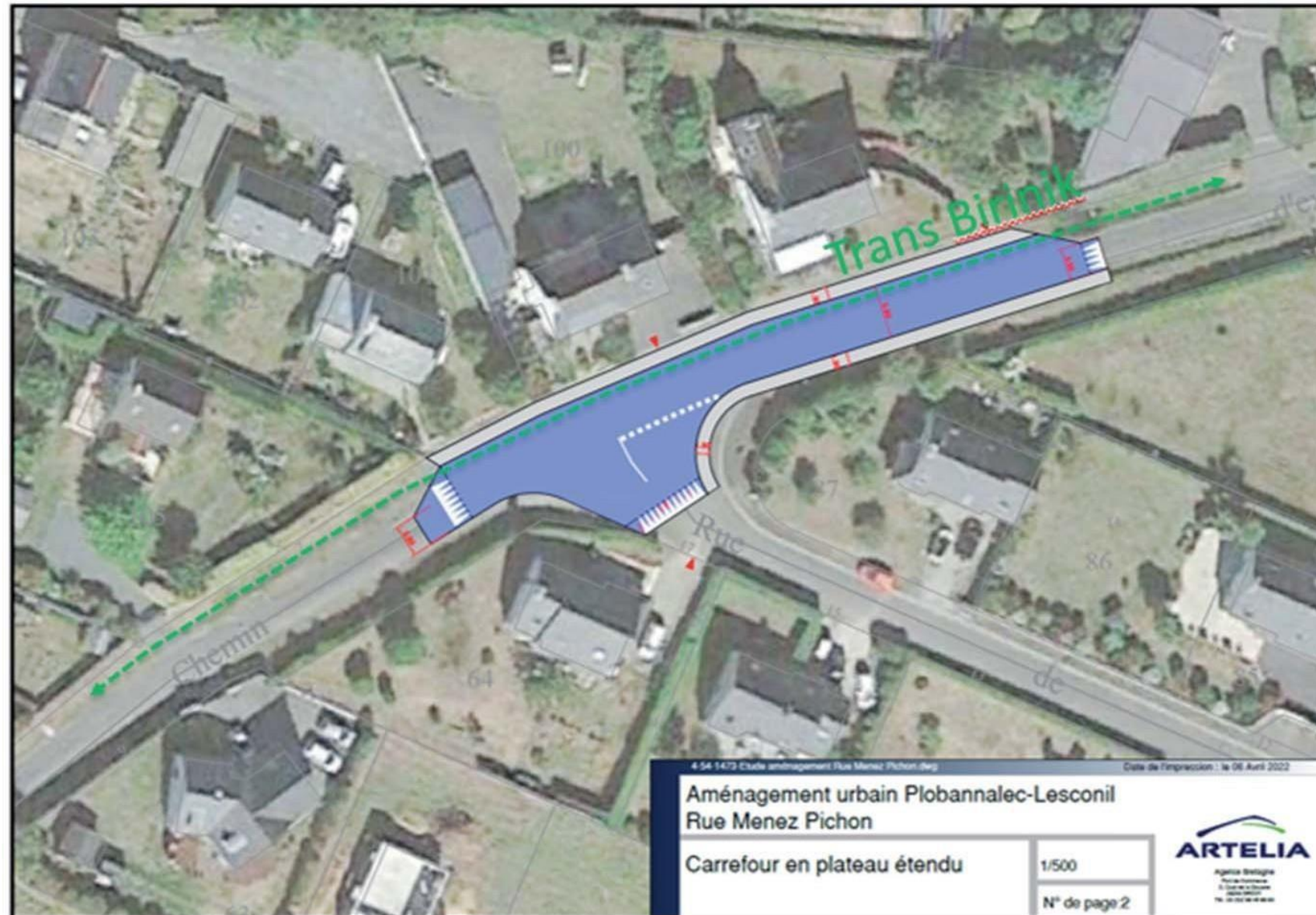
1	Amélioration de l'existant
0	Peu ou pas d'amélioration
-1	Dégradation de l'existant
-5	Impact majeur ou non faisabilité



# Quartier de Gorréquer



## Carrefour 2 – Rue Menez-Pichon / rue Tachen ar C’Hoat



### Proposition A – carrefour en plateau :

- Plateau surélevé étendu
- Insertion itinéraire cyclable Trans Birinik au Nord
- Compatible avec les scénarios A et B de plan de circulation

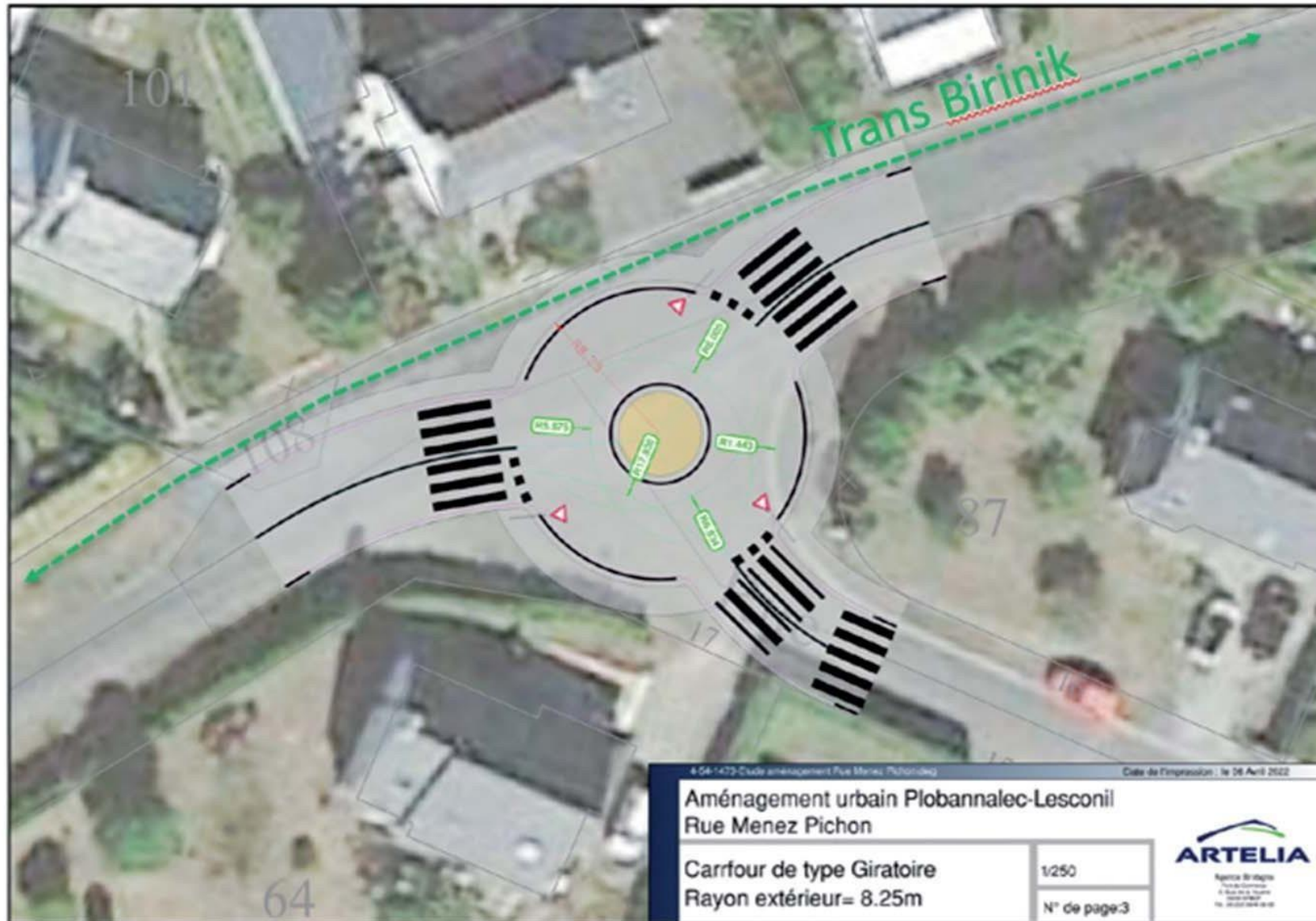




# Quartier de Gorréquer



## Carrefour 2 – Rue Menez-Pichon / rue Tachen ar C’Hoat



### Proposition B – mini-giratoire :

- Rayon extérieur = 8,25m
- Ilôt central franchissable
- Insertion itinéraire cyclable Trans Birinik au Nord
- Compatible avec les scénarios A et B de plan de circulation



# Quartier de Gorréquer



## Carrefour 2 – Rue Menez-Pichon / rue Tachen ar C’Hoat

Type de carrefour	Ecoulement des flux	Maîtrise des vitesses des véhicules	Protection des modes doux	Girations des véhicules longs	Insertion et foncier	Coûts	Prescription pour Plobannaec
<b>Variante A :</b> Plateau surélevé étendu	1	0	1	0	1	-1	Evaluation +2 adapté au projet  Prescription du bureau d'études
	Trafic entrant limité à 1 500 uvp/h	30 km/h	Chemins piétons raccourcis et traversées sur plateau	Carrefour peu emprunté par des cars et des semi-remorques	Aménagement compact qui limite l'emprise routière au profit de l'espace public	Coût d'investissement 90k€, coût d'entretien faible	
	charge estimée du carrefour Menez Pichon en heure de pointe : 200 uvp/h	Effect modérateur de vitesse moyen	favorable aux cyclistes ; carrefour situé sur itinéraire Trans Binirik	Aménagement compatible avec la giration des véhicules longs	Pas d'impact foncier	Aménagement complet du carrefour	
<b>Variante B :</b> mini-giratoire Rayon = 8,25m	1	1	1	0	0	-1	Evaluation +2 adapté au projet  Prescription du bureau d'études
	Trafic entrant limité à 2 000 uvp/h	30 km/h	cheminements piétons allongés	Carrefour peu emprunté par des cars et des semi-remorques	Aménagement limitant l'espace public autour du carrefour, pas d'amélioration de l'existant	Coût d'investissement 70k€, coût d'entretien faible	
	charge estimée du carrefour Menez Pichon en heure de pointe : 200 uvp/h	Effect modérateur de vitesse important	Favorable aux cyclistes si insertion de l'itinéraire Trans Binirik à l'extérieur du giratoire (pas dans l'anneau)	Aménagement compatible avec la giration des véhicules longs	Pas d'impact foncier	Aménagement complet du carrefour	

1	Amélioration de l'existant
0	Peu ou pas d'amélioration
-1	Dégradation de l'existant
-5	Impact majeur ou non faisabilité





# Prochaines étapes :

**Retour des remarques des élus pour le 31/01/2023**

**Ensuite : chiffrage des orientations prises**





**Merci de votre attention**

