

(Le Finistère du 26 -11-1932) - Accident d'autos

Mardi, vers 11h30, s'est produite une collision, au bourg de Plozévet, à l'embranchement des routes de Pont l'Abbé et de Quimper. Un camion chargé de sable, appartenant à M. Masson d'Audierne, arrivait par la route de Pont L'Abbé. A ce moment, M. Gentric, entrepreneur de transport à Lesneut, en Plozévet, voulut faire marche arrière avec son camion chargé de blé, pour se ranger près du débit Gourlaouen (Ty Koz), croyant la route libre.

Le choc se produisit. L'arrière du camion de M. Gentric rheurta l'avant de celui de M. Masson. Il n'y eut pas heureusement d'accident de personne.

M. Mazéas, huissier à Pont- Croix, a fait les constatations d'usage.

1931- Voieries rurales et vicinales :

"Leur état déplorable est la cause de la désertion des campagnes. Il est aussi préjudiciable à la santé et à l'intérêt de la population. Cependant, en raison de la Crise, on ne peut pas augmenter les impôts. Pourtant de bonnes routes rurales entraîneraient la reprise des affaires".

Décision : Toutes les prestations départementales de 1933 seront consacrées aux routes.

1938 - Construction de caniveaux bétonnés au bourg le long de la RN 784: demande de subvention de l'Etat.



Mai 2026, IPNS

Pour nous écrire ou nous rejoindre : plozevet.hp@free.fr

Tous les numéros peuvent être téléchargés sur ces sites :

Site d'Histoire et Patrimoine : <http://plozevet.hp.free.fr/publications.html>

Blog d'Histoire et Patrimoine : <http://plozevet.hp.free.fr/Blog/>

Page 4



Histoire et Patrimoine raconte : Autrefois à Plozévet... N°56 La police du roulage.



Char de Lesplozévet réalisé à l'occasion de la Kermesse des écoles publiques.

Les premiers codes de la route, Juin 1793. (archives de Kernuz, Pont l'Abbé)

Voici les trois premiers articles de ce code de la route :

I - Les charretiers, rouliers et autres conducteurs qui fréquentent les grands chemins, tiendront invariablement leur droite, sans se détourner ni dévier, à moins qu'ils ne soient forcés par un obstacle, de manière que leurs voitures et celles venant du côté opposé, qui tiendront aussi leur droite, passent respectivement, lorsqu'elles se rencontreront, à la gauche les unes des autres.

I I - Lorsque lesdits charretiers, rouliers et conducteurs de voitures seront plusieurs ensemble, ils marcheront toujours de file à la suite les uns des autres, sans pouvoir jamais être plusieurs de front sur la même ligne.

I I I - Ils ne pourront jamais rester tous ensemble derrière la dernière voiture. Il y aura toujours un à côté du cheval de la première voiture pour la diriger et pour la conduire. Ils ne pourront pareillement monter sur leurs chevaux ou voitures, à moins qu'ils n'aient des doubles guides, ou que l'un d'eux ne marche à pied à côté des chevaux. [...]

Le Ministre de l'Intérieur, aux Membres composant
les Directoires des Départemens.

Page 1

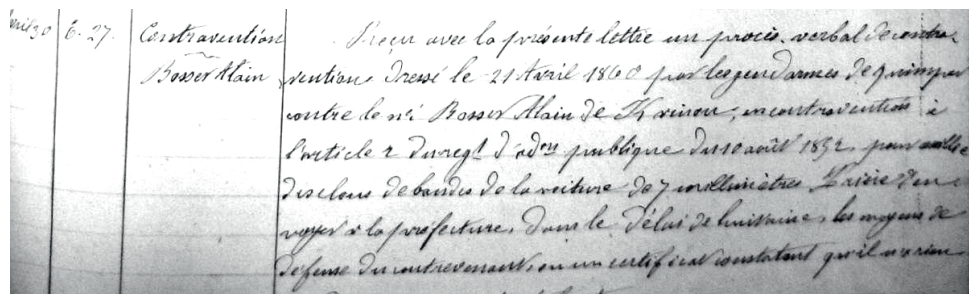
Ce code de la route fut complété à plusieurs reprises au début du 19^{ème} siècle, mais il restait difficile à appliquer pour les gendarmes des campagnes.

Les courriers du maire Pierre Julien mentionnent surtout des PV liés aux essieux contrevenant au décret suivant :

« - Les essieux des voitures ne pourront avoir plus de deux mètres cinquante (2m,50) de longueur, ni dépasser à leurs extrémités le moyeu de plus de six centimètres (0m,06).

La saillie des moyeux, y compris celle de l'essieu, n'excédera pas de plus de douze centimètres (0m,12), le plan passant par le bord extérieur des bandes. Il est accordé une tolérance de deux centimètres (0m,02) sur cette saillie, pour les roues qui ont déjà fait un certain service. »

Alain Bosser, né le 26 août 1810 et décédé le 12 janvier 1881 à Kervinou, époux de Marguerite Hélias, fut verbalisé à Quimper le 21 avril 1860 pour clous non conformes:



Contravention à Alain Bosser le 21 avril 1860.

Page suivante, la vitesse au bourg de 1857 à 1955

Relevés extraits des registres des arrêtés. (Archives de la mairie)

On notera que l'estimation de la vitesse des voitures était très approximative !

1857 Pierre Julien est maire	Article 1er : Défense est faite à tout conducteur de chevaux et voiture chargée ou non chargée, de faire courir leurs chevaux plus vite que le trot ordinaire dans l'intérieur du bourg de Plozévet. Article 2 : Défense est faite aux mêmes conducteurs de faire marcher leurs chevaux plus vite que le pas dans les endroits où il se trouverait des rassemblements d'enfants ou de grandes personnes.
1875 Yves Le Goff est maire	idem
1924 Georges Le Bail est maire	Article 1er : Les conducteurs d'automobiles, motocyclettes et autres véhicules à tracteur mécanique ne devront pas dépasser la vitesse de HUIT kilomètres à l'heure dans la traversée du bourg, des hameaux et agglomérations de la commune. Ils devront en outre, ralentir ou même arrêter leur marche toutes les fois que leur véhicule pourrait être une cause de gêne ou d'accident pour la circulation.
1927 Georges Le Bail est maire	Analogue : QUINZE kilomètres à l'heure 1927 est aussi l'année de l'instauration de la PRIORITE A DROITE. Ceci eut peu de conséquences immédiates à Plozévet : les chemins étaient étroits et les routes nationales et départementales étaient bombées, tout le monde roulait au milieu de la route et klaxonnait dans les virages et en haut des côtes...
Le 13 mai 1939 Albert Le Bail est maire	Un arrêté analogue fixe la vitesse maximale dans la traversée du bourg à TRENTE kilomètres à l'heure
En novembre 1955 Noël Larzul est maire	Cet arrêté sera abrogé; la vitesse maximale sera fonction du poids du véhicule : 20 km/h ou 35 km/h A cette époque, les limitations de vitesse seront bientôt fixées au niveau national. (50 km/h pour les poids lourds et 60 km/h pour les véhicules légers en agglomération). La recherche du taux d'alcoolémie sera permise, mais seulement en cas d'accident grave.