

SAINT-DIVY

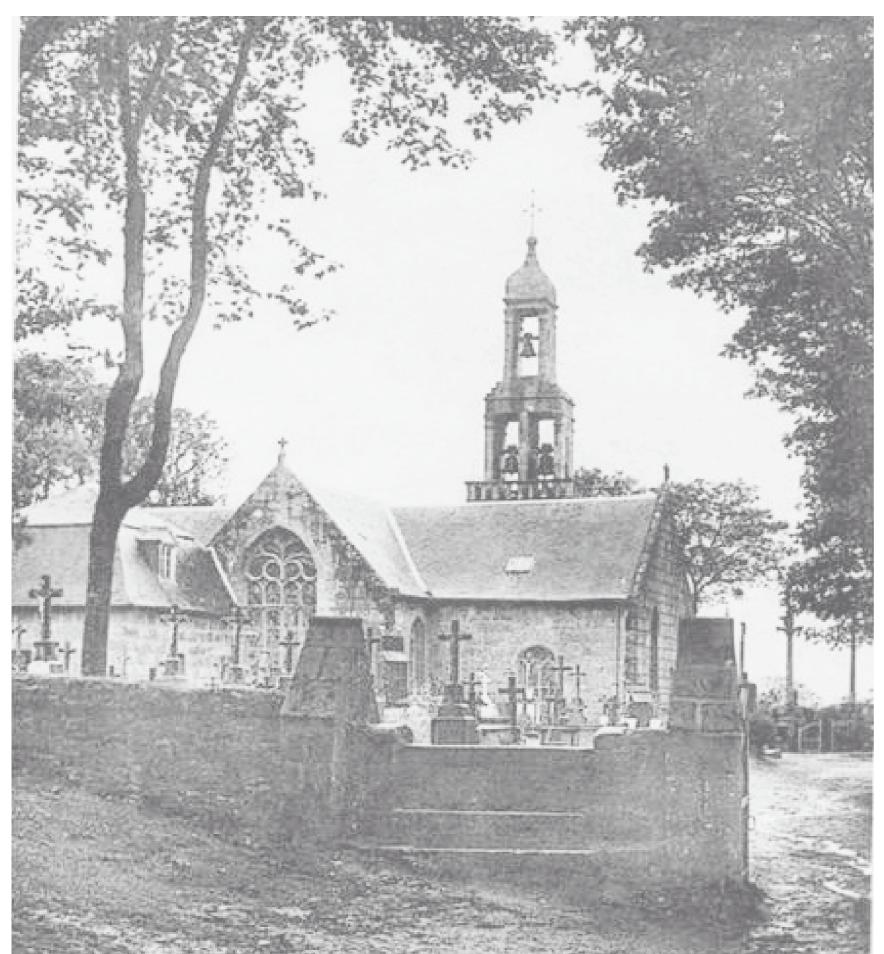
Requalification de l'entrée sud du bourg Phase 1 - Diagnostic // AVP







Saint-Divy - Requalification de l'entrée de bourg Sommaire



Preambule	5
CONTEXTE ET PREMIÈRES IMPRESSIONS	7
Localisation de Saint-Divy	8
Périmètre de réflexion et d'intervention	9
Localisation de Saint-Divy	10
RD59 - Séquence 1	11
RD59 - Séquence 2	12
RD59 - Séquence 3	13
RD59 - Séquence 4	14
RD59 - Séquence 5	15
La RD59, de l'entrée sud au coeur de bourg	16
CONTEXTE ET PREMIERES IMPRESSIONS - Conclusion	17
COMPRENDRE LE TERRITOIRE	19
Évolution historique	20
Évolution historique	21
Analyse végétale	22
Analyse de la micro-topohgraphie	23
Revêtements des zones piétonnes	24
Mobilier	25
Le réseau viaire	26
PLU	27
Diagnostic voirie	28
Diagnostic voirie	29
COMPRENDRE LE TERRITOIRE - Conclusion	30
SCÉNARIO PROJETÉ	32
Plan général	33
Projet - Zoom 1	34
Projet - Zoom 2	35
Projet - Zoom 3	36
Projet - Zoom 4	37
Projet - Zoom 5	38
Projet - Zoom 6	39
Proiet - Coupe de principe	40

Préambule

La commune de SAINT DIVY fait partie de la Communauté de Communes du Pays de Landerneau Daoulas.

C'est une commune rurale située à 17kms à l'est de Brest et à proximité de la RN12. Elle bénéficie d'une situation géographique attractive et conserve une ambiance rurale (10 exploitations agricoles) malgré la construction de lotissements publiques ou privés ces dernières années.

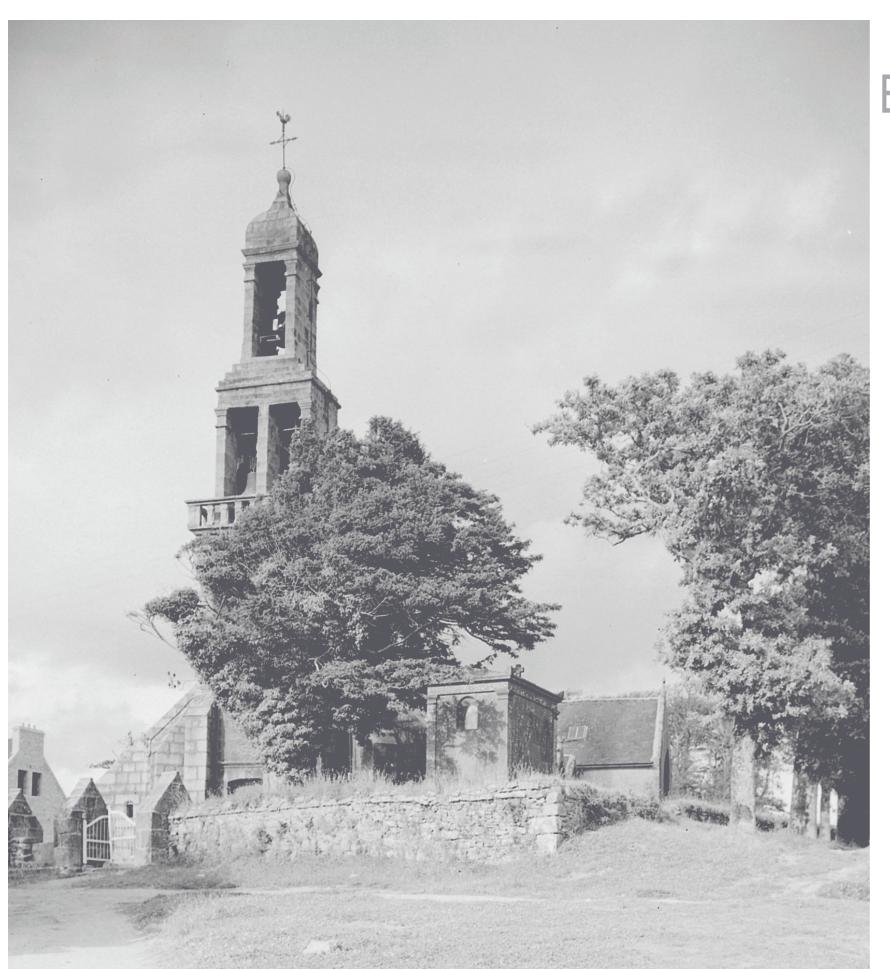
Le cœur du bourg est marqué par une vaste place publique dont une partie arborée laisse percevoir le cimetière et l'église classée monument historique. La Mairie ainsi que quelques commerces participent à la dynamique du cœur de Bourg et à son attractivité.

Dans une optique de valorisation de son cadre de vie, la commune s'est engagée à réaliser la requalification de l'entrée sud du bourg depuis l'entrée de l'agglomération jusqu'à la Place centrale du cœur de Bourg.

Le projet de réaménagement de l'entrée sud vise à mener une action de sécurisation des déplacements, qui tienne compte à la fois des besoins des fonctions urbaines et paysagères, tout en valorisant le bâti et le patrimoine existant et la qualité d'ambiance d'un bourg qui possèdent de nombreux atouts.

A travers ces aménagements, il s'agit de redonner une vraie place aux mode doux, en améliorant la sécurité des usagers, en limitant la vitesse des véhicules en traversée de bourg, et en prenant en compte une dimension paysagère marquée par la proximité des espaces agricoles et de la trame bocagère. Le projet doit participer à revaloriser certains espaces peu définis aujourd'hui et favoriser le plaisir de parcourir la ville pour les habitants comme pour les personnes de passage.

Les travaux qui vont être engagés permettront ainsi d'embellir la commune, en valorisant son image et en rendant la séquence d'entrée dans le bourg par le sud plus attrayante.



CONTEXTE ET PREMIÈRES IMPRESSIONS

Localisation de Saint-Divy Contexte général



Saint-Divy est une commune du Nord-Finistère appartenant au canton de Landerneau et à la communauté de communes de Landerneau-Daoulas. La commune s'étend sur une surface de 852 hectares, s'étirant d'est en ouest sur 4.5 km et du nord au sud de 3.7 km. Elle est bordée :

- à l'ouest par la commune de Guipavas
- à l'est par celles de Saint-Thonan et Landerneau
- au nord par celle Kersaint-Plabennec
- au sud par la Forest-Landerneau

La commune de Saint-Divy est située à proximité de la couronne brestoise, de l'axe routier qui relie Brest et Rennes (voie express : route nationale 12) et de l'aéroport de Guipavas.

Périmètre de réflexion et d'intervention La D59 de l'entrée sud au coeur du bourg

La D59 traverse Saint-Divy sur un axe nord-ouest / sud-est en passant par le coeur du bourg. Sur sa partie sud, cet axe routier dessert La Forest-Landerneau. Il permet également de rejoindre la D712 desservant Landerneau à l'est ainsi que Guipavas et Brest à l'ouest.

Le tronçon sud, de l'entrrée du bourg annoncée par des panneaux de signalisation, jusqu'au seuil du coeur de Saint-Divy fait l'objet de la présente étude.

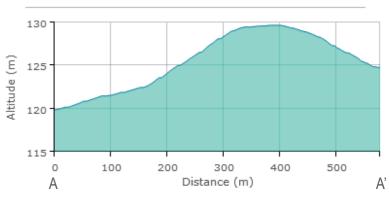
Cinq séquences distinctes et de longueur quasi équivalentes ont étés relevées sur les 550 mètres du périmètre d'intervention.

Périmètre de réflexion

Périmètre d'intervention

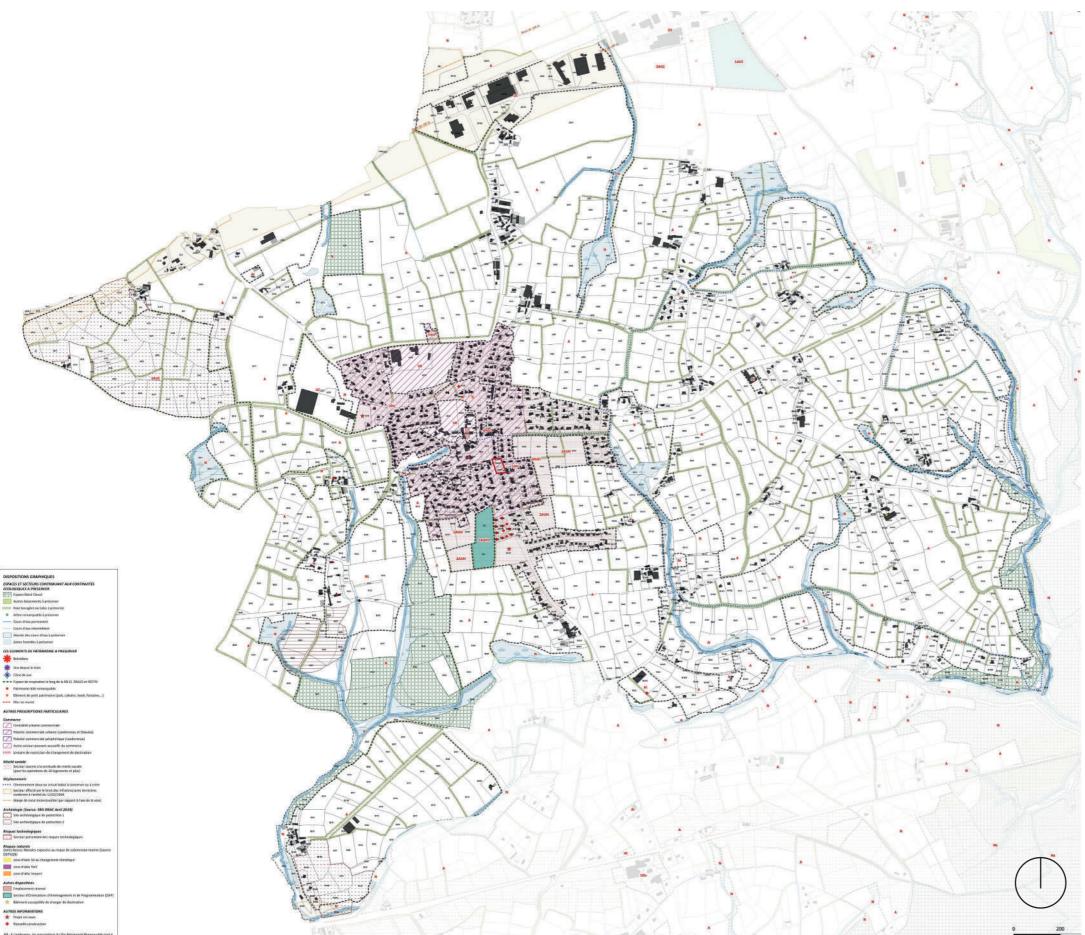


PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Distance totale : 582 m Dénivelé positif : 10,01 m Dénivelé négatif : -5,07 m Pente moyenne : 3 % Plus forte pente : 7 %

Localisation de Saint-Divy Plan Local d'Urbanisme



Les parcelles 2255 et 2256, propriété communales, se trouve aux abords du périmètre d'intervention, au niveau de l'entrée dans le cœur de bourg.

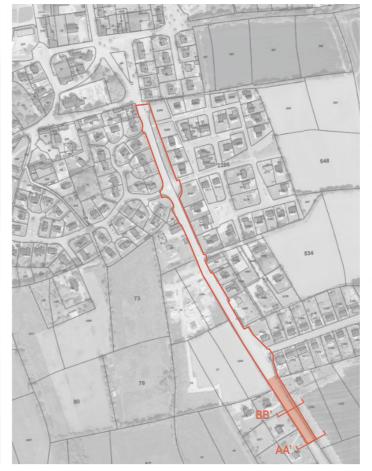
Les parcelles B73 et B79 au sud ouest de la commune sont classées en Secteur d'orientations et d'aménagement et de programmation et permettront d'élargir la zone de logement récemment construite. Ces parcelles se trouvent dans le périmètre de réflexion du projet mais n'ont pas d'impact direct sur ce dernier.

Parcelles 2255 et 2256

Transition de l'espace rural au bourg



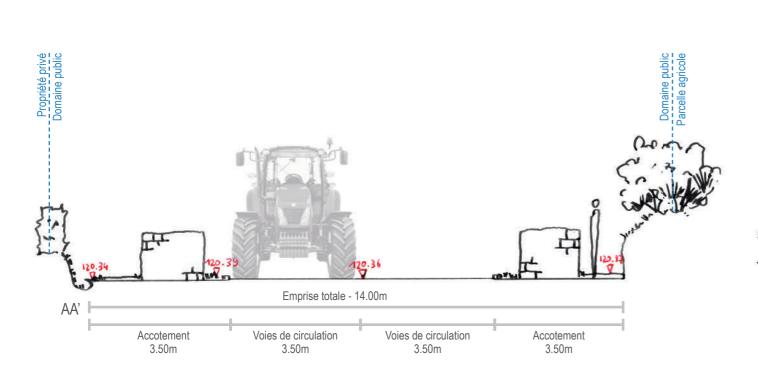


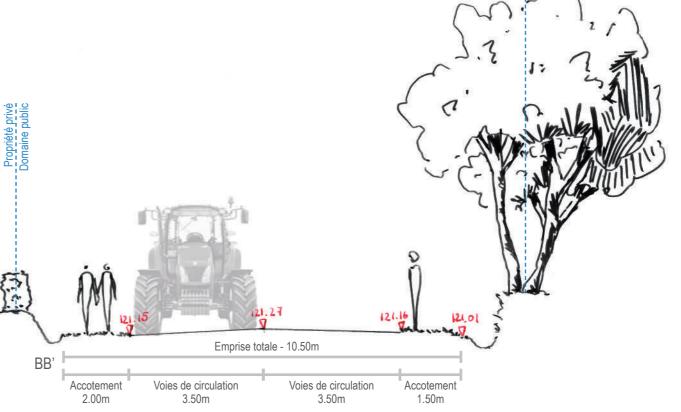


L'entrée sud de Saint-Divy est signalée par deux murets en pierre granit. Disposés de part et d'autre de la chaussée, ils servent de support pour les panneaux de signalisation. Un marquage au sol de couleur beige est appliqué sur la totalité de la largeur de la route.

La suite de la séquence est accompagnée, sur la droite en direction du bourg, par un talus bocagé planté d'un cordon de châtaigners et de chênes. Les premiers volumes bâtis du bourg se trouvent sur la partie gauche en retrait de la chaussée. L'espace entre la route et les maisons et occupé depuis la chaussée par: un accotement enherbé, un fossé, un talus, puis ensuite les jardins privés. Aucuns dispositif n'a été prévu pour le déplacements des piétons.

Malgré une présence végétal de qualité (cordon boisé, jardin privé, gazon), cette séquence qui marque l'entrée du bourg et guide vers l'arrêt de bus est marquée par son caractère routier. L'allure des conducteurs reste très soutenue.

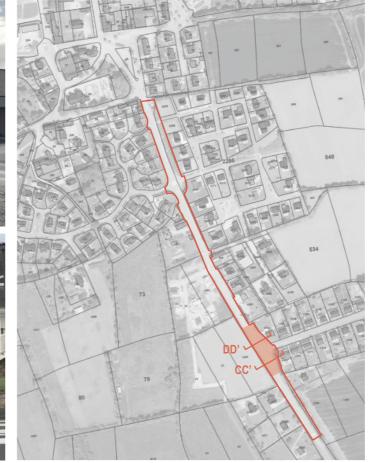




Un espace élargit aux contours peu définis





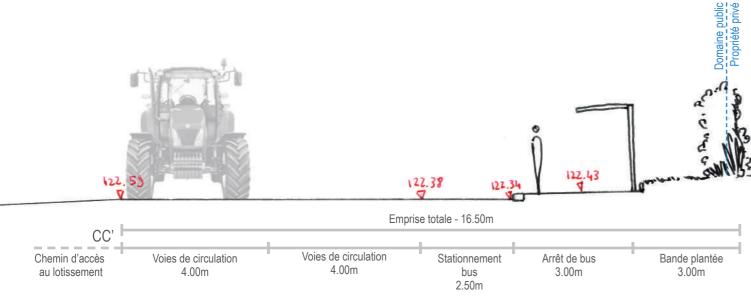


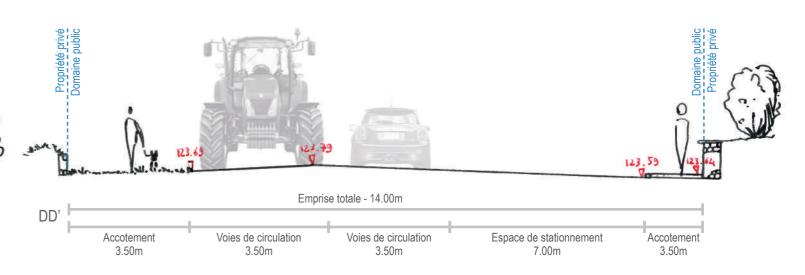
Cette séquence est occupée à l'ouest, par un lotissement récemment construit. Ces habitations font le lien entre deux parcelles bâties bordant la rue de Keravel. De part et d'autre de la route, les habitations se trouvent en léger retrait.

Un important élargissement de l'emprise de la chaussée caractérise la deuxième séquence. Cette surlageur est utile pour le stationnement ponctuel du bus scolaire de la ligne Guipavas-Landerneau (n° 2620) qui assure le ramassage scolaire. Un arrêt de bus est présent. La chaussée conserve ce gabarit de 14m sur le reste de la séquence pour dégager une aire de stationnement permettant de déposer ou récupérer un enfant.

Malgré des infrastructures existante (arrêt de bus, logement individuel) et récemment construite (lotissement) engendrant la présence d'enfants aux abords de la route, la largeur de cette séquence n'influence en aucun cas le ralentissement des automobilistes. N'ayant pas ralentis depuis l'entrée dans le bourg, ils se présentent sur une chaussée très large, avec une très bonne visibilité sur le reste du parcours. Cet espace représente la première zone à risque entre usagers de la route et piétons.

La végétation étant quasi-absente, l'importance de la surface minéral se fait fortement ressentir.

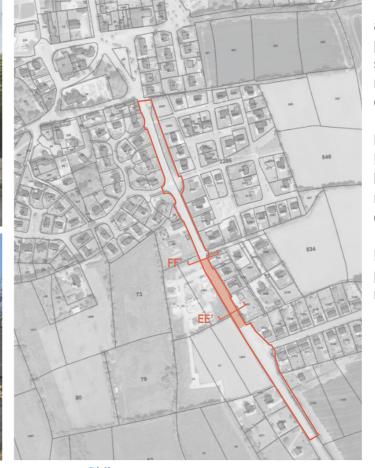




Montée continue vers le point haut du bourg



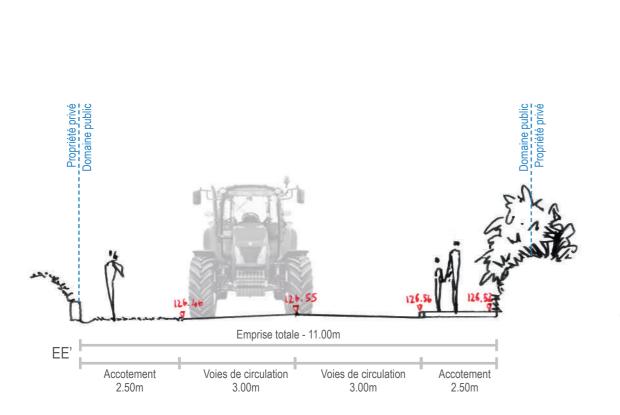


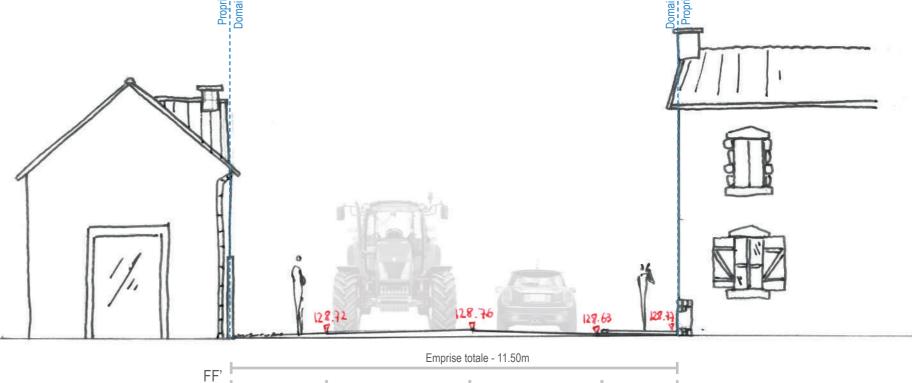


La chaussée est accompagnée, à l'est, d'un trottoir venant s'accrocher au pied d'un talus. Ce modelé de terrain évoque le souvenir du parcellaire bocager. Un accotement enherbé joint à un cheminement stabilisé borde la chaussée à l'ouest. Un muret en pierre naturelle marque la séparation entre le domaine public et les propriétés privée du lotissement.

Le tronçon prolonge l'axe rectiligne amorcé depuis l'entrée du bourg. Deux flancs d'habitations bordant directement la chaussée marquent la fin de la séquence en la pinçant. Cette configuration, couplé au manque de visibilité sur l'arrivée en point haut impose la décélération des véhicules.

De nouveau la section est bordée de jardins privés apportant la présence d'une végétation de faible hauteur. Le muret en pierre naturelle souligne le caractère rural du lieu.





Voies de circulation

2.50m

Accotement

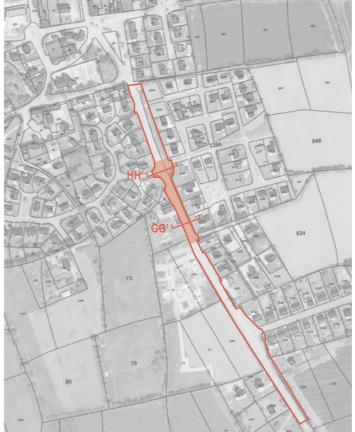
2.00m

Voies de circulation

En descente vers le coeur de bourg





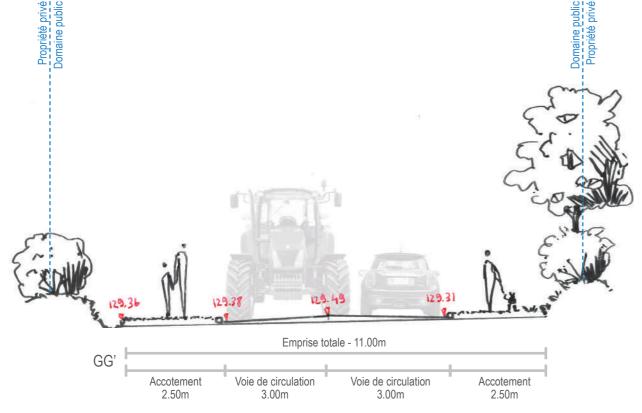


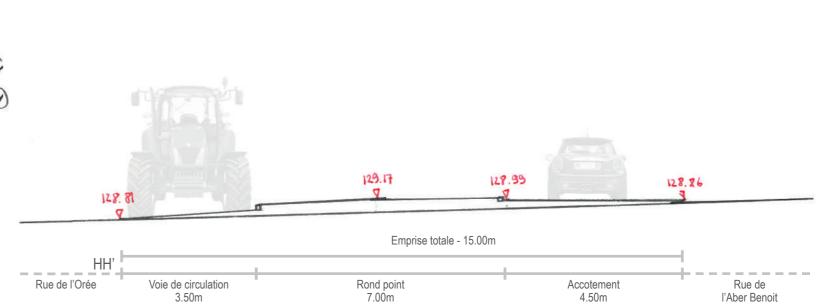
A partir de cette séquence, deux trottoirs séparés de la chaussée par une bordure sont présents de chaque cotés. On retrouve également à l'est un haut talus planté d'arbrisseaux et d'arbustes. À l'ouest, la route est bordée de maisons anciennes en pierre. Des massifs travaillés appartenant a ces parcelles privés accompagnent le trottoir. L'ensemble de cette végétation et du caractère bâtis apportent une qualité paysagère à la séquence. La position des usagers, en point haut, donne à voir les toitures et le bouquet des couronne d'arbres de la «forêt» du coeur de bourg.

La différence de niveau entre cette séquence et la suivante perturbent la visibilité des conducteurs qui adoptent une vitesse plus modéré. Le rond point de Keravel marque la fin du tronçon.









L'entrée dans le bourg accompagnée d'un accotement paysager



La dernière section mène les usagers au coeur du bourg, après avoir franchi le rond point. Un trottoir bordé de haies de jardin privés accompagne la chaussée à l'ouest. A l'est un trottoir suivis d'une large bande enherbé met à distance les maisons individuelles. Un talus planté de haies marque la séparation entre le domaine public et les parcelles privées.

Après avoir décéléré pour franchir le rond point, les automobilistes adoptent une vitesse plus raisonnable avant d'entrer dans le bourg;

La présence de différente strate de végétation, de pelouse et de massifs apportent une qualité paysagère à cette dernière section.

La RD59, de l'entrée sud au coeur de bourg Synthèse



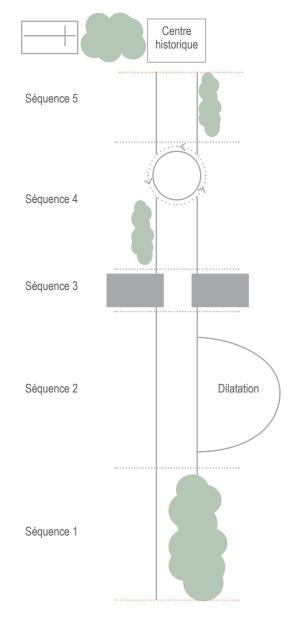


Schéma de perception



CONTEXTE ET PREMIERES IMPRESSIONS - Conclusion

Plusieurs facteurs favorisent une vitesse soutenue

Les trois premières séquences se succèdent sur un axe rectiligne avec une bonne visibilité. Les conducteurs ne décélèrent pas après avoir passé l'entrée dans le bourg et continuent à vive allure après la deuxième séquence, très ouverte. La chaussée s'élargit pour le stationnement des bus et donne un sentiment de sécurité aux automobilistes. D'une manière générale, le bâtis étant en retrait de la route laisse le champ libre aux conducteurs pour conserver une vitesse soutenue malgré la présence de piétons aux abords directe de la route.

La situation change à la sortie de la troisième séquence marquée par un pincement entre deux volumes bâtis. Le manque de visibilité et le rétrécissement des abords de la route invitent les usagers à décélérer avant d'aborder la section jusqu'au rond point. Nous remarquons aue les usagers se déplacent à une vitesse plus raisonnable sur la séquence les amenant à l'entrée du coeur de bourg.



COMPRENDRE LE TERRITOIRE

Évolution historique Du XVIIIe siècle à nos jours



L'axe de l'actuelle départementale 59 est déjà représenté au XVIIIe siècle, comme le montre la carte de Cassini ci-contre. On note également la présence de la départementale 712 permettant de se rendre à Brest ou Landerneau.

Les cartes ci dessous permettent de comprendre l'évolution de la densification du bâtis au cours des trois derniers siècles. On remarque que la période de 1960 à nos jours à été marquée par une progression importante des nouvelles construction sur la commune.



Évolution historique

1950 - 2020, des changements importants

Le traitement de la photo aérienne de 1950 met en évidence la trame du bocage agricole. Une multitude de parcelles sont séparées les unes des autres par des haies ou des cordons d'arbustes. Ces séparations physique donneront plus tard, les lignes du cadastres actuel.

La densification rurale ainsi que la politique en faveur du remembrement ont quasiment fait disparaitre ces marqueurs paysagers à forte valeur écologique du territoire de la commune. La végétation des haies n'ayant pas été arrachées à évolué pour devenir des cordons boisé. Un reliquat de cette typologie végétale est présent à l'entrée sud du bourg.

La «forêt» du cœur de bourg de Saint Divy est une curiosité ayant traversée les époques. On note sa présence, dans une emprise plus importante, sur la carte de 1950.

Les bâtiments historiques, en rouge sur la seconde carte, trouvent aujourd'hui leur place dans un tissus bâtis organisé d'une manière contemporaine. Les nouveaux lotissements se greffent aux abords de la départementale qui, à l'origine, contournait le bourg par l'est. Un groupe de maisons datant de l'avant guerre se trouvent sur dans le périmètre de réflexion, à proximité de la voirie.



Bâtis historique - Avant 1960

Bâtis contemporain - De 1960 à 2018

Construction les plus récentes

1950-1965

Bâtis

Haies bocagères

Cordons boisés

Groupe d'arbres

De 4 à 15m

Arbres et cordons boisé

De 0.5 à 2m Végétation libre et massifs composés

Analyse végétale Trois typologie de végétation en place

Les abords de la départementale présente, de l'entrée sud du bourg jusqu'au coeur de Saint Divy, un accompagnement végétal généreux. Trois typoligie de végétation se démarque.

Les abres et cordon boisé issus du parcellaire bocager. Ces reliques marque nbotamment l'entrée sud du bourg.

Une végétation libre ou composés occupe également une place importante sur les talus jouxtant la voirie ou en limite de jardin privés.

Des haies monospécifique taillée, plantée pour masquer les vues depuis l'espace public vers les parcelles privées.



De 0.5 à 2m

Haie monospécifique taillé

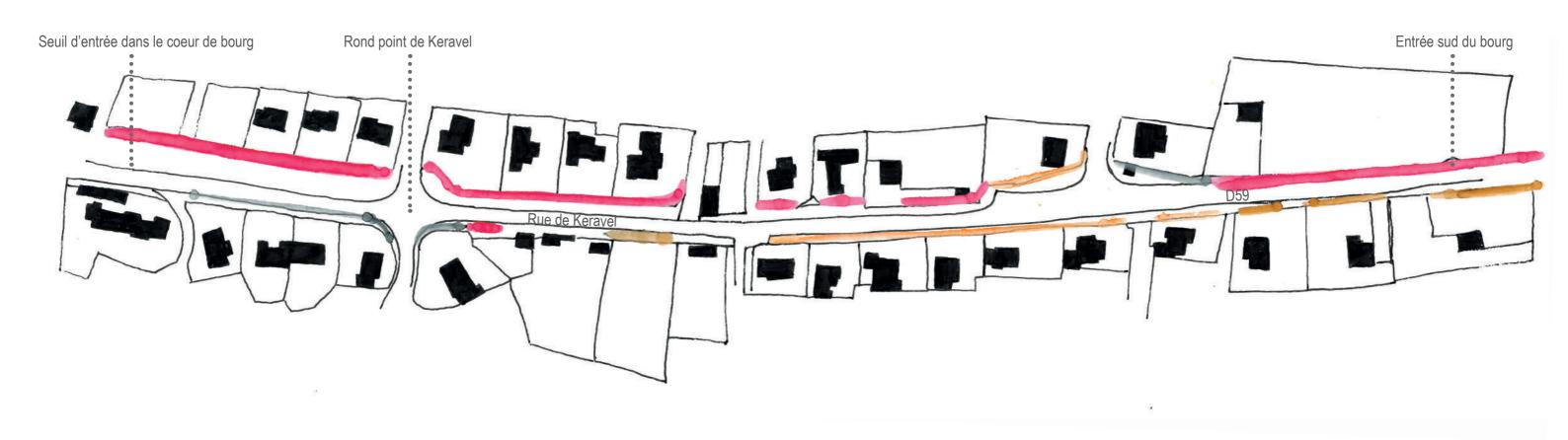
De 0.5 à 2m 0.5m Talus et fossé Talus Talus en tête de mur

Analyse de la micro-topohgraphie

Des accotements hérités du parcellaire agricole

Historiquement, les limites du parcellaire agricole étaient plantées de haies indigènes. Ces plantations se trouvaient très souvent en tête de talus, créant ainsi une trame de micro-topographie dans la campagne finistérienne.

Les accotements de la D59 se trouvent sur la quasi totalité du parcours, de l'entrée sud au cœur de bourg, entre deux talus de hauteurs variables.



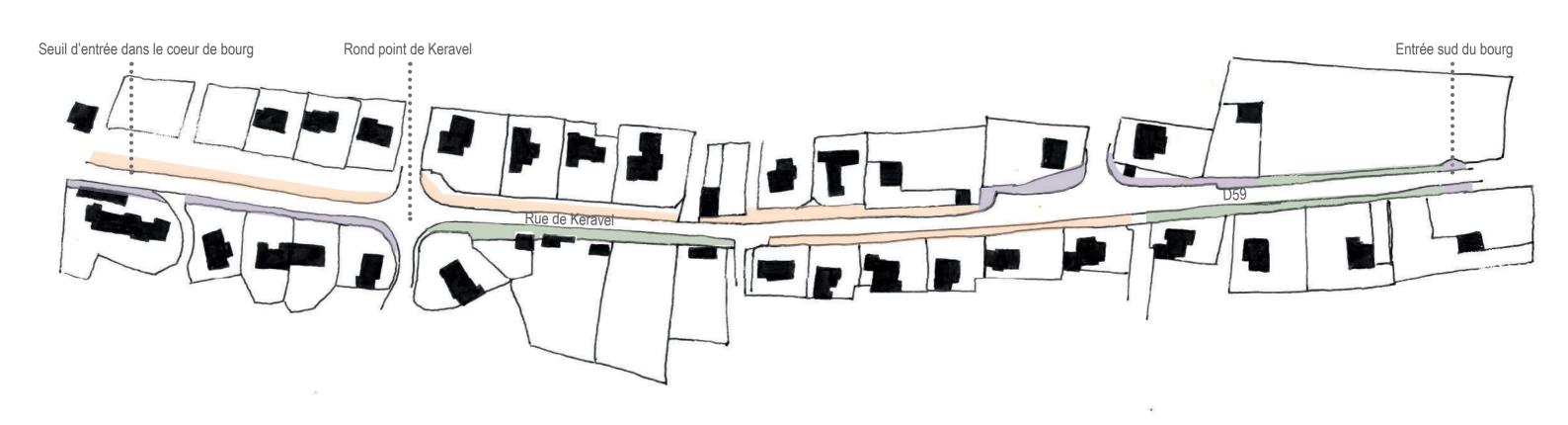
Revêtements des zones piétonnes

Diversité des matériaux et usure avancée de l'ensemble



Enrobé

Les revêtements des zones piétonnes sont hétérogènes et se succèdent sans réflexion. Une impression de cheminer sur des «rustines» se dégage de ce puzzle. Les surfaces sont usés.



Stabilisé

Gravillon enherbés

Mobilier

Diversité des installations

La D59 est accompagnée d'un modèle de mâts unique, depuis l'arrêt

de bus jusque dans le centre du bourg. Toutes les rues adjacentes, qui se connecte à la D59 sont équipées de luminaire différents.

Aucuns bancs ni corbeille ne sont présent sur les abords de la route.











Entrée de bourg

Rue Jeanne le Gall

Arrêt de bus existant - D59

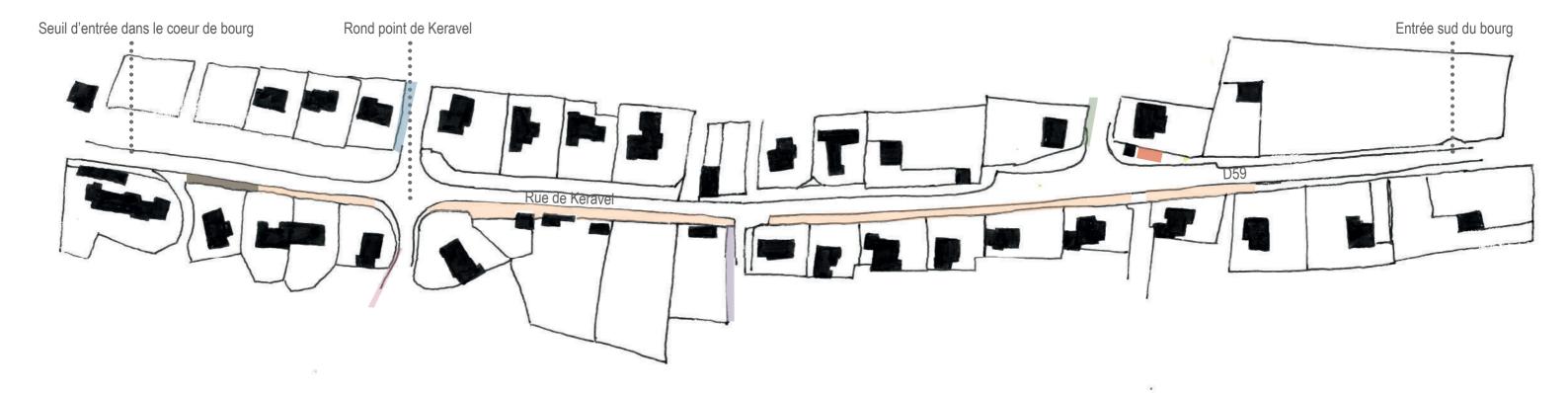






Rue des Fauvettes

Rue de l'Orée





Le réseau viaire

Les circulations douces dans le bourg et les équipements

La D59 permettait dans le passé de rejoindre le bourg de Saint-Divy. L'urbanisation s'est ensuite concentrée sur les abords de la départementale. Les espaces commerciaux, de loisirs, de culte se trouvent dans le centre ou proche du centre.

A l'ouest de la commune, il est possible de rejoindre ces points d'attraits par le réseau des route de lotissement ainsi que des cheminements piéton, loin du traffic soutenu de la D59.

Depuis l'est de la commune il est né&nécessaire de traverser la D59 ou de l'emprunter pour rejoindre les équipements (les écoles par exemple).

Une zone 30 couvre la majeure partie de la D59 sur son itinéraire à travers le centre bourg.

Sentier piéton

Sentier de randonnée

D

Point d'attrait du bourg - Équipements publics, commerces

Zone 30

PLU

Urbanisation à venir

A la lecture du PLU, les zones futures à urbaniser sont situées majoritairement au sud ouest et sud est du bourg. Elles viendront épaissir l'urbanisation existante le long de la RD59.

A terme la rue des Mésanges et la rue des Fauvettes serviront d'accès a l'ensemble du secteur urbanisé.

Parcelles 2255 et 2256 - Propriétés communales

Diagnostic voirie Avantages et inconvénients

Entrée de bourg depuis Landerneau. Largeur de voie 6.50m, fossé en accotement avec tête d'aqueduc de sécurité.

Marquage « fort » de l'entrée de ville attendu





Plusieurs entrées de parcelles à prendre en compte.

> Sécuriser les sorties de véhicule

Chambres de tirages existantes.

Mise à niveau







Eclairage public existant. Mâts hauteur 12m espacés de 30m.

> A conserver

Accotement large coté lotissement (Ouest) à exploiter.

Quai bus à créer





Diagnostic voirie Réseaux





COMPRENDRE LE TERRITOIRE - Conclusion

Plusieurs facteurs favorisent une vitesse soutenue

Avantages

- -Accompagnement végétal généreux
- -Présence de marqueurs patrimoniaux historiques (bâtis, talus bocager, ...)
 -Mobilier d'éclairage homogène sur l'axe de la D59
- -Présence d'un réseau de déplacements piéton

Inconvénients

- -Vitesse des automobilistes trop élevée
- -Diversité des revêtements
- -Usure des revêtements

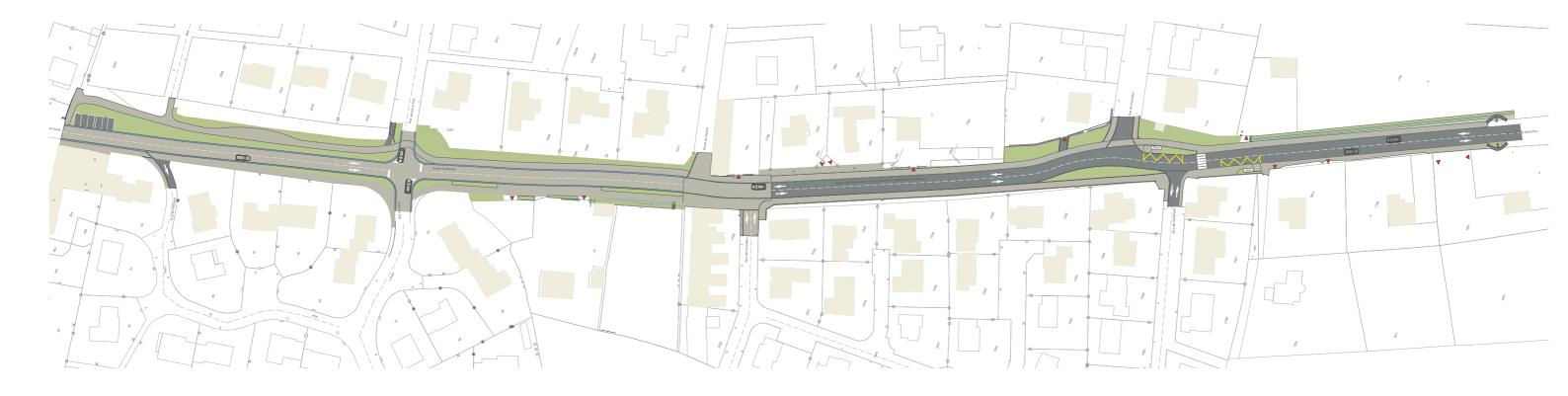


SCÉNARIO PROJETÉ

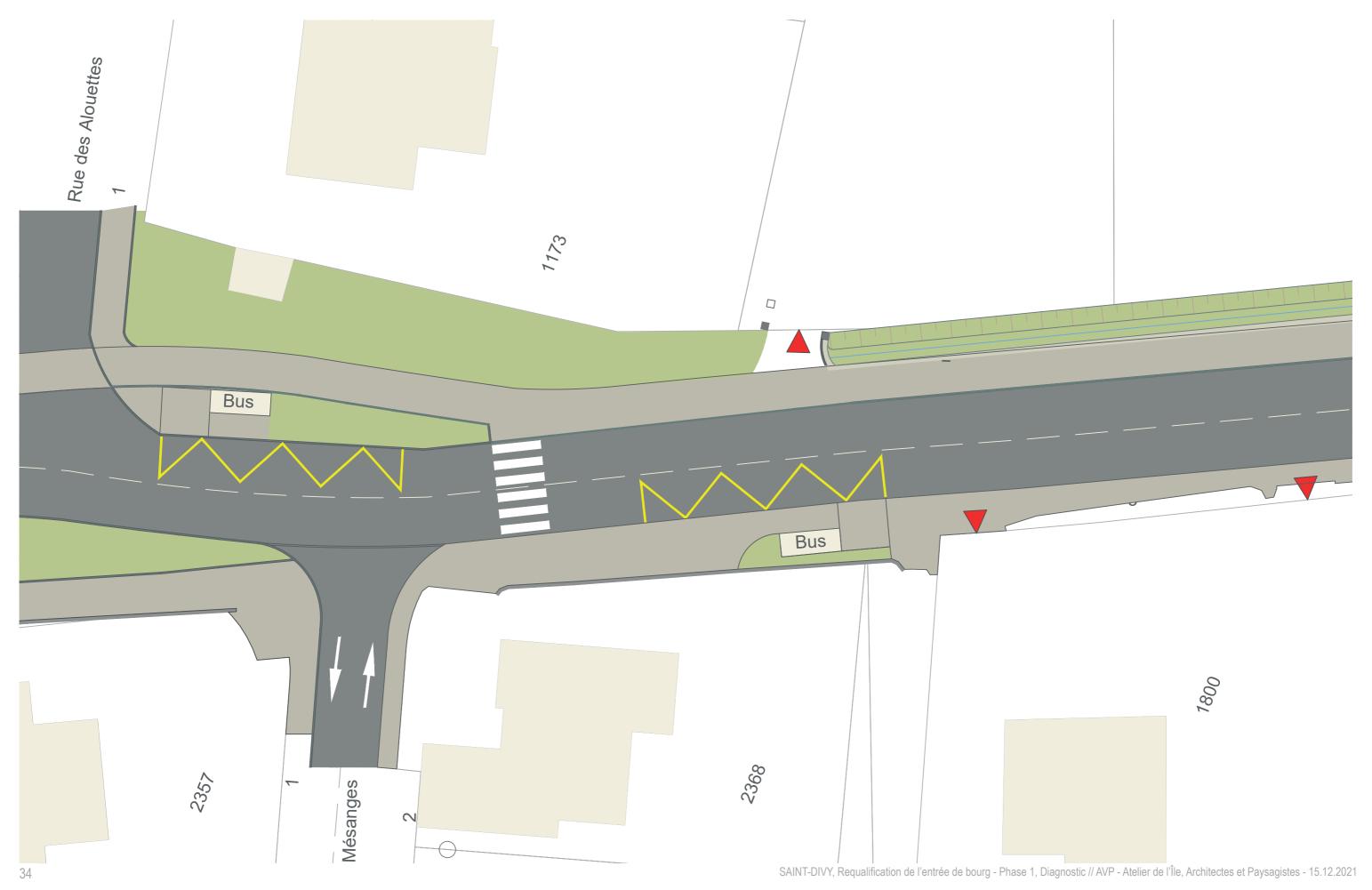
La mairie de Saint-Divy souhaite, par le réaménagement de l'entrée sud du bourg, ralentir l'allure des automobilistes et sécuriser les déplacements doux aux abords de la RD59. Le programme d'aménagement s'articule autours des points suivants:

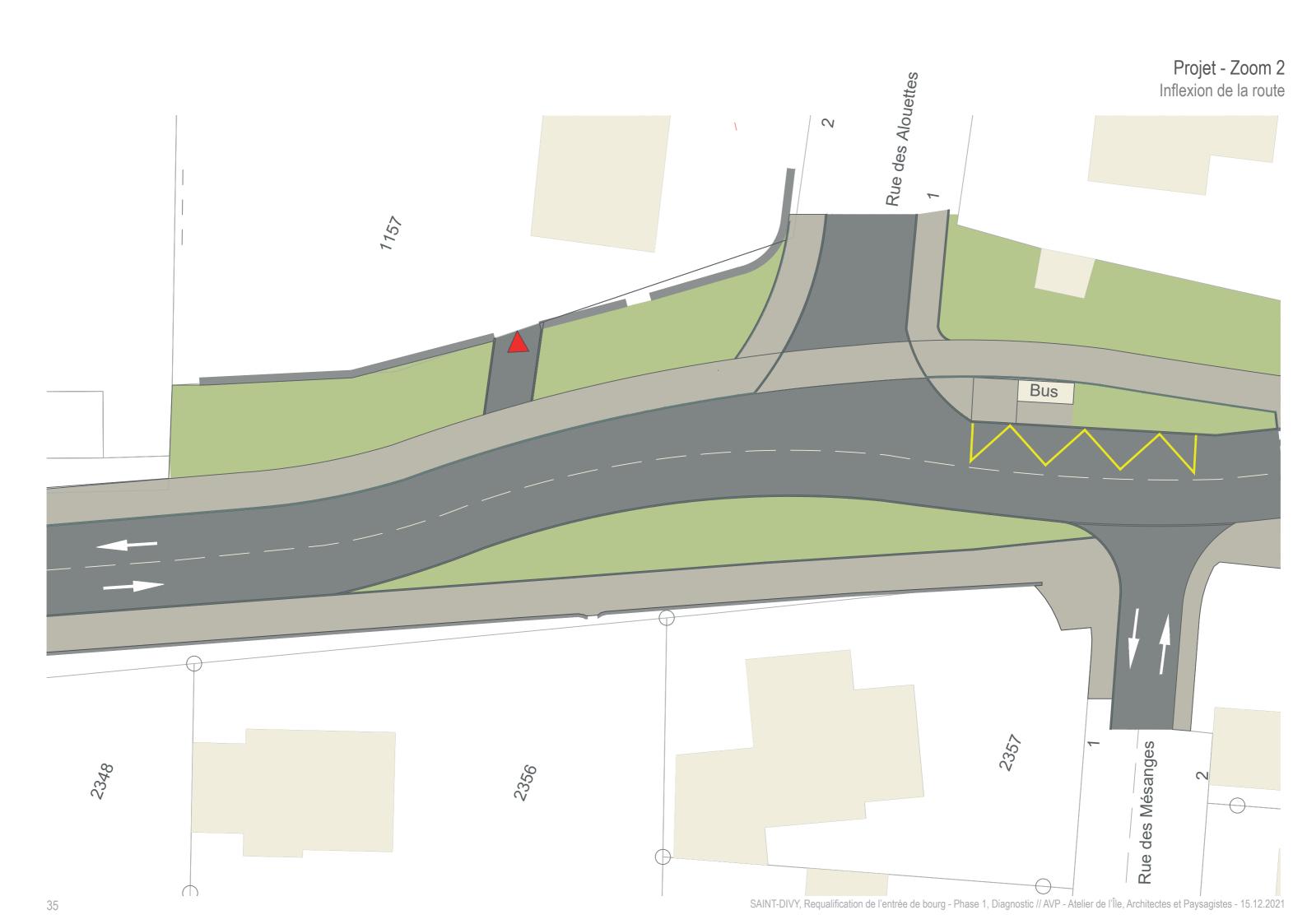
- La création de deux bandes mixtes, piétonne est cyclable, d'une largeur de 2.50m prenant place de chaque coté de la voirie. Les cyclistes en provenance de Saint Divy et s'en allant vers La Forêt-Landerneau repassent sur la voirie au niveau de la rue des Mésanges. La largeur du gabarit de la chaussée est passée à 6m sur l'ensemble du linéaire.
- Une inflexion de la chaussée au niveau de l'actuel arrêt de bus scolaire est créée pour briser la ligne droite existante et faire ralentir les flux de véhicules.
- La plateforme de l'arrêt de bus existant s'avance en direction de la chaussée et le bus opère son arrêt sur la voirie. Les automobilistes patientent derrière le car au moment du ramassage scolaire (une fois par jour). Un quai de dépose est construit au bord de la voie menant à La Forêt-Landerneau.
- Un plateau surélevé annonçant l'entrée en zone 30 est positionné à l'arrivée du point haut de la route, au niveau du pincement entre deux volumes bâtis. Un changement de revêtement de la chaussée et la pose large d'un caniveau pavé séparant les trottoirs de la voirie accompagne ce système pour signaler le changement de régime.
- L'actuel rond point de la route de Keravel est modifié en carrefour avec cédez le passage.
- Les accotements de la voirie sont revus et des plantations ponctuent le linéaire. Les volumes et la position de certains massifs sont pensés pour donner la sensation d'une réduction de la largeur de la chaussée et ainsi faire ralentir les conducteurs.
- La zone plantée au abords du cœur de bourg devient une promenade propice à la déambulation avec un point de délassement sur du mobilier. La présence du végétal renforce le caractère rural du cœur de bourg et la poursuite du boisement des abords de la Chapelle.

Plan général

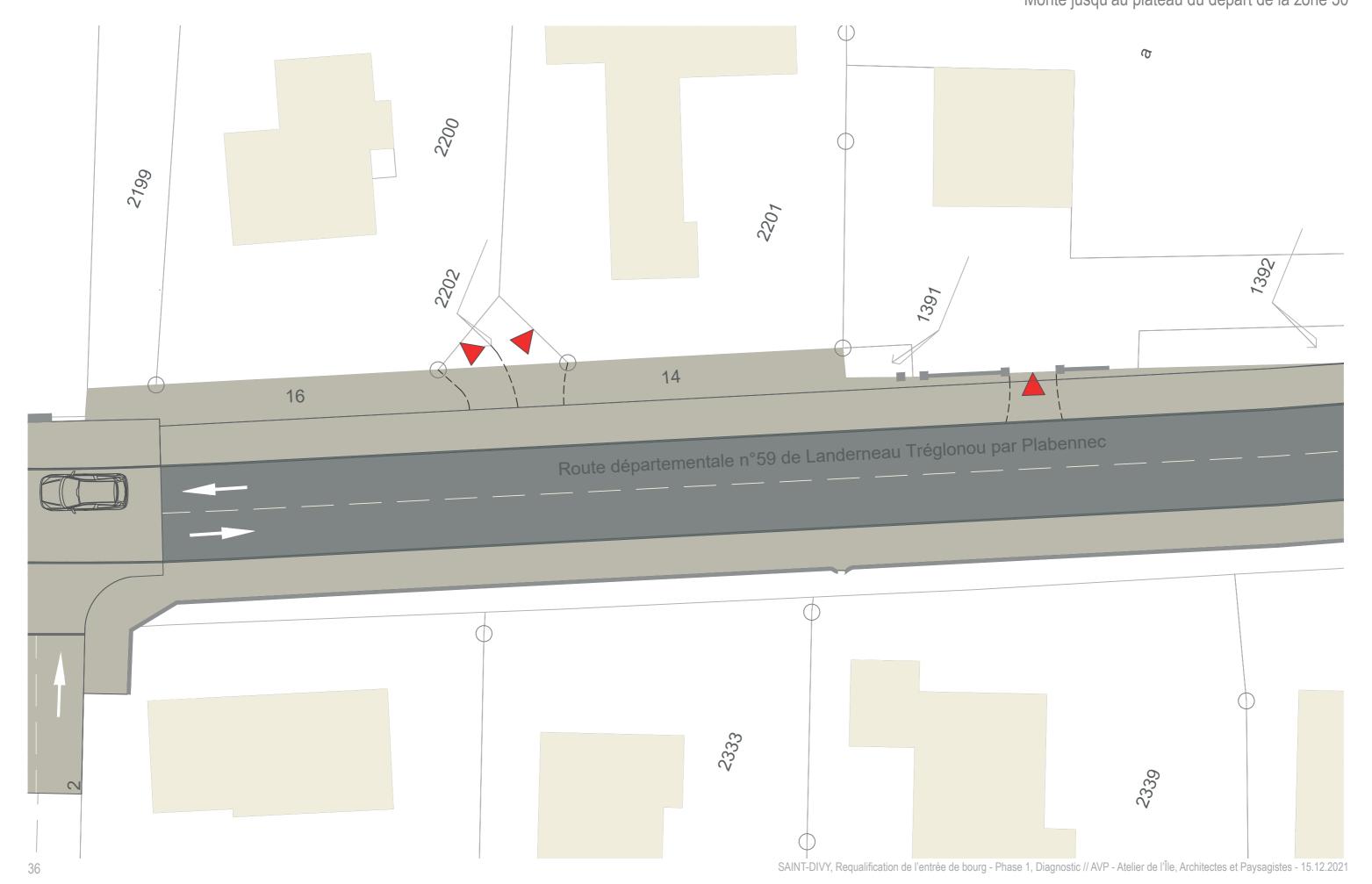


Projet - Zoom 1 Arrêt de bus

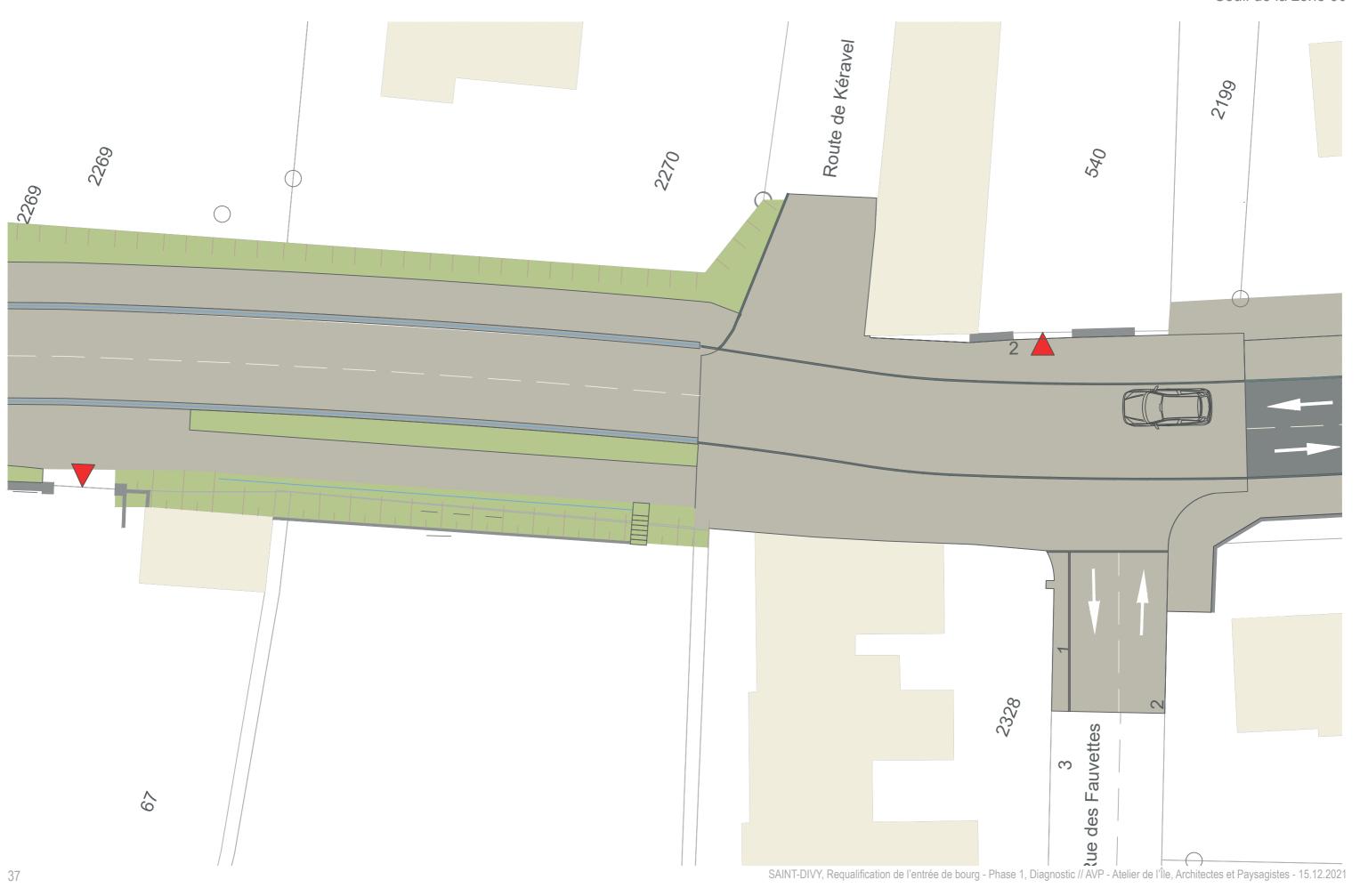




Projet - Zoom 3 Monté jusqu'au plateau du départ de la zone 30



Projet - Zoom 4 Seuil de la zone 30





Projet - Zoom 6 Entrée du coeur de bourg





