

**Commune de Kersaint-Plabennec**  
**Sécurisation de l'entrée de bourg**  
**(route de Saint-Divy)**  
*Diagnostic et propositions d'aménagements*



*Au cœur du Pays*

**Commune de  
Kersaint-Plabennec**



**Finistère  
Ingénierie  
Assistance**

*Janvier 2016*

## 1 – Contexte / Problématique :

La commune de Kersaint Plabennec souhaite améliorer la qualité de son entrée de bourg tout en améliorant la sécurité des usagers, des piétons et des riverains.

La vitesse des automobilistes est jugée excessive.

## 2 – Le secteur d'étude :

De l'entrée d'agglomération au carrefour de l'impasse des Ajoncs



## 3 – Diagnostic :

### La lisibilité de l'entrée d'agglomération

Le bourg de Kersaint Plabennec est traversé par une voie communale qui relie notamment le centre-bourg à la commune voisine de Saint-Divy. La section située entre le centre-bourg et la rue des Airelles a déjà fait l'objet d'un aménagement consistant en la délimitation de la chaussée par des bordures avec mise en place de cheminements piétons et d'aménagements paysagers (accotements enherbés, plantations horticoles, murets et éclairage public).





En revanche, le dernier tronçon avant la sortie d'agglomération n'a pas fait l'objet d'améliorations depuis de nombreuses années. En sortant du bourg, la rupture de traitement est donc perceptible par les automobilistes et contribue à donner l'impression que la sortie de la zone urbanisée est toute proche. Toutefois, la présence de deux virages successifs fait que les automobilistes ne sont pas incités à accélérer.

En venant de Saint Divy, le panneau d'entrée d'agglomération est situé en début de virage et la présence physique de la zone urbanisée est aussitôt perçue par l'automobiliste (premières habitations, multiplications des accès riverains et présence d'un carrefour desservant des lotissements).



Le traitement paysager, qui contribue à marquer le caractère urbain d'une entrée d'agglomération, est quasiment absent sur le tronçon étudié. Seul un alignement de 6 arbres de moyenne tige plantés sur l'accotement enherbé droit de la voirie, participe à la lisibilité de l'entrée de bourg. A cela, s'ajoute un îlot planté de végétation horticole ; il est situé au niveau du carrefour desservant les lotissements. Aucun autre aménagement paysager ne vient rappeler cet espace planté sur le reste du tronçon.

Si le côté droit de la voirie est bordé de terrains bâtis avec l'habitation implantée légèrement en retrait de la parcelle, le côté gauche se caractérise par l'absence d'habitations sur la première moitié du tronçon. Seuls des accès viennent alerter l'automobiliste sur le fait que d'autres véhicules sont susceptibles de sortir de ces chemins.



Cette absence d'habitations sur le côté, la largeur de l'accotement non revêtu au droit de l'arrêt de car et surtout l'élargissement de la chaussée après le carrefour, contribuent à donner une impression de confort aux automobilistes. Seul l'enchaînement des deux virages (en entrée d'agglomération puis à l'autre extrémité du tronçon étudié) permet de limiter la tentation d'accélération pour les automobilistes.

### Les caractéristiques de la voirie

Il n'existe pas de données de trafic disponibles, mais au vu des observations sur site, le trafic reste modéré avec des pics classiques aux heures de pointe du matin et du soir et un trafic agricole régulier.

Le tronçon étudié représente un linéaire de voirie de 230 mètres.

En entrant dans l'agglomération, la largeur de voirie est d'environ 7 m, alors qu'elle est un peu inférieure en amont du panneau du fait de la présence de talus de chaque côté de la voie. Quelques balises J11 ont été installées dans l'axe de chaussée mais elles sont particulièrement dégradées. Au droit du carrefour du lotissement, l'impression de rétrécissement de la chaussée est due à l'implantation de l'îlot végétalisé et borduré. Mais la chaussée atteint bien 7 m de large jusqu'à quasiment l'autre extrémité du tronçon étudié. Quelques dizaines de mètres en amont du carrefour de l'impasse des Ajoncs, la chaussée se rétrécit en raison de l'implantation d'un poteau électrique, ce qui ramène la largeur de chaussée à environ 6 m.

Sur le côté droit, un accotement borduré existe entre le carrefour du lotissement et se poursuit jusqu'au centre-bourg.

Sur le côté opposé, l'accotement est enherbé sur la majeure partie du linéaire. Un espace non revêtu s'est créé au droit de l'arrêt de car.

### Les traversées et cheminements piétons

La présence d'un accotement borduré permet un cheminement sécurisé depuis le carrefour du lotissement de Prat ar Traon jusqu'au centre-bourg. Dans la première partie, ce trottoir est revêtu d'un stabilisé vieillissant qui devient boueux par temps de pluie. Relativement large (1,50 m de partie stabilisée et > 1 m d'enherbement), le trottoir a été récemment revêtu d'enrobé sur les 50 derniers mètres afin d'assurer une continuité de traitement vers le centre-bourg.



L'accotement enherbé sur le côté opposé rend difficile le cheminement piéton.

Un passage piéton existe au droit de l'arrêt de car (point de descente) et permet aux usagers des transports collectifs de traverser en sécurité puis de rejoindre le trottoir du côté opposé.

En sortant du bourg, la continuité piétonne n'est pas assurée au-delà du carrefour du lotissement notamment parce qu'il n'y a plus d'habitations situées en agglomération. Cependant, le hameau de Kerhuel situé à quelques centaines de mètres de la sortie d'agglomération n'offre pas à ses habitants de possibilités de cheminements sécurisés pour rejoindre le bourg.



### Les arrêts de car

Un point d'arrêt de car permet de desservir le quartier par la ligne régulière n° 21 (Ploudaniel - Brest). Le point de montée se situe côté gauche en sortant de l'agglomération. Il est équipé d'un abri-bus et le car s'arrête sur la chaussée le long d'une bordure. Les conditions de sécurité sont globalement bonnes car les distances de visibilité sont correctes et la surface de l'aire d'attente pour les usagers est suffisante.

Le point de descente situé de l'autre côté de la voie, n'est matérialisé que par la présence d'un poteau d'arrêt. Le car peut s'arrêter sur l'accotement non revêtu mais il est probable qu'il ne se stationne pas totalement sur l'accotement et dépasse sur la chaussée. L'absence de revêtement et de bordures entraîne un manque de confort certain pour les usagers. Les conditions de sécurité restent toutefois correctes.



### La sécurité

Si la commande des élus municipaux porte notamment sur un souhait de faire réduire les vitesses pratiquées par les automobilistes, l'observation sur site montre que la limitation à 50km/h semble globalement respectée.

La présence d'un virage dès l'entrée d'agglomération contribue fortement à faire ralentir et la configuration des lieux n'incite pas à accélérer. Toutefois, l'élargissement de la chaussée et le dégagement sur l'accotement au droit de l'arrêt de car situé côté gauche de la voie, ouvre la visibilité pour l'automobiliste et on a pu constater une tendance à l'accélération à cet endroit. Ce comportement

reste cependant limité car cette section est suivie d'un deuxième virage qui ne permet pas à l'automobiliste d'avoir une vue lointaine.

Dans le sens sortant, l'enchaînement des deux virages entraîne un effet similaire qu'en sens entrant. Le panneau de sortie d'agglomération étant visible avant le virage, la tendance de certains automobilistes est donc d'anticiper la sortie d'agglomération et d'accélérer malgré le virage.

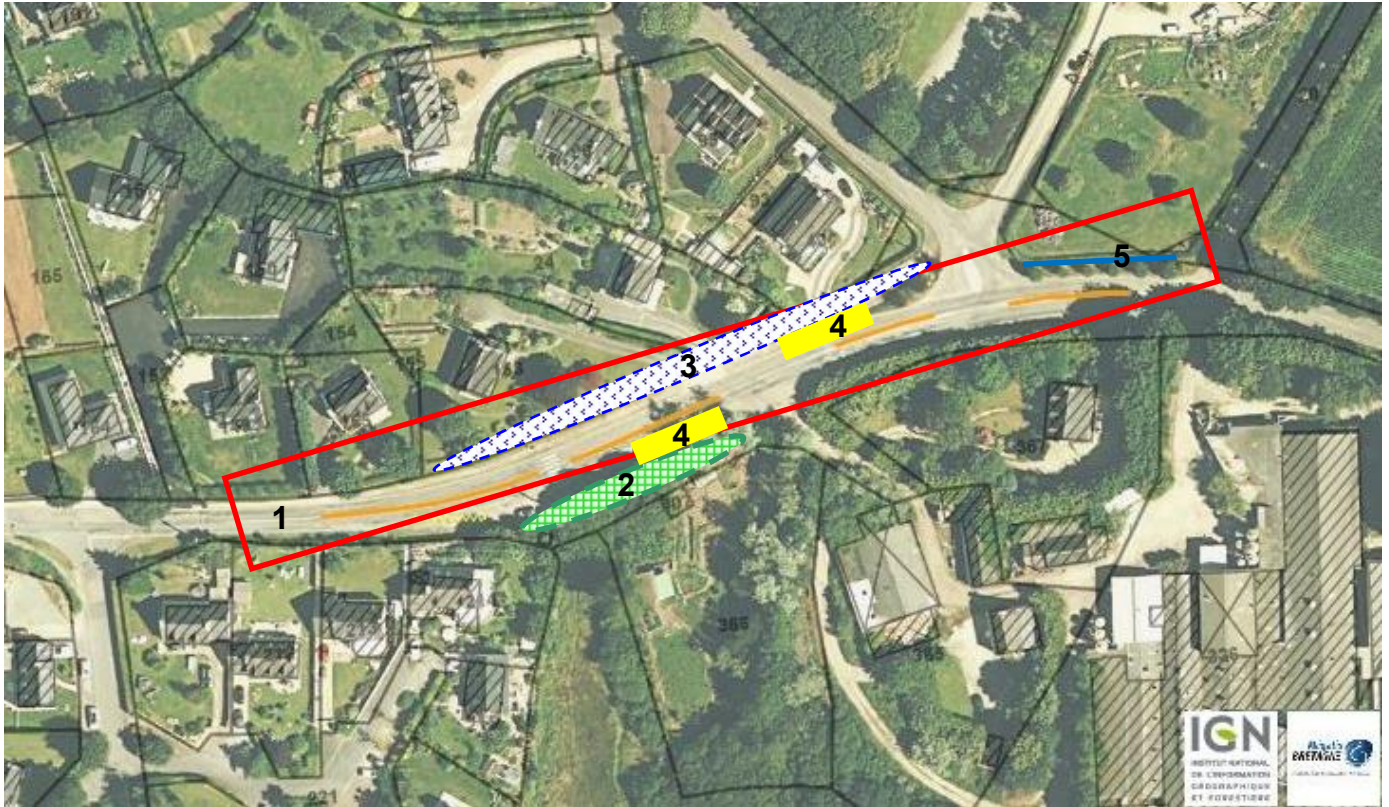
Le principal problème de sécurité porte sur certains accès riverains pour lesquels le manque de visibilité est très important. C'est le cas des deux accès de la ferme de Traon Bihan et de l'impasse des Ajoncs. Pour le premier, la sortie d'engins agricoles doit vraisemblablement se faire dans des conditions très mauvaises. Le développement de la végétation plantée sur les talus de chaque côté des accès contribuent à réduire les distances de visibilité.

Quant à la sortie de l'impasse des Ajoncs, c'est son positionnement en intérieur de virage qui fait que la visibilité est très réduite notamment vers la gauche en sortant.

#### **4 – Préconisations :**

- **Modérer la vitesse sur la section située entre les deux virages**
- **Valoriser la qualité paysagère et mieux marquer le caractère urbain de cette entrée de bourg**
- **Mieux raccorder le quartier résidentiel de Kerhuel au centre-bourg** : aménagement d'un cheminement doux confortable et agréable
- **Améliorer le confort des usagers des arrêts de car**
- **Réduire les risques de collision au droit des accès riverains à visibilité réduite**
- **Améliorer le confort des cheminements doux en zone agglomérée**

## 5 – Propositions d'aménagement :



***Objectif recherché par l'aménagement : donner un caractère plus urbain à l'entrée de bourg en utilisant des matériaux rappelant ceux utilisés dans le centre-bourg. Ce traitement contribuera à modérer la vitesse des véhicules et à rendre plus lisibles les différents espaces : chaussée, arrêts de car, cheminements doux et accès riverains.***

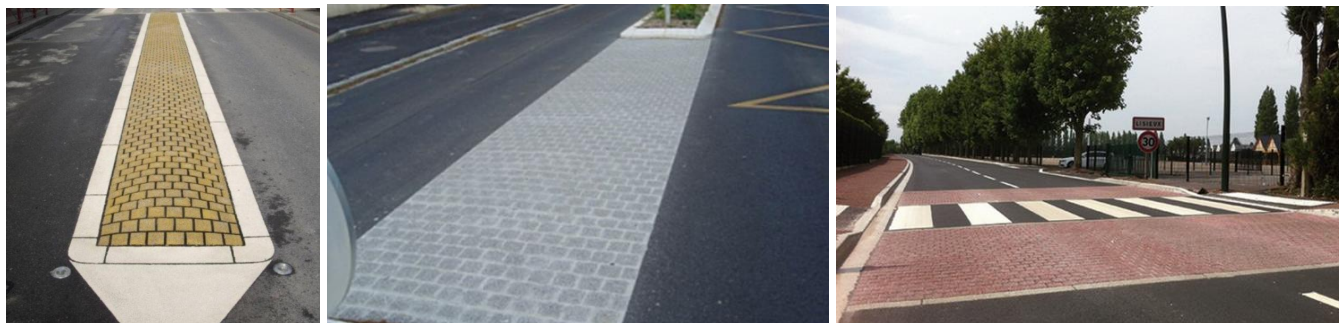
### **Section 1 – L'axe routier :**

- Réfection nécessaire du revêtement de surface
- Réduction de la largeur de voie par des aménagements franchissables
  - o marquage axial de 50 cm en résine pépites de couleur ocre ou en imitation pavé en mortier hydraulique → franchissable
  - o remplacement de la bande axiale avec balises J11 située à l'entrée d'agglomération par la même technique

*N.B. : une autre solution consiste à réduire la largeur de chaussée par l'implantation des mêmes types de matériaux en accotement. Ceux-ci restent franchissables lorsque deux véhicules larges se croisent mais les véhicules légers ne sont pas tentés d'y rouler. Dans ce type d'aménagement, la bande axiale n'est pas obligatoirement matérialisée, ce qui réduit l'effet « couloir » générateur de confort pour les automobilistes.*

- Renforcer la présence du passage piéton en créant une bande d'un mètre en résine pépité ou en mortier hydraulique avant et après

*N. B. : l'objectif de ce marquage est davantage de contribuer à renforcer le caractère urbain du tronçon que de sécuriser en tant que tel le passage piéton, puisque, comme on l'a vu dans le diagnostic, le faible trafic et les distances de sécurité suffisantes le rendent globalement peu dangereux.*



Exemples de séparateurs de voie et de passage piétons « renforcé » en mortier hydraulique



Exemples de séparateurs de voie et de passage piétons « renforcé » en résine/pépites

### Sections 2 et 4 – Les arrêts de car et l'espace non revêtu en accotement :

#### **Direction Saint-Divy :**

- Mise en place de bordures pour sécuriser la zone d'attente depuis le poteau d'arrêt jusqu'à la traversée piétonne (bordures hautes éventuelles si volonté de rendre l'arrêt accessible); au-delà, un accotement enherbé sera suffisant.
- Le cheminement doux ne doit être matérialisé qu'entre l'accès à la ferme de Traon Bihan et le passage piéton.
- Aménagement paysager en reprenant l'esprit de ce qui a déjà été fait sur la partie aménagée en approche du centre bourg (muret, arbustes...)



#### **Direction centre-bourg :**

- Réaliser les arrêts sur chaussée
- Bordures « quai bus » (18 cm de hauteur) sur une longueur de 10 m
- Zig zag jaune peint sur la chaussée
- Eventuellement, remplacer l'abri-bus

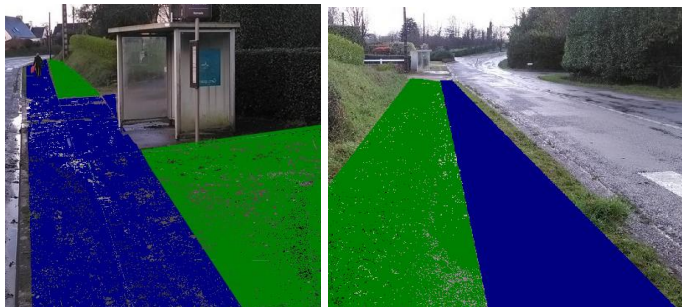


### Section 3 – Cheminements doux :

Il est proposé que le trottoir soit créé d'un seul côté de la voie. En raison du point de rétrécissement de chaussée au débouché de l'impasse des Ajoncs, la continuité du cheminement piéton ne pourrait être assurée. Une partie du trottoir ayant déjà été refait récemment (côté droit en entrant dans l'agglomération), il s'agira de le poursuivre jusqu'au carrefour des lotissements.



- Enrobé au plus proche des bordures sur une largeur de 1,40 m
- Bande enherbée ou aménagement paysager sur la partie restante



### **Section 5 – La création d'un cheminement doux :**

Afin d'assurer une continuité des déplacements doux avec un chemin de randonnées notamment, il est proposé de créer un cheminement doux le long des arbres. Ceci nécessite un busage du fossé existant et la mise en œuvre d'un stabilisé.

### **6 – Estimatif**

L'enveloppe estimative des travaux est de 70 000 euros HT.