



Zone d'Aménagement Concerté multisites Coeur de Ville & Saudraye

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

7.6 - Étude de trafic



NEXITY

ZAC SAUDRAYE - COEUR DE VILLE (GUIDEL - 56)

ETUDE DE TRAFIC

ARCADIS - DERVENN

Emetteur

Arcadis

Réf affaire Emetteur
Chef de projet
Auteur principal
Nombre total de pages

ARCADIS - DERVENN
17-000949
Cécile CHAUMERET
Cécile CHAUMERET
59

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A	02/03/2018	Première diffusion	CEC	CPO	YED
B	27/03/2018	Corrections suite remarques Dervenn	CEC	CEC	YED
C	28/04/2022	Reprise des calculs de génération de trafic après modification de la programmation	CEC	CEC	YED
D	5/08/2022	Mise à jour du diagnostic et des données de trafics du contournement	JLO/CEC	CEC	YED
E	20/08/2022	Corrections et mesures correctives	CEC	CEC	YED

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

1 INTRODUCTION	10
1.1 Contexte	10
1.2 Périmètres de l'étude	10
2 ETAT INITIAL	11
2.1 Documents cadres	11
2.1.1 PLU	11
2.1.2 SCoT	12
2.1.3 PDU	13
2.2 Mobilité	14
2.2.1 Généralités	14
2.2.2 Domicile travail	16
2.3 Les modes actifs	20
2.3.1 Piétons	20
2.3.2 Vélo	24
2.4 Les transports en commun	26
2.4.1 Offre	26
2.4.2 Demande	26
2.5 Les infrastructures routières	28
2.5.1 Voirie	28
2.5.2 Stationnement	32
2.6 La circulation routière	35
2.6.1 Trafics	35

2.6.2 Comptages complémentaires	38
2.6.3 Les points durs	39
2.7 Sécurité	39
3 PROJETS ANNEXES	41
3.1 Déplacement du complexe sportif de Polignac	41
3.2 Projets commerciaux	42
3.3 Projets d'urbanisation diffus	42
4 SITUATION DE REFERENCE	43
5 PROJET DE ZAC MULTI-SITES SAUDRAYE ET CŒUR DE VILLE	45
5.1 Secteur Cœur de ville	45
5.2 Secteur Saudraye	47
6 IMPACTS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS	48
6.1 Méthodologie de l'étude des impacts	48
6.2 Les générations de trafics	48
6.3 La distribution des trafics	52
6.4 Les trafics futurs attendus en période hivernale	53
6.5 Les trafics futurs attendus en période estivale	55

Liste des figures

Figure 1 : Périmètre élargi de l'étude	9
Figure 2 : Périmètre resserré de l'étude	9
Figure 3 : normes de stationnement (PLU, 2020)	11
Figure 4 : Motif des déplacement (source : Audélor, 2016)	14
Figure 5 : Personnes présentes au domicile au cours de la journée (source : Audélor, 2004)	14
Figure 6 : mode de transport des déplacement (source : Audélor, 2016)	15
Figure 7 : Modes de transport des actifs habitant et travaillant à Guidel	16
Figure 8 : Modes de transport des actifs habitant à Guidel et travaillant dans d'autres communes	16
Figure 9 : Modes de transport des actifs travaillant à Guidel en provenance d'autres communes (source : INSEE, 2018)	16
Figure 10 : Rue Marc Mouëlo (source : Arcadis)	19
Figure 11 : Rue de l'Abbé Yves Coeffic (source : Arcadis)	19
Figure 12 : D162 devant la ZAC de la Saudraye (source : Arcadis)	19
Figure 13 : localisation de la zone 30 dans Guidel (source : Mairie)	19
Figure 14 : Rue Amiral Febvrier Despointes (source : Arcadis)	20
Figure 15 : Place Jaffré (source : Arcadis)	20
Figure 16 : A proximité du collège (source : Arcadis)	21
Figure 17 : passerelle de Bénoal pour la marche de loisirs à proximité de la Laïta (source : Mairie)	21
Figure 18 : traversée piétonne et larges trottoirs rue de l'Océan (source : Arcadis)	21
Figure 19 : radar pédagogique rue de St-Maurice (source : Arcadis)	21
Figure 20 : Avancement des aménagements du schéma régional des VVV (source : Départements&Régions cyclables, 1 ^{er} janvier 2017)	24
Figure 21 : Nouvel aménagement rue de Gaulle (source : Arcadis)	24
Figure 22 : Réseau de bus (source : CTRL, 2021)	25
Figure 23 : Cars scolaires en attente à proximité du collège (source : Arcadis)	25

Figure 24 : desserte bus à proximité du projet (source : CTRL, 2021)	25
Figure 25 : Bus à l'arrêt centre-ville (source : Arcadis)	25
Figure 26 : Arrêt de bus place Jaffré avec information dynamique (source : Arcadis)	26
Figure 27 : Localisation des profils en travers, secteur Cœur de ville (source : Arcadis)	28
Figure 28 : Profil en travers schématique 1 - Place Pognon	29
Figure 29 : Profil en travers schématique 2 - Place Jaffré	29
Figure 30 : Profil en travers schématique 3 - Rue Despointes	29
Figure 31 : Profil en travers schématique 4 - rue Jean-Pierre Calloch	29
Figure 32 : Profil en travers schématique 5 - rue Jean-Pierre Calloch	30
Figure 33 : Profil en travers schématique 6 - rue Febvrier Despointes	30
Figure 34 : Profil en travers schématique 7 - rue de Saint-Maurice	30
Figure 35 : Profil en travers schématique 8 - rue Marc Mouëlo	30
Figure 36 : Localisation des profils en travers Saudraye (source : Arcadis)	31
Figure 37 : Profil en travers schématique 9 - rue Joseph Léna	31
Figure 38 : Profil en travers schématique 10 - rue Joseph Léna	31
Figure 39 : Profil en travers schématique 11 - rue Joseph Léna	31
Figure 40 : Inventaire du stationnement en centre-ville (source : Arcadis, terrain 2018, vérification 2021)	32
Figure 41 : Inventaire du stationnement Secteur Saudraye (source : Arcadis, terrain 2018, vérification 2021)	32
Figure 42 : Occupation du stationnement en matinée en centre-ville (source : Arcadis, terrain 2018)	33
Figure 43 : évolution des trafics moyens journaliers entre 2006 et 2020 (source : Recueil des trafics routiers sur Routes Départementales, Morbihan)	35
Figure 44. Évolution des comptages pendant la pandémie COVID 19 en 2020 (source : Recueil des trafics routiers sur Routes Départementales, Morbihan).	35
Figure 45 : évolution des trafics (source : Audélor)	36
Figure 46 : évolution des trafics à l'échelle du Pays sur RN et RD (source : Audélor)	36
Figure 47 : Saisonnalité comparée du trafic (source : Audélor)	37

Figure 48 : trafics à la journée en véh/j, moyenne sur une semaine, (source : Département pour les comptages de 2016 et sept. 2017 et Arcadis/Alyce pour nov. 2017)	38
Figure 49 : trafics aux heures de pointe en uvp, moyenne mardi/jeudi (source : Arcadis/Alyce, nov. 2017)	39
Figure 50 : Accidents de la route mortel sur la commune de Guidel (source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2021)	40
Figure 51 : Projet d'évolution du site de Kergroëz (source : Mairie)	41
Figure 52 : OAP sur le périmètre d'étude (source : PLU et Mairie)	42
Figure 53 : Prévisions de trafic sur le périmètre d'étude horizon 2030 sans projet de ZAC (TMJA, 2 sens)	43
Figure 54 : Prévisions de trafic sur le périmètre d'étude horizon 2030 sans projet de ZAC (heure de pointe du matin, par sens)	44
Figure 55 : Prévisions de trafic sur le périmètre d'étude horizon 2030 sans projet de ZAC (heure de pointe du matin, par sens)	44
Figure 56 : Plan masse du secteur Cœur de ville (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)	45
Figure 57 : Plan du stationnement prévu sur le secteur Cœur de ville (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)	46
Figure 58 : Plan masse du secteur Saudraye (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)	47
Figure 59 : programmation (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)	49
Figure 60 : Génération de trafic jour et heure de pointe	50
Figure 61 : Génération de trafic	51
Figure 62 : Nouveaux itinéraires créés	51
Figure 63 : Distribution du trafic ZAC Cœur de Ville	52
Figure 64 : Distribution du trafic ZAC Saudraye	52
Figure 65 : Trafics futurs prévus	53
Figure 66 : les évolutions prévues et poids du projet sur les trafics	53
Figure 67 : Trafics moyens journaliers annualisés futurs avec projet	54
Figure 68 : Trafics futurs avec projet à l'heure de pointe du matin	54
Figure 69 : Trafics futurs avec projet à l'heure de pointe du soir	55
Figure 70 : prévisions de trafic en période estivale	56
Figure 71 : les évolutions prévues et poids du projet sur les trafics en période estivale	56
Figure 72 : Trafics moyens journaliers futurs avec projet en période estivale	57

Figure 73 : Trafics futurs avec projet en période estivale à l'heure de pointe du matin	57
Figure 74 : Trafics futurs avec projet en période estivale à l'heure de pointe du soir	58
Figure 75 : Carte de repérage des rues pour les tableaux de prévision de trafic (source : Géoportail)	59

Glossaire

RD : Route Départementale

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

HP : heure de pointe

HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

PL : Poids lourd

TMJA : trafic moyen journalier annualisé

TMJO : trafic moyen jours ouvrés

TV : tous véhicules

UVP : unité de véhicule particulier (1 VL = 1 uvp, 1 PL = 2 uvp)

Véh. : véhicule

VL : véhicule léger

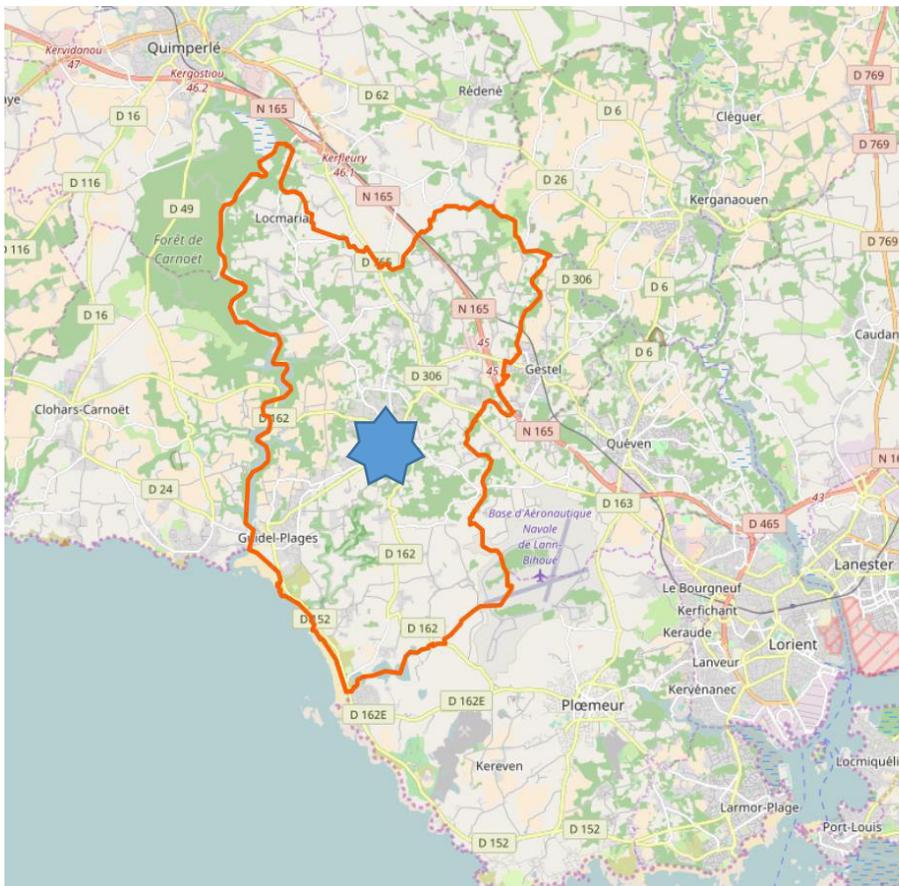


Figure 1 : Périmètre élargi de l'étude

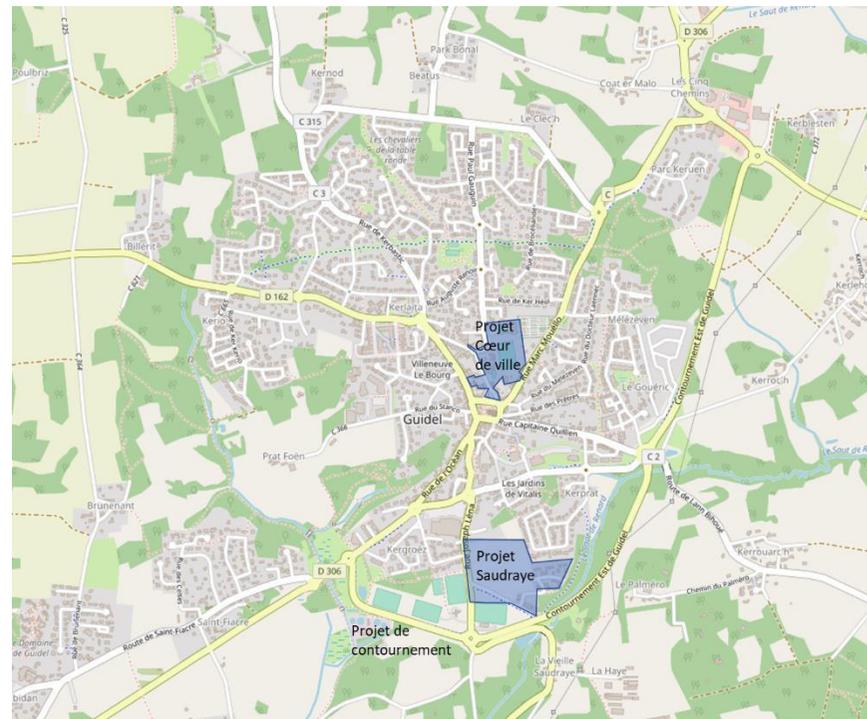


Figure 2 : Périmètre resserré de l'étude

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

Guidel est une commune littorale du Morbihan de 10 835 habitants. Elle est limitée à l'ouest par la Laïta qui marque la frontière avec le Finistère. Elle se situe à équidistance entre Lorient et Quimperlé (11km).

La commune de Guidel porte un projet de ZAC multi-site : un secteur en centre-ville nommé « Cœur de ville » d'environ 220 logements, commerces et extension d'équipement et un secteur au sud de la commune nommé Saudraye d'environ 180 logements.

Un dossier d'étude d'impact pour la création de la ZAC a été réalisé en 2012. Le traité de concession de la ZAC Cœur de Ville et Saudraye a été signé le 18 mars 2014. Les dossiers de création et de réalisation de la ZAC ont été approuvés. La modification du PLU pour le zonage spécifique à la ZAC est approuvée en 2016.

Les objectifs de la ZAC inscrits au PLU sont les suivants :

- Mettre en œuvre un aménagement global cohérent et de qualité,
- Proposer une offre de logements qui permette de conforter la croissance démographique et d'offrir à toutes les catégories de population la possibilité de résider sur la commune, notamment grâce à la réalisation de logements sociaux,
- Participer à l'agrandissement du centre-ville par l'installation de nouveaux services et équipements et contribuer au rayonnement de la commune,
- Développer les modes de déplacements doux et les transports collectifs,
- Améliorer la distribution des échanges routiers.

1.2 Périmètres de l'étude

2 périmètres différents sont utilisés pour les analyses déplacements :

- Un périmètre large à l'échelle de la commune, des communes avoisinantes (en particulier Lorient et Quimperlé) pour identifier les interactions, le fonctionnement large et les liaisons entre les bassins d'emplois et d'habitats
- Un périmètre resserré au centre-ville pour l'étude des impacts sur les voiries et les carrefours d'accès aux 2 sites du projet

2 ETAT INITIAL

2.1 Documents cadres

2.1.1 PLU

Les secteurs du projet sont en zonage :

- Uaz pour le secteur Cœur de ville
- Uaa pour le secteur Saudraye

Le PLU édicte les règles applicables au stationnement à prévoir dans les projets :

- Pour les 2 roues :
 - o Pour les logements collectifs : 1,5m² par logement (dans le bâtiment ou sous abri),
 - o Pour les équipements 1 place minimum et 1 place supplémentaire pour 15 stationnements voiture
- Pour les véhicules motorisés

DESTINATION DE LA CONSTRUCTION	AIRES DE STATIONNEMENT À PRÉVOIR
HABITAT	
• Habitat collectif	- 1 place de stationnement par tranche même incomplète de 50 m ² de surface de plancher, dont 50% couvertes pour les constructions nouvelles. - 1 place banalisée par tranche même incomplète de 250 m ² de surface de plancher. - Par dérogation, en zones Uaa, Uaz et Uam1 : 1 place de stationnement par tranche même incomplète de 80m ² de surface de plancher, dont 50% couvertes pour les constructions nouvelles.
• Habitat individuel	- 2 places - 1 place banalisée pour 3 lots en lotissement - Par dérogation, en zone Uaa et Uaz : 1 place par habitation.
• Résidences de personnes âgées	1 place pour 5 logements.
• Résidences de tourisme	1 place par logement + 1 place banalisée pour 3 logements.
• Logements locatifs avec prêts aidés par l'État (article L. 123-1-3 du code de l'urbanisme)	1 place par logement
ACTIVITÉS	
• Établissement industriel ou artisanal	30 % de la surface de plancher
• Entrepôt	30 % de la surface de plancher
• Commerces de :	
- moins de 300 m ²	- pas de minimum
- de 300 à 1500 m ²	- minimum 3 places pour 100 m ² de surface de vente
- plus de 1500 m ²	- maximum en emprise au sol 1,5 fois la surface de plancher des bâtiments commerciaux avec un minimum de 4 places pour 100 m ² de surface de vente.
• Bureau - services	60 % de la surface de plancher
• Hôtel-restaurant	- 1 place pour 10 m ² de salle de restaurant - 1 place par chambre
ÉQUIPEMENTS	
• Établissement d'enseignement du 1 ^{er} degré	- 1 place par classe
• Établissement d'enseignement du 2 ^{ème} degré	- 2 places par classe
• Établissement d'enseignement supérieur	- 100% de la surface de plancher
• Établissement hospitalier et clinique	- 1 place pour 2 lits
• Piscine - Patinoire	- 50 % de la surface de plancher
• Stade - Terrain de sports	- 10 % de la surface du terrain
• Salle de spectacle, de réunions	- 1 place pour 5 personnes assises
• Lieu de culte	- 1 place pour 15 personnes assises
• Cinéma	- 1 place pour 3 fauteuils dans le respect de l'emprise maximale prévue à l'article L. 111-6-1 du Code l'Urbanisme
• Autres lieux recevant du public	- 50 % de la surface de plancher

Figure 3 : normes de stationnement (PLU, 2020)

2.1.2 SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un outil essentiel de l'aménagement du territoire. Le PLU et le PDU doivent être conformes avec ses objectifs.

Le nouveau SCoT du Pays de Lorient était soumis à enquête publique en novembre et décembre 2017, pour remplacer celui de 2006.



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT du Pays de Lorient, arrêté en mai 2017, est organisé autour de 3 idées forces, encadrées par 4 grands principes.

Les 4 grands principes sont :

- Le **maintien de l'armature urbaine du territoire**, en 7 familles, du pôle de centralité d'agglomération aux pôles communaux secondaires
- La **valorisation de la trame verte et bleue**,
- La **poursuite de l'économie d'espace**, déjà une réalité depuis 2006
- L'engagement dans la **transition énergétique**

Les 3 idées forces développées dans le PADD sont :

- **Attractivité et développement** : tant en matière d'accueil de population, que d'accueil d'activités, par une politique de valorisation des éléments d'attractivité du territoire
- **Centralités et proximité** : Le renforcement des centralités, en faisant d'elle le lieu privilégié d'accueil de nouveaux logements, d'activités, d'équipement et de commerces
- **Identité et diversité** : Le maintien des identités, en assignant des objectifs différenciés aux différents niveaux de l'armature urbaine, parce que la contribution de chaque entité du territoire aux objectifs globaux ne peut être identiques

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) est organisé en 2 parties de 5 chapitres chacune.

- 1 Une sobriété foncière et une limitation de la dispersion urbaine
- 2 Des espaces économiques (agricoles et productifs) inscrits dans la durée
- 3 Une offre commerciale régulée et plus ancrée dans les lieux de vie
- 4 Une trame verte et bleue intégrée au projet de développement
- 5 Une ambition forte en matière d'habitat et de mobilité en réponse au défi énergétique

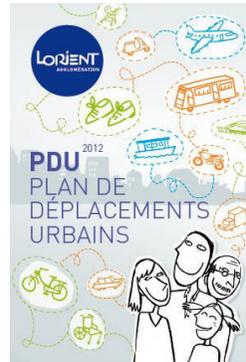
Le projet s'inscrit dans les préconisations du SCoT par

- les densités minimum prévues au projet
- la densification en site urbain existant
- la prise en compte de la trame verte et bleue

2.1.3 PDU

Les plans de déplacement urbain (PDU) définissent les principes généraux d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans les agglomérations.

Le troisième plan de déplacements urbains de Lorient Agglomération, approuvé en 2012 est construit autour de 4 grands défis. Sa déclinaison en enjeux puis en actions permet de passer de la vision politique de la question des déplacements à la mise en œuvre sur le terrain.



- **Défi territorial** : organiser le territoire pour que chacun puisse se déplacer de manière durable → raccourcir les déplacements pour favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière → passer à 50% de part modale de la voiture
 - o Densification de la ville
 - o Accessibilité et amélioration du réseau ferré
 - o Rendre plus efficaces les TC
 - o Rendre sa place aux modes doux dans l'espace public
 - o Améliorer l'intermodalité
 - o Engager la réflexion sur le stationnement
 - o Faire évoluer la logistique urbaine
- **Défi social** : assurer le droit à la mobilité pour tous et selon ses besoins → proposer des solutions de déplacements adaptées à tous
 - o Management de la mobilité (PDE)
 - o Prise en compte des déplacements atypiques
 - o Populations spécifiques : PMR, jeunes, précaires
 - o La voiture autrement (covoiturage, autopartage)
 - o Billettique

- **Défi environnemental** : améliorer la qualité de l'environnement grâce à des déplacements plus propres → qualité de l'air, environnement sonores, émissions, qualité de vie
 - o Des TC plus propres
 - o Réduire les nuisances sonores
 - o Améliorer la sécurité des déplacements
 - o Qualité des aménagements urbains
 - o Les habitudes de conduite
- **Défi comportemental** : changer les habitudes
 - o Suivre la mise en œuvre du PDU
 - o Informer et sensibiliser
 - o Concerter avec les habitants et les partenaires

L'agglomération de Lorient relance actuellement une étude pour élaborer son Plan de Mobilité (remplace le PDU). Il devrait être approuvé en 2023.

Le projet s'inscrit dans les préconisations du PDU par

- Les densités de logements du programme
- La proximité d'équipements, commerces et service sur les deux sites
- La qualité des espaces publics
- Les mailles viaires, les aménagements cyclables et piétons prévus

2.2 Mobilité

2.2.1 Généralités

Une enquête ménages-déplacements a été réalisée en 2016 sur le Pays de Lorient et permet une comparaison avec les chiffres de l'enquête de 2004. L'enquête ménages-déplacements décrit de manière précise les mouvements quotidiens des habitants, avec les motifs, horaires, lieux de départ et d'arrivée ainsi que les modes de transport utilisés : elle donne de précieuses indications sur les habitudes de déplacements des habitants de l'agglomération lorientaise.

En 12 ans, on note une forte progression de l'ensemble des déplacements, avec en moyenne de 4,39 déplacements par jour et par habitant en 2016 contre 3,99 déplacements en 2004 (une origine vers une destination pour un motif donné).

En 2016 la mobilité reste essentiellement locale et liée au domicile : 66 % des déplacements sont effectués au sein de la même commune et 76,5 % des déplacements impliquent le domicile comme origine ou destination.

En 2016 un déplacement sur deux concerne un motif non contraint, c'est-à-dire lié à des loisirs ou des achats. Ce type de déplacements a fortement progressé depuis 2004. Les déplacements liés au travail restent stables.

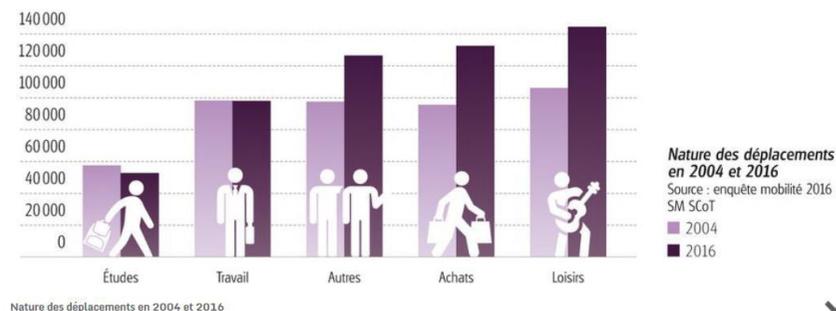


Figure 4 : Motif des déplacement (source : Audélor, 2016)

En 2004, une minorité d'habitants ne bouge pas durant la journée. La moitié des habitants de 5 ans et plus sort de son domicile entre 7h et 10h, parmi eux, près de la moitié rentrent chez eux pour déjeuner. Les retours au domicile en fin de journée sont plus étalés, entre 16h30 et 20h. Ces chiffres sont représentés sur le graphique ci-dessous.

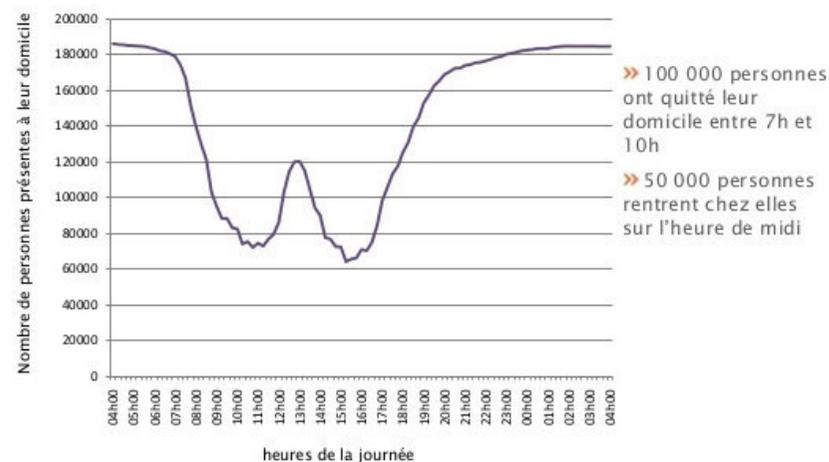


Figure 5 : Personnes présentes au domicile au cours de la journée (source : Audélor, 2004)

En 2016, la part modale de la voiture demeure prédominante puisque ce mode concerne 58 % des déplacements. La part de la voiture a baissé depuis 2004 mais le volume des déplacements automobiles a lui augmenté. De plus, si l'on observe uniquement les déplacements pour motif travail, la part de la voiture qui était de 74 % en 2004 atteint 76 % en 2016.

Le mode de transport dominant reste la voiture dans le Pays de Lorient, malgré une diminution de sa part entre 2004 et 2016. Le nombre global de déplacement a lui augmenté, tout comme la proportion de ceux liés aux motifs non contraints. Le taux de motorisation des ménages est important.

Les modes actifs progressent fortement pour l'ensemble des motifs de déplacements qu'ils soient contraints ou non. La part de la marche à pied passe ainsi de 24 % en 2004 à 31 % en 2016. Si l'usage du vélo ne représente que 3 % du volume total des déplacements en 2016, son évolution depuis 2004 est la plus rapide. Le nombre de déplacements effectués à vélo a quasiment doublé entre en 2004 et 2016. La pratique du vélo apparaît de plus en plus urbaine.

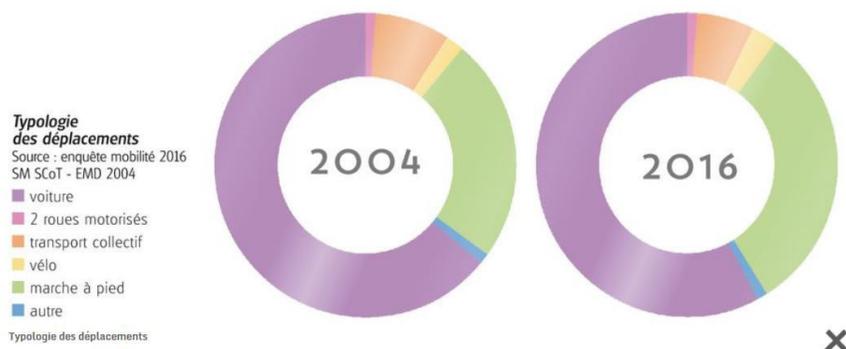


Figure 6 : mode de transport des déplacement (source : Audélor, 2016)

91% des ménages de Guidel possèdent une voiture ou plus, contre 87% dans le Morbihan ou 73% à Lorient. Ce taux est inférieur dans le bourg (83%) et supérieur dans les secteurs ruraux ou Guidel-Plage (95 à 96%). Cela signifie que 17% des ménages du bourg ne possèdent pas de véhicules (données INSEE, recensement 2013). La part des ménages non motorisé a augmenté de 2 points depuis 2009.

2.2.2 Domicile travail

La base de données INSEE 2018 sur les déplacements domicile-travail nous donne des indications sur les communes d'origine ou destination des actifs travaillant ou habitant à Guidel, ainsi que les moyens de transports utilisés pour ce motif. Elle donne des indications plus ciblées sur le territoire communal que l'enquête ménages-déplacements.

En 2018, environ 4700 actifs habitent à Guidel. Parmi eux, plus d'un quart travaille à Guidel, les 3400 restant vont aux communes de Lorient Agglomération pour une bonne partie ou au-delà. Près de 1800 actifs extérieurs viennent travailler à Guidel.

Les communes d'origine ou de destination sont visibles dans les deux cartes ci-après.

Les communes de destination principales (plus de 100 personnes) sont dans l'ordre décroissant : Lorient (27%), Guidel (25%), Ploemeur (6%), Quéven (5%), Quimperlé (5%), Caudan (5%) et Lanester (5%).

Les communes d'origine principales (plus de 100 personnes) sont dans l'ordre décroissant : Lorient (16%), Lanester (8%), Quéven (8%) et Quimperlé (7%).

Les modes de transport utilisés pour se rendre sur son lieu de travail dépendent en partie des distances parcourues.

Pour les actifs habitant et travaillant à Guidel, la voiture représente 74% des déplacements, 12% des actifs n'ont pas de déplacements (travail sur place, télétravail), 8% sont à pied, 1% en 2 roues, vélo 3% et 2 % en transports en commun.

Pour les actifs habitant Guidel et travaillant dans une autre commune, la part de la voiture est presque exclusive, avec 95% de part modale. Les 2-roues représentent 1% et les transports en commun 3%.

Pour les actifs travaillant à Guidel et venant d'une autre commune, les parts modales sont presque identiques avec 87% en voiture, 1% en 2-roues, 3% sont à pied, vélo 1% et 2% en TC.

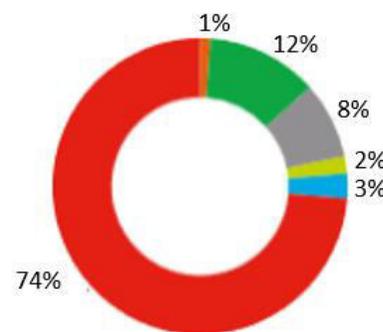


Figure 7 : Modes de transport des actifs habitant et travaillant à Guidel

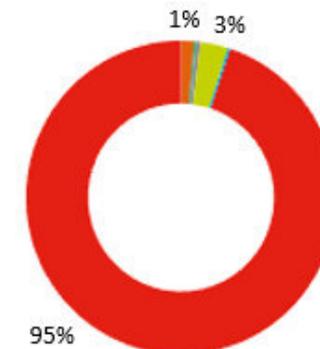


Figure 8 : Modes de transport des actifs habitant à Guidel et travaillant dans d'autres communes

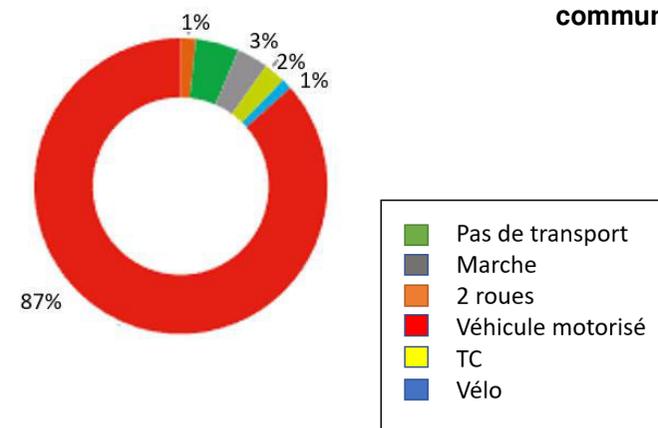
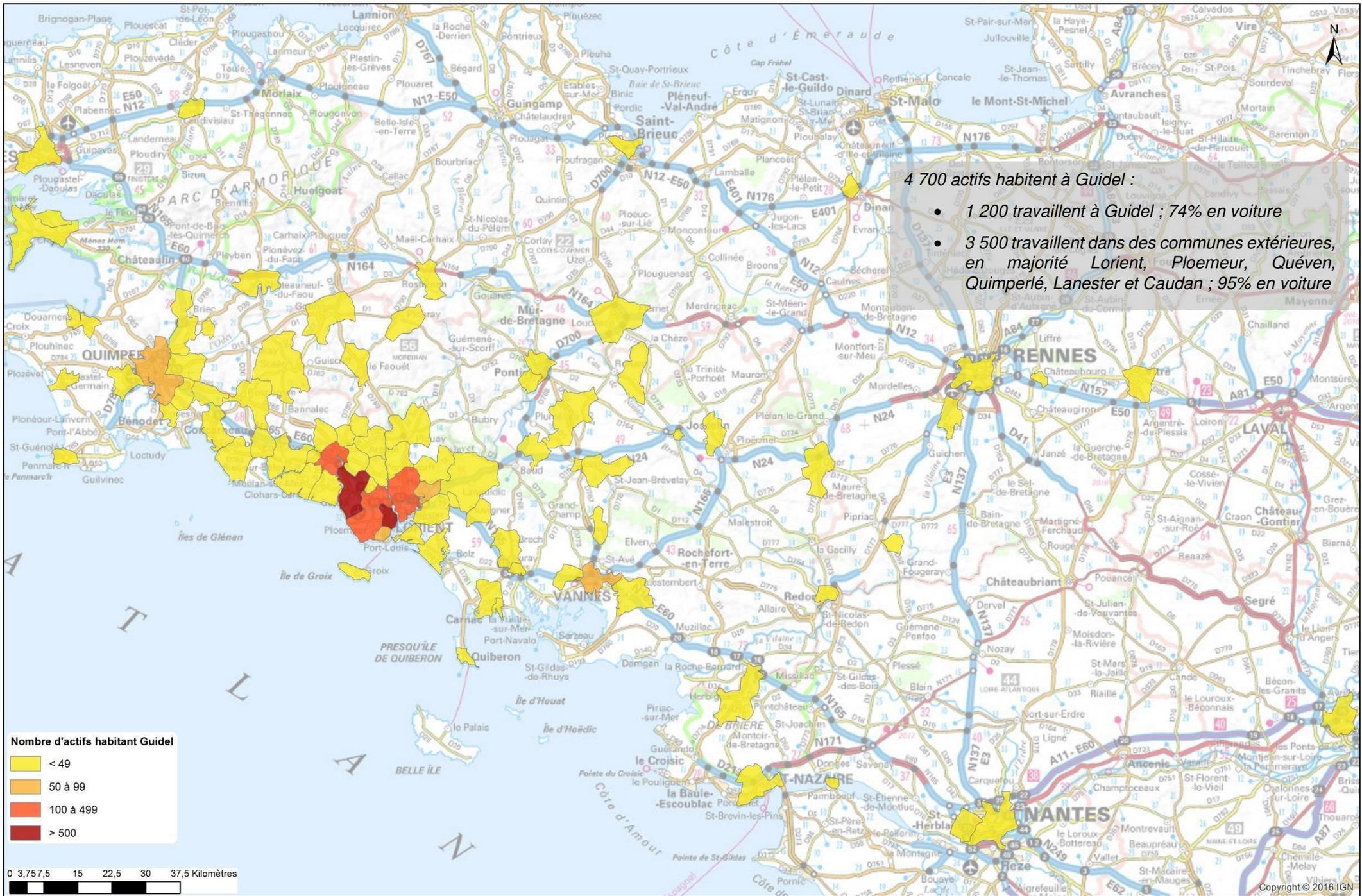


Figure 9 : Modes de transport des actifs travaillant à Guidel en provenance d'autres communes (source : INSEE, 2018)

Le mode de transport dominant pour tous les déplacements est la voiture, et cela de manière encore plus prononcée pour le motif travail. La part modale de la voiture s'élève à 95% pour les actifs venant ou allant dans une autre commune et 69% pour les déplacements des actifs internes à Guidel. Guidel est une commune de résidence plus que d'emploi. De manière globale sur le territoire du Pays de Lorient, la part relative de la



4 700 actifs habitent à Guidel :

- 1 200 travaillent à Guidel ; 74% en voiture
- 3 500 travaillent dans des communes extérieures, en majorité Lorient, Ploemeur, Quéven, Quimperlé, Lanester et Caudan ; 95% en voiture

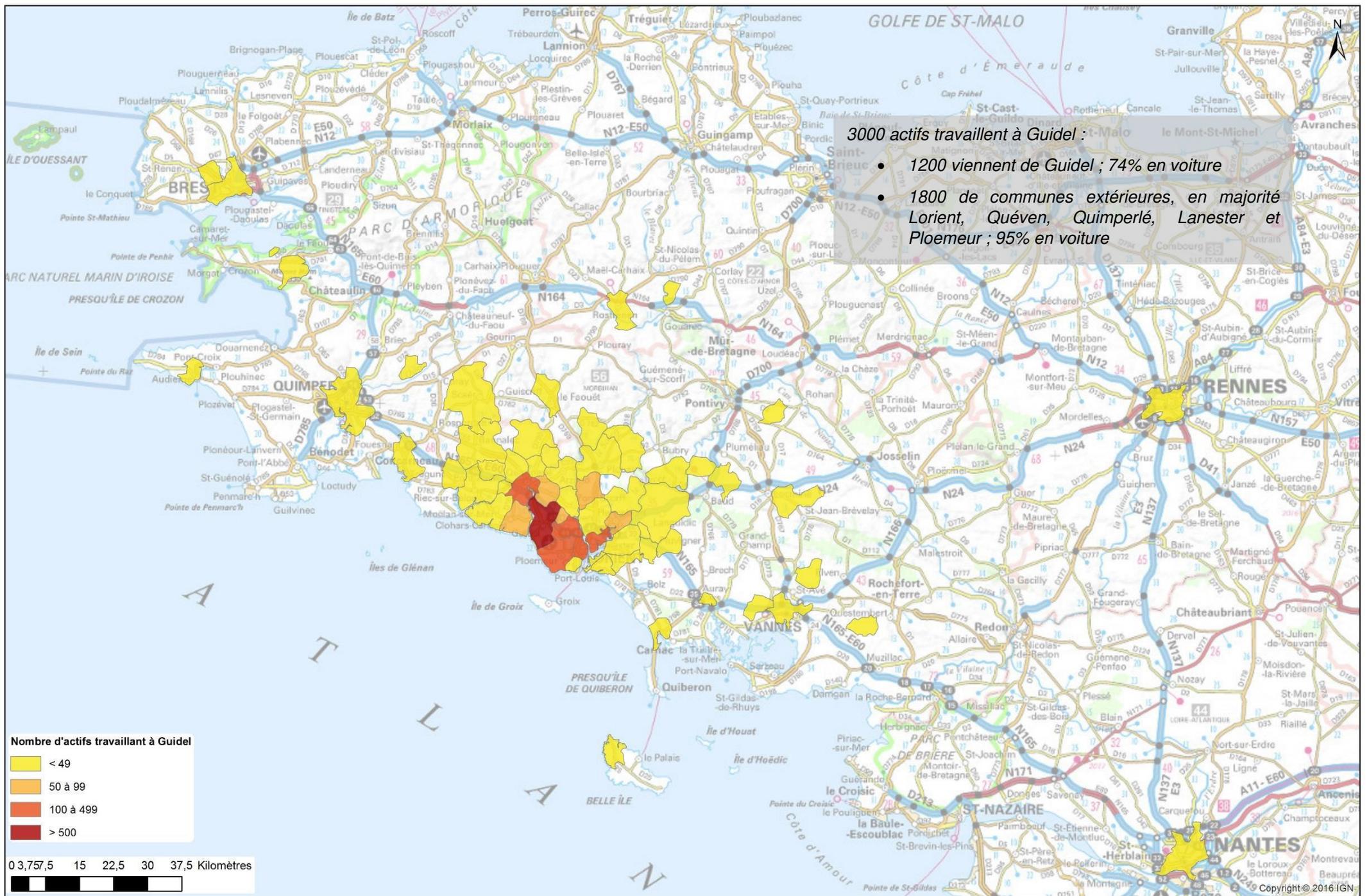




Figure 10 : Rue Marc Mouëlo (source : Arcadis)



Figure 12 : D162 devant la ZAC de la Saudraye (source : Arcadis)



Figure 11 : Rue de l'Abbé Yves Coeffic (source : Arcadis)

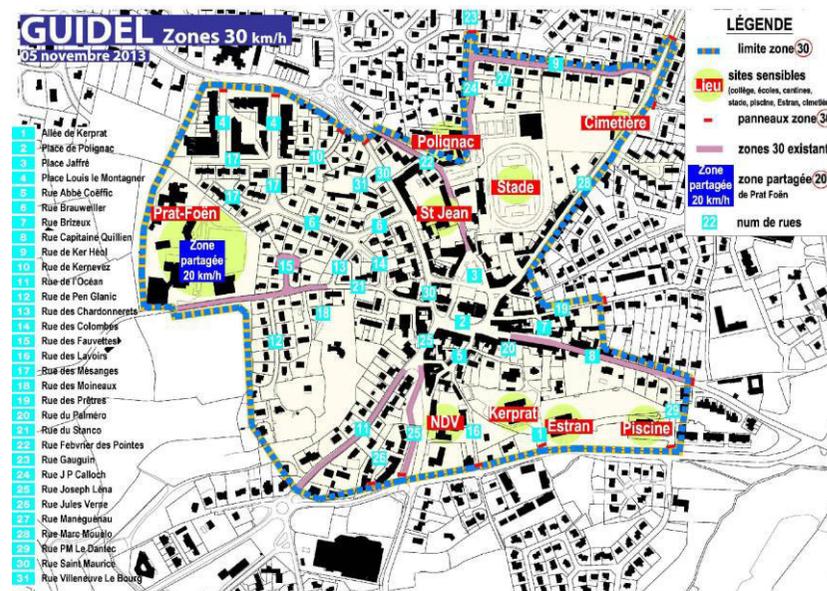


Figure 13 : localisation de la zone 30 dans Guidel (source : Mairie)

2.3 Les modes actifs

2.3.1 Piétons

2.3.1.1 Planification, incitation

Les différents documents planificateurs (SCOT, PDU, PLU, Agenda 21) insistent sur la volonté de favoriser les modes doux sur le territoire. Les moyens pour le permettre sont :

- Densifier des secteurs offrant des équipements et services afin de rendre les distances des déplacements plus courtes et réalisables à pied, avec par exemple la création de la ZAC du Cœur de Ville qui fait l'objet de ce dossier,
- Proposer des aménagements maillés et sécurisés pour les vélos et piétons, avec par exemple la création d'emplacements réservés au PLU pour réaliser la ceinture verte pour les piétons et vélos,
- Diminuer les trafics motorisés en centre-ville pour donner plus de place et de sécurité aux modes doux, avec la réalisation du contournement de Guidel par le CD56,
- Proposer des modes de transports collectifs adaptés aux usages, avec par exemple le plan Bus de Lorient Agglomération.



Figure 14 : Rue Amiral Febvrier Despointes (source : Arcadis)

2.3.1.2 Aménagements

Le secteur du centre-ville propose des qualités variables d'aménagement pour les cheminements piétons. On trouve par exemple des espaces ou trottoirs larges et agréables, réaménagés récemment sur la place Jaffré, de l'Eglise et Polignac. Des aménagements plus anciens avec des trottoirs étroits existent dans certaines rues, par exemple Léna, Stanco ou Febvrier Despointes.... Globalement, les passages piétons sont nombreux. Certains sont aménagés avec des plateaux afin de ralentir les véhicules, par exemple rue Febvrier Despointes. L'ensemble du secteur du centre-ville est en zone 30 afin de favoriser les modes doux.

A l'inverse, le secteur de la Saudraye est actuellement très peu aménagé, du fait de son positionnement hors zone agglomérée : la RD162 n'est pas bordée de trottoirs ou d'accotement, seul un chemin de randonnée traverse le site d'étude.



Figure 15 : Place Jaffré (source : Arcadis)



Figure 16 : A proximité du collège (source : Arcadis)



Figure 18 : traversée piétonne et larges trottoirs rue de l'Océan (source : Arcadis)

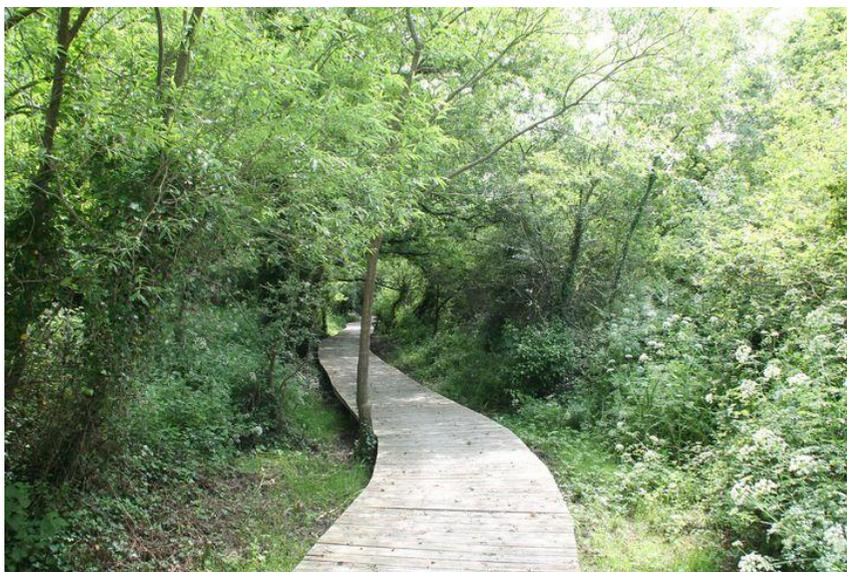


Figure 17 : passerelle de Bénoal pour la marche de loisirs à proximité de la Laïta (source : Mairie)



Figure 19 : radar pédagogique rue de St-Maurice (source : Arcadis)

2.3.1.3 Usages

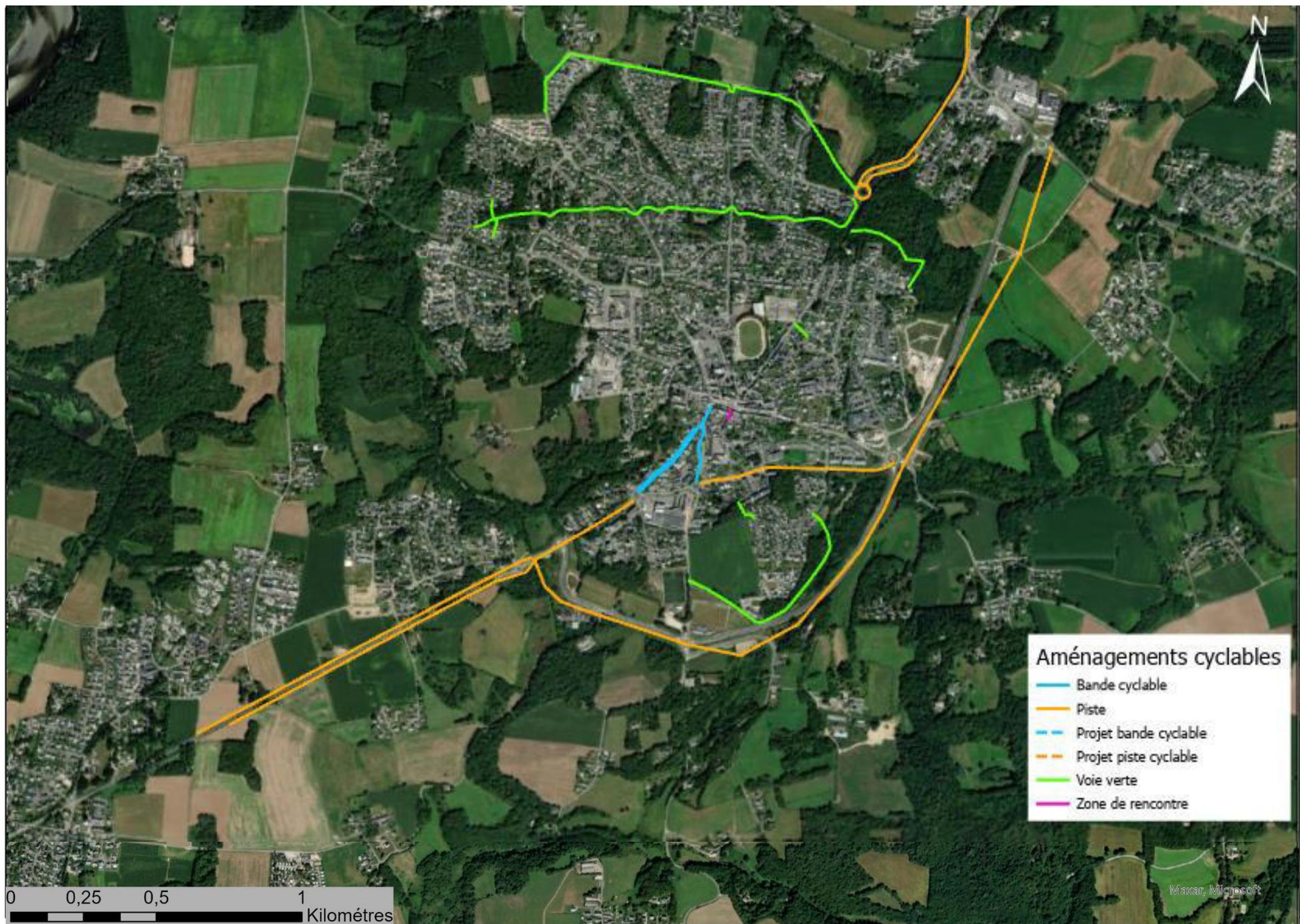
La marche à pied est un mode de déplacement utilisé principalement dans le bourg de Guidel pour un usage utilitaire, comme mode principal ou comme mode de fin de trajet (entre le lieu de départ ou arrivée vers ou depuis le stationnement, l'arrêt de transport en commun).

Le bourg de Guidel concentre les équipements, commerce et services, permettant en moins d'un kilomètre d'atteindre son lieu de destination facilement.

Les équipements scolaires, sportifs, commerces et services de centre-ville sont très facilement accessibles et la marche un mode de déplacement bien utilisé, qui nécessite une bonne sécurisation des cheminements et traversés.

La marche, en tant qu'usage de loisirs est également à prendre en compte, avec un réseau de sentiers de randonnées important sur la commune et des points d'intérêts naturel ou bâtis sur le secteur.

La marche est un mode bien utilisé dans le centre-bourg de Guidel. Il convient d'améliorer les cheminements et traversées pour les piétons sur Guidel et en particulier en accès aux équipements, commerces et services, tout en continuant la politique de diminution des vitesses des véhicules là où la densité urbaine est importante pour favoriser la sécurité de tous.



Aménagements cyclables

- Bande cyclable
- Piste
- - - Projet bande cyclable
- - - Projet piste cyclable
- Voie verte
- Zone de rencontre

0 0,25 0,5 1
Kilomètres

2.3.2 Vélo

2.3.2.1 Planification, incitation

Le schéma cyclable d'agglomération approuvé en 2005 par Lorient Agglomération prévoit la réalisation des itinéraires inscrits au schéma régional des véloroutes et voies vertes, la réalisation d'aménagement pour les déplacements quotidiens et la réalisation de cartes des itinéraires de randonnées pédestres et cyclables.

Tous les nouveaux aménagements prennent en compte les usagers cyclistes, soit par la réalisation d'aménagement sur ou à proximité de la voirie, soit par une diminution des vitesses (zone 30, zone de rencontre) qui favorise la mixité sur chaussée.

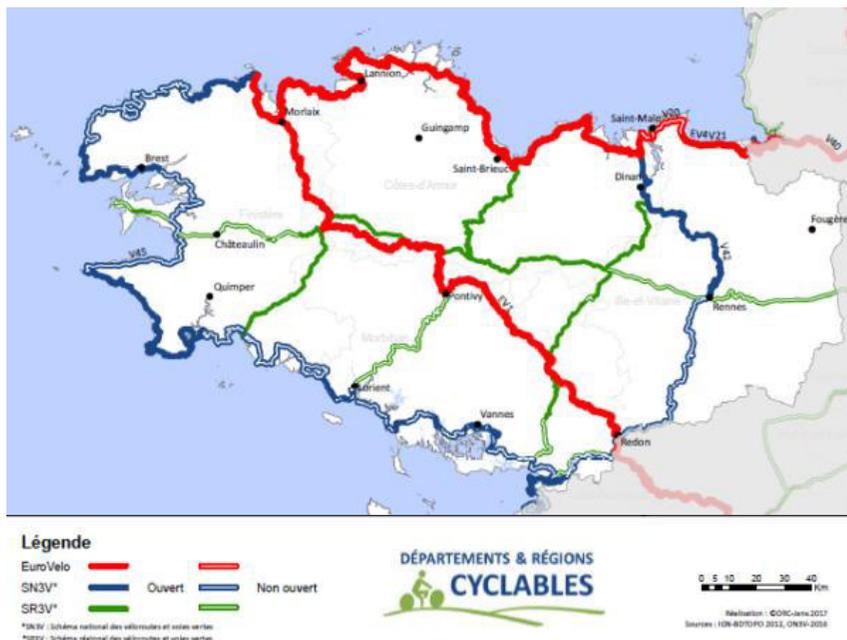


Figure 20 : Avancement des aménagements du schéma régional des VVV (source : Départements&Régions cyclables, 1^{er} janvier 2017)

2.3.2.2 Aménagements

Deux types d'aménagements coexistent sur la commune : des pistes ou bandes cyclables aménagées par le département le long de routes départementales et des voies vertes mélangeant les piétons et les cyclistes sur des sentiers éloignés des voies de circulation.

L'offre existante est visible sur la carte page précédente.

Il est possible de mettre en évidence certains projets qui ont été réalisés il n'y a pas si longtemps : Bandes à sens unique sur la rue Joseph Lena, des pistes cyclables unidirectionnelles sur la rue du Général de Gaulle et une piste bidirectionnelle sur le projet de contournement au sud et est de la commune.

Une centaine de places de stationnement vélos est répartie dans le centre-ville, à proximité des équipements, commerces et services.

2.3.2.3 Usages

Utilisé principalement pour les déplacements vers le collège, le travail ou les équipements, commerces et services du centre-bourg, le vélo reste tout de même marginal en période hivernale. En période estivale, son usage, principalement de loisir, augmente fortement.



Figure 21 : Nouvel aménagement rue de Gaulle (source : Arcadis)

Principalement utilisé en période estivale, le vélo est un mode adapté pour les déplacements quotidiens et de loisirs sur la commune. Les aménagements se développent et la réduction des vitesses en centre-ville permet de sécuriser les cyclistes.



Figure 22 : Réseau de bus (source : CTRL, 2021)

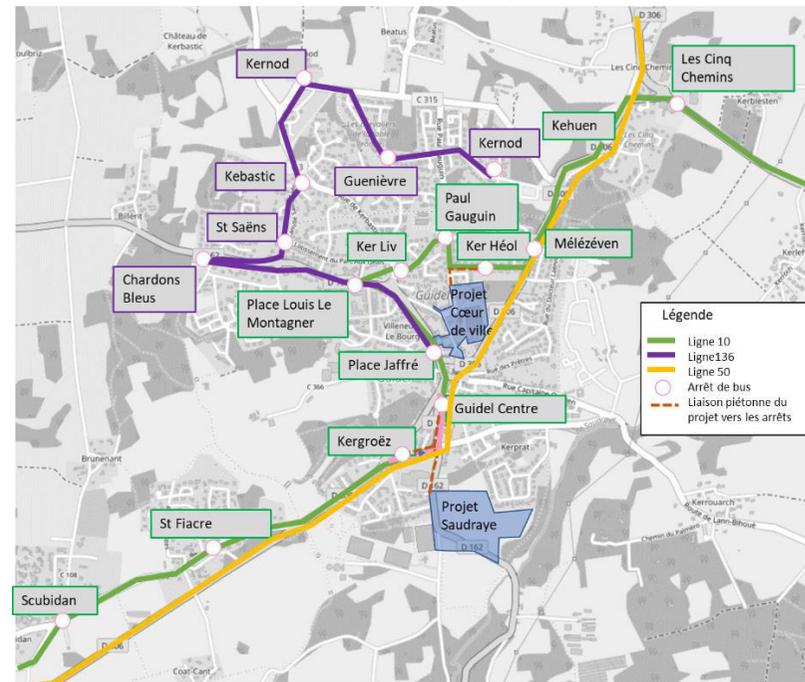


Figure 24 : desserte bus à proximité du projet (source : CTRL, 2021)



Figure 23 : Cars scolaires en attente à proximité du collège (source : Arcadis)



Figure 25 : Bus à l'arrêt centre-ville (source : Arcadis)

2.4 Les transports en commun

2.4.1 Offre

La Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient est autorité organisatrice de transport sur le territoire. La Compagnie de Transport de la Région Lorientaise (CTRL) exploite le réseau de bus urbain qui dessert la commune de Guidel.

La ligne régulière n°10 Guidel-Plage – Ploemeur-Kerbenès en passant par Lorient Centre et la gare dessert des arrêts dans le centre-ville de Guidel à proximité du projet : Guidel Centre, place Jaffré et Kergroëz.

La ligne propose 25 services par jour depuis Guidel Plages vers PLŒMEUR Kerbernès et 24 depuis PLŒMEUR Kerbernès vers Guidel Palges (deux de plus au départ de Faouëdic) en semaine (tant en période scolaire que pendant les vacances), avec une amplitude horaire de 6h à 23h. Avec le changement des lignes existantes, la fréquence des transports publics a été réduite par rapport à celles établies en 2018. Ils se situent actuellement entre 30 à 90 minutes tout au long de la journée.

Les samedis, le service diminue avec 20 trajets vers PLŒMEUR Kerbernès et 18 GUIDEL Plages (deux de plus au départ de Faouëdic). Les dimanches et les jours fériés le service est réduit à 5 trajets dans les deux sens entre le 10h et 19h.

Ligne 136 sur réservation (service transport à la demande-TAD), qui circule entre Guidel Roi Arhur et Guidel Place Jaffré, avec 8 arrêts. Le service part de Guidel Roi Arthur à 9h et 14h, et de Guidel Place Jaffré à 12h et 17h. Le fonctionnement de cette ligne est déclenché après la réservation par téléphone, au plus tard la veille du déplacement.

Il existe également la ligne estivale 50, qui circule entre LORIENT Gare d'Échanges <> QUÉVEN Clairière

Un service de proximité est mis en place durant la période scolaire pour des dessertes plus rapides et adaptées vers les établissements d'enseignement (écoles, collèges et lycées).

2.4.2 Demande

En 2020 le nombre total de validations sur la ligne 10 est de 170 472. La fréquentation est au-dessus de la moyenne du réseau mais en baisse depuis 2008, avec des fréquences légèrement au-dessus de la moyenne des lignes.

Une enquête menée sur la ligne en 2021 pendant une semaine, montre que les arrêts de Guidel sont bien fréquentés, avec les 5 chemins (5% des validations), Kergroëz (4,5%) et Guidel centre (3,6%) direction Kerbernès. En direction Guidel plages, l'arrêt Guidel centre est conservé à une fréquence similaire (3.4% des validations). Les heures les plus fréquentes sur la ligne sont à 7h avec 18,5%, 9h avec 9,5% et 18h avec 9,7% des validations quotidiennes.

Principalement utilisé par les scolaires, la ligne de bus qui permet de rejoindre Lorient propose une fréquence de 30 à 90 minutes toute la journée.



Figure 26 : Arrêt de bus place Jaffré avec information dynamique (source : Arcadis)



Hiérarchisation des voies

- Route nationale
- Route départementale structurante
- Route départementale secondaire
- Route départementale locale



2.5 Les infrastructures routières

2.5.1 Voirie

2.5.1.1 Hiérarchisation du réseau

Le réseau routier est organisé en étoile autour de la commune :

- La RD 765 (ancienne RN 165) qui relie Lorient à Quimperlé en passant par les Cinq Chemins.
- La RD 306 qui relie Gestel à Guidel-Plages, en passant par Pen Mané, les Cinq Chemins et le centre de Guidel.
- Parallèlement à l'ancienne D306, se trouve la nouvelle déviation RD 306 est de Guidel, qui modifie le tracé de la voie pour contournement du centre-ville entre la RD 765 et le sud de Kergroëz, avec raccord de la RD 162.
- La RD 162 qui relie Ploemeur au Finistère en passant par Loyat, Saint-Mathieu, le centre-ville pour rejoindre Le Pont Saint-Maurice.
- La RD 152 est la route côtière qui relie Larmor-Plage à Guidel.

Les RD 306 et RD 162, axes traversant la commune, se situent à proximité du site d'étude

Ce réseau est complété par un axe structurant à l'échelle régionale : la RN165 traverse le territoire de Guidel dans sa partie nord-est, sur une longueur d'environ 6 km. Cet axe à 2x2 voies qui relie Nantes à Brest, est doté d'un diffuseur situé à hauteur de Pen Mané et permet un accès rapide de la commune vers et depuis Lorient, Quimper ou au-delà.

Les voies communales constituent un maillage bien développé et représentent un réseau d'environ 97 km. Deux types de voies communales peuvent être considérés :

- Les voies communales des zones agglomérées que forment le centre de Guidel, Guidel-Plages et les résidences de Saint-Fiacre, Keranna, Kerven, Poul er Zant et de Le Hirgoat : le linéaire de ce type de voies est de 44 kilomètres. Dans les opérations d'urbanisme récentes au nord du centre-ville, la desserte des habitations se termine souvent en impasse.

- Les voies communales de la zone rurale qui desservent les villages. Dans cette catégorie, les voies principales permettent de relier le centre de Guidel aux communes voisines : Redené, Quéven et Ploemeur.

Bien dotée en réseau routier, la commune de Guidel est facilement accessible en voiture depuis le réseau structurant d'agglomération, permettant de rejoindre le centre de Lorient en un quart d'heure.

Le réseau organisé en étoile autour de la place de l'église concentre les flux là où la densité urbaine et les circulations piétonnes sont les plus fortes, dans des emprises contraintes. Le contournement réalisé en 2020 permet d'éviter la traversée du centre-ville à une partie des flux de transit.

2.5.1.1 Profils en travers

Les profils en travers schématiques des voies à proximité des deux sites sont présentés ci-dessous. Certaines voies présentent des emprises réduites qui ont conduit à une mise en sens unique avec des trottoirs étroits.

Secteur Cœur de ville

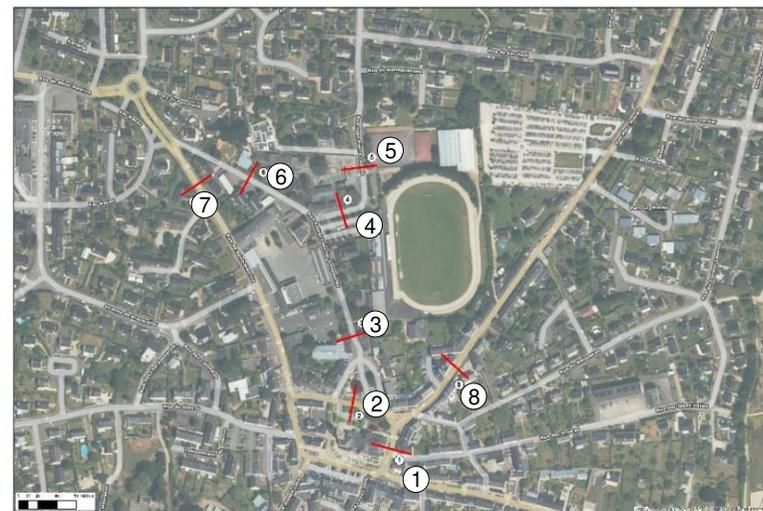


Figure 27 : Localisation des profils en travers, secteur Cœur de ville (source : Arcadis)

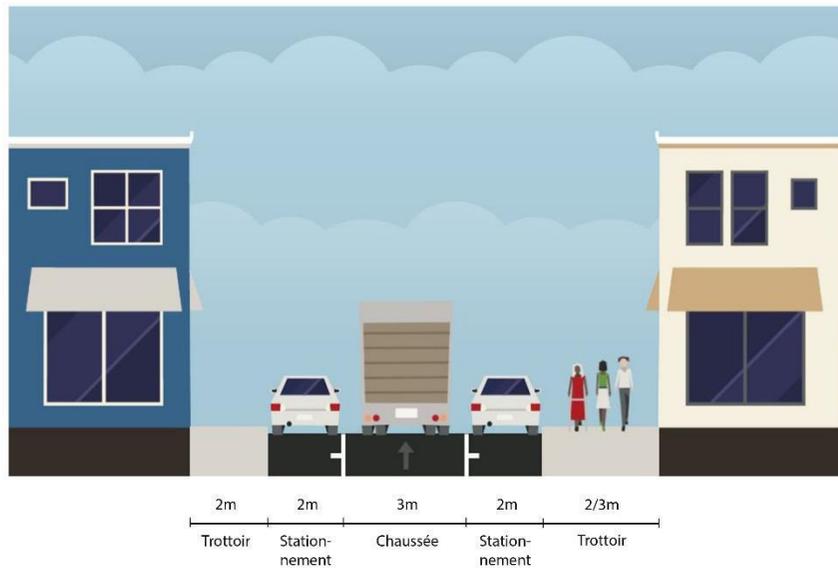


Figure 28 : Profil en travers schématique 1 - Place Polignac

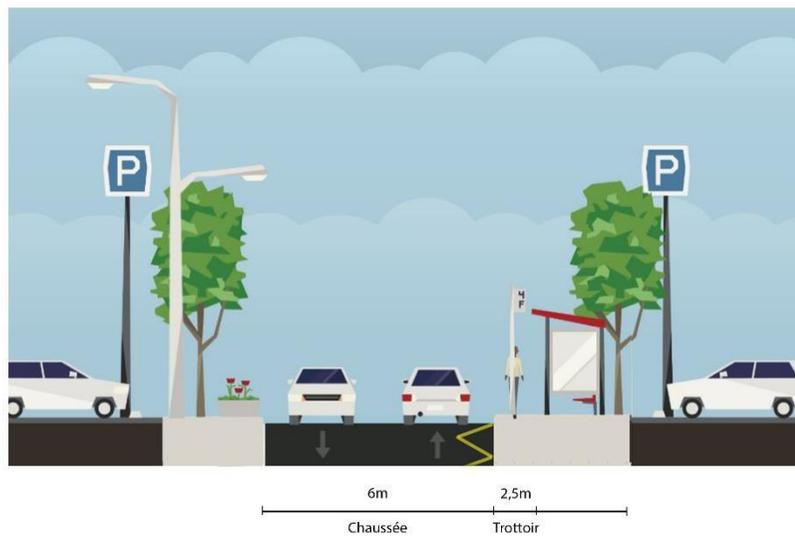


Figure 29 : Profil en travers schématique 2 - Place Jaffré



Figure 30 : Profil en travers schématique 3 - Rue Despointes

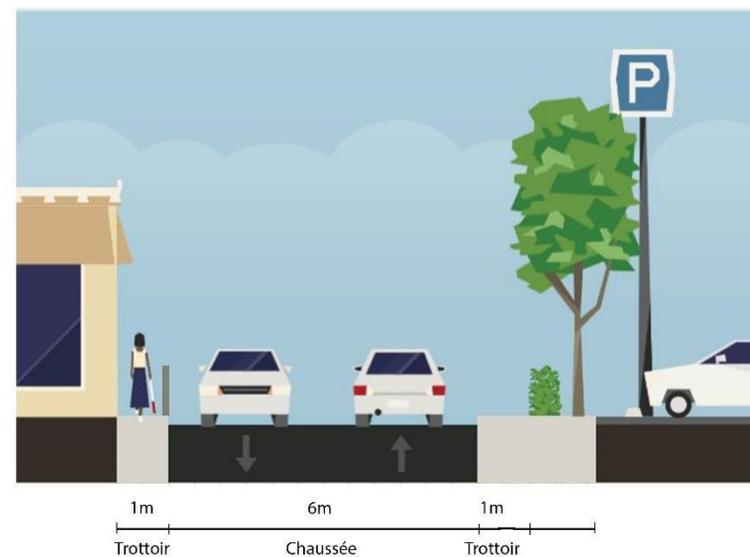


Figure 31 : Profil en travers schématique 4 - rue Jean-Pierre Calloch

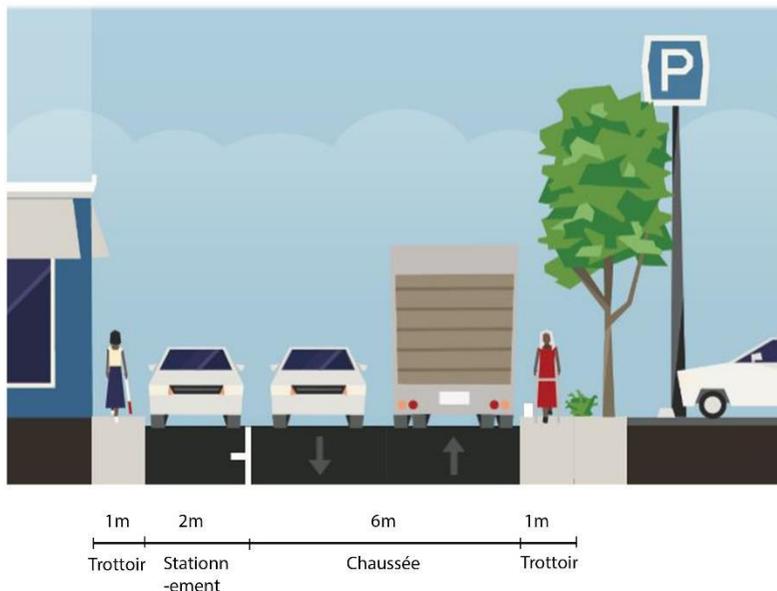


Figure 32 : Profil en travers schématique 5 - rue Jean-Pierre Calloch



Figure 34 : Profil en travers schématique 7 - rue de Saint-Maurice

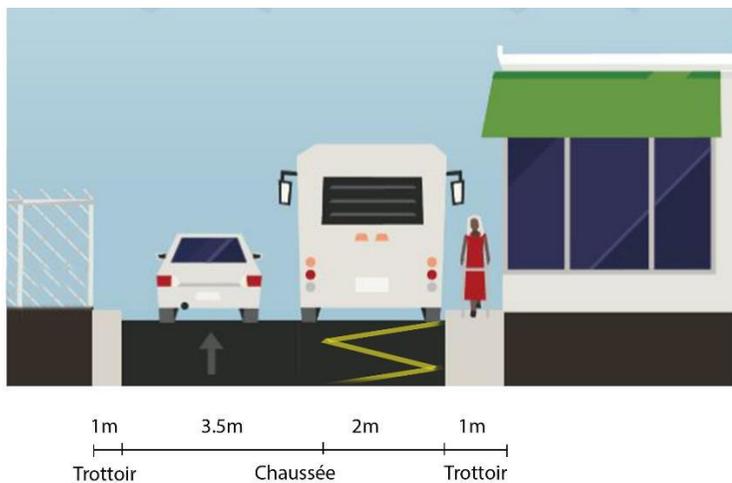


Figure 33 : Profil en travers schématique 6 - rue Fevrier Despointes

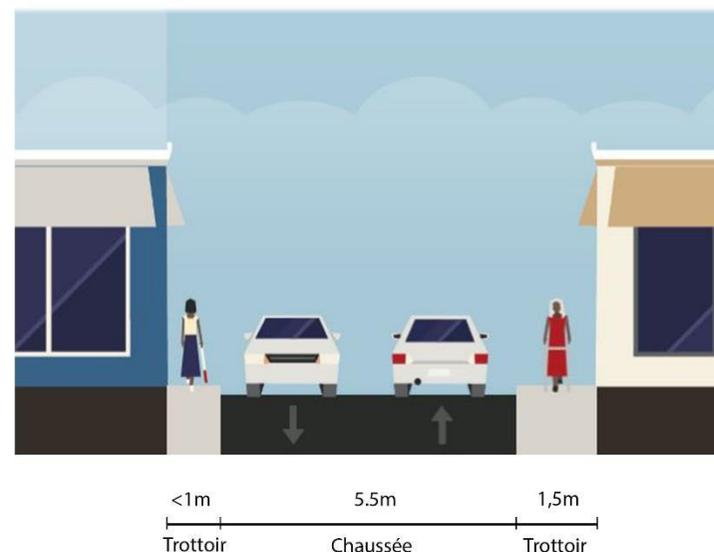


Figure 35 : Profil en travers schématique 8 - rue Marc Mouëlo

Secteur Saudraye



Figure 36 : Localisation des profils en travers Saudraye (source : Arcadis)

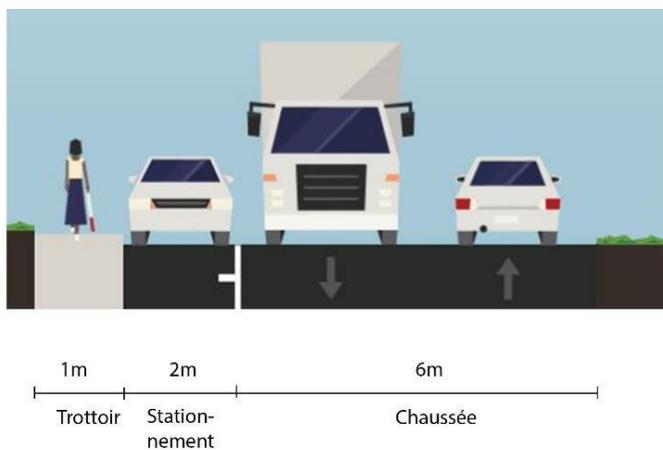


Figure 37 : Profil en travers schématique 9 - rue Joseph Léna

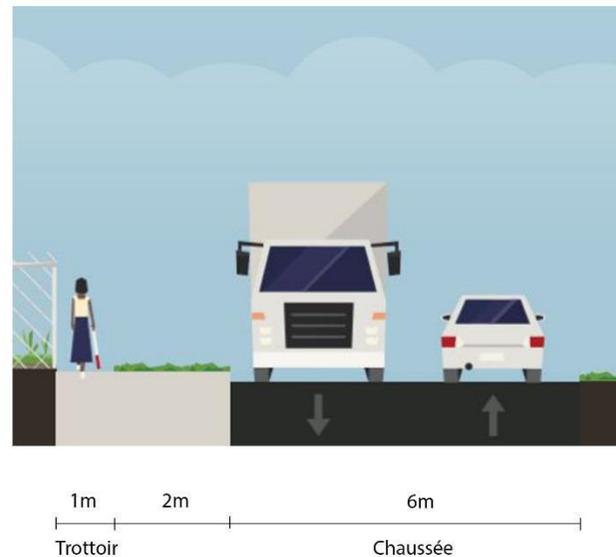


Figure 38 : Profil en travers schématique 10 - rue Joseph Léna

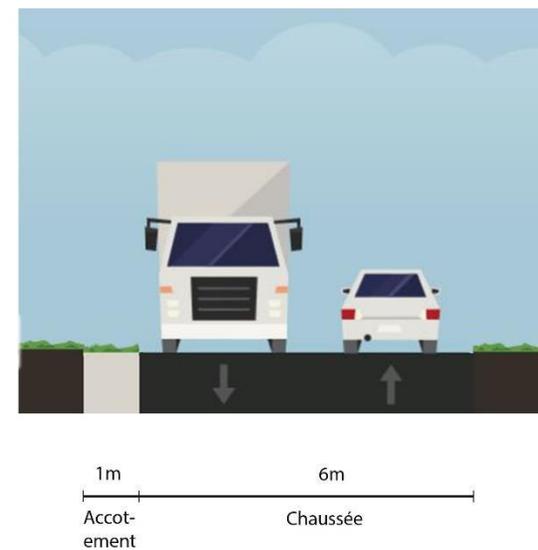


Figure 39 : Profil en travers schématique 11 - rue Joseph Léna

2.5.2 Stationnement

Le secteur présente une offre de stationnement publique et privée en accord avec les multiples usages du centre-ville.

Le stationnement est gratuit sur toute la commune avec certains emplacements en zone bleue, limités à 1h30 (92 places) ou 15 min (24 places) dans le centre-ville, à proximité des commerces et services.

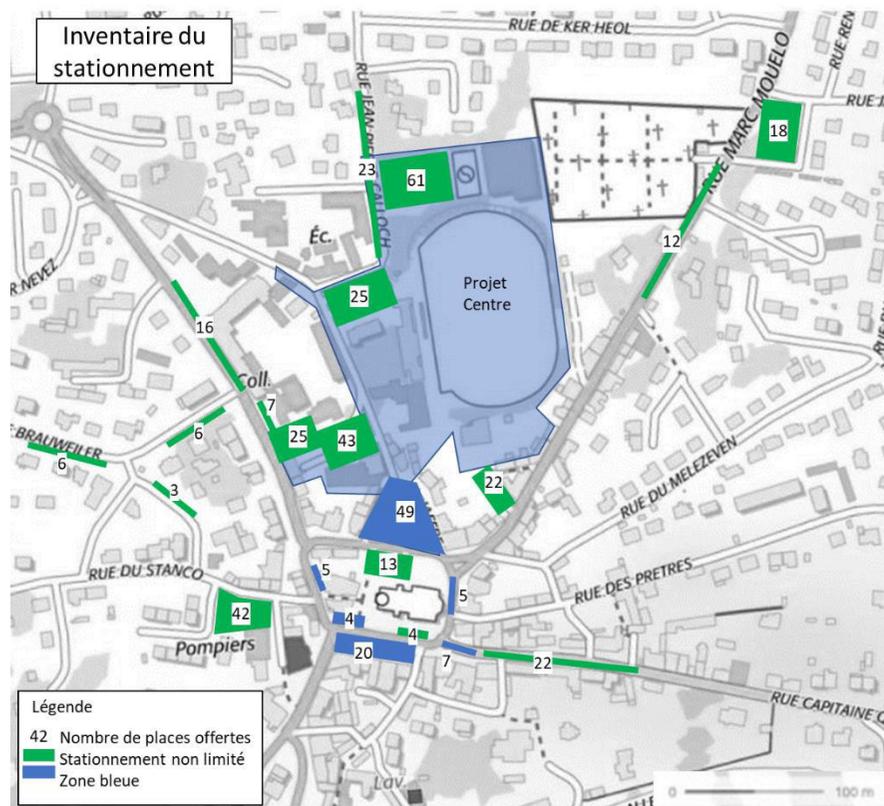


Figure 40 : Inventaire du stationnement en centre-ville (source : Arcadis, terrain 2018, vérification 2021)

Le stationnement est principalement proposé en poches (place Jaffré, place de l’Eglise, place de Polignac, rue Amiral Febvrier Despointes, rue de St-Maurice, rue Marc Mouëlo, impasse du Stanco, cimetière...) ainsi

que quelques places en longitudinal le long des voies (rue de St-Maurice, rue Jean-Pierre Calloch, rue Marc Mouëlo, rue du Capitaine Quillien).

A proximité immédiate du secteur Cœur de ville, plus de 350 places publiques sont proposées actuellement sur une surface d’environ 16 ha.

A proximité du secteur Saudraye, 20 places publiques sont proposées le long de la rue Joseph Léna et une vingtaine dans la rue du 19ème dragon.

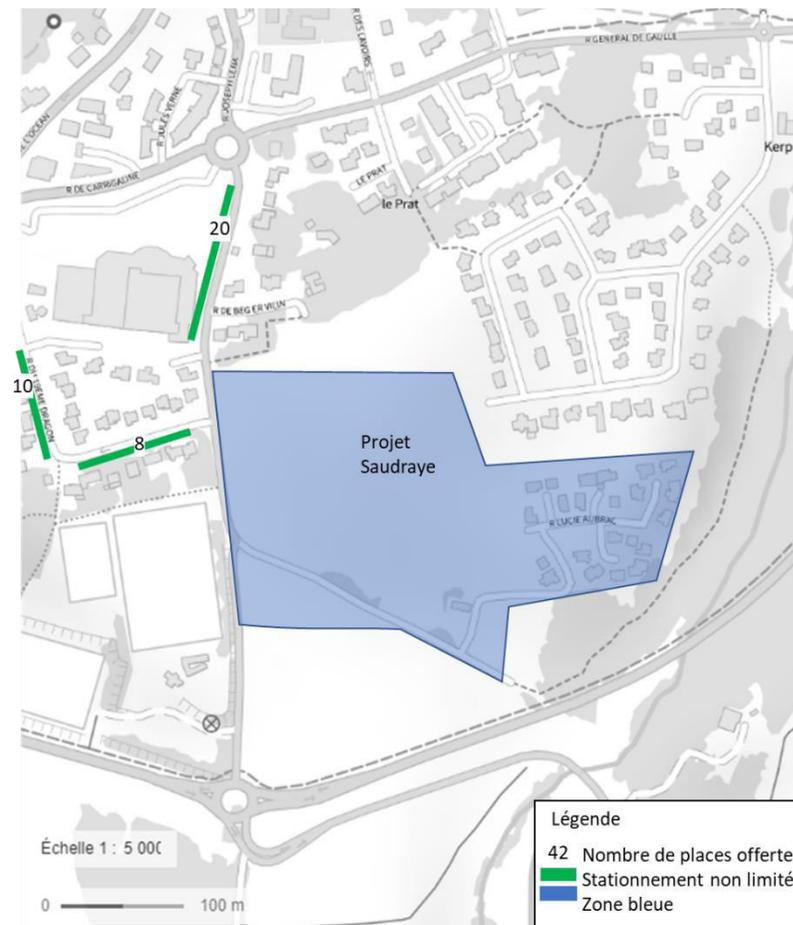
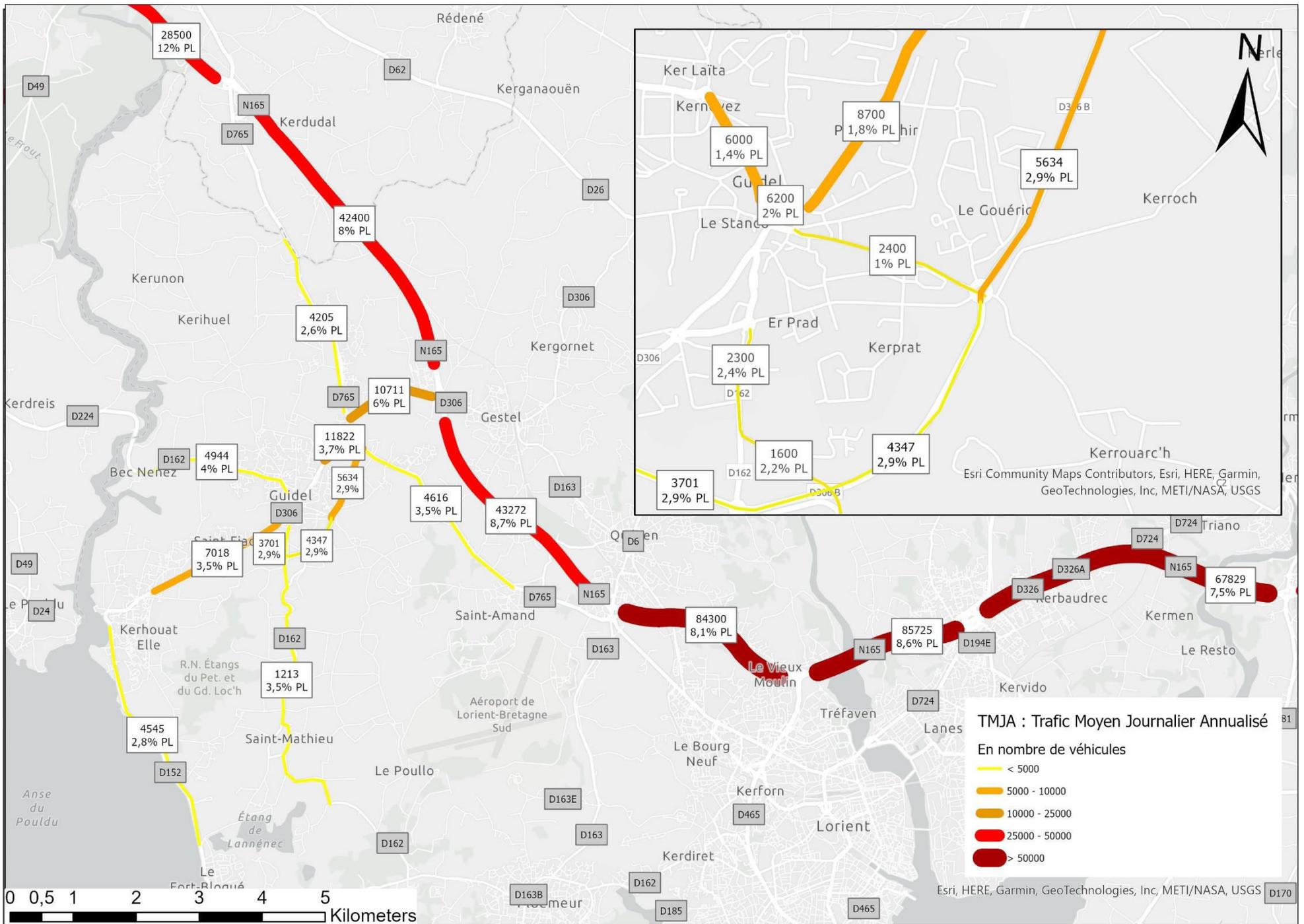


Figure 41 : Inventaire du stationnement Secteur Saudraye (source : Arcadis, terrain 2018, vérification 2021)



2.6 La circulation routière

2.6.1 Trafics

Les trafics observés sur les voies sont en concordance avec la hiérarchisation du réseau routier. La RN165 accueille des trafics importants de l'ordre 30 000 à 80 000 véh/j suivant les sections. Les RD306, 162 et 765 accueillent des trafics de l'ordre 5 000 à 10 000 véh/j.

La carte ci-contre présente les trafics 2019 avant période Covid (sur la RD 306, contournement de Guidel et l'ex-RD 306 dans Guidel, les données sont de 2021 pour intégrer la mise en service du contournement).

Les pourcentages de poids lourds sont habituels pour ce type de voies : de 1 à 4% sur les RD, 8 à 12% sur la RN.

Globalement, les trafics sont plus élevés sur les voies en secteurs urbains que dans leurs parties rurales, les flux internes s'ajoutant aux flux de transit et les flux d'échange se cumulant dans ces secteurs.

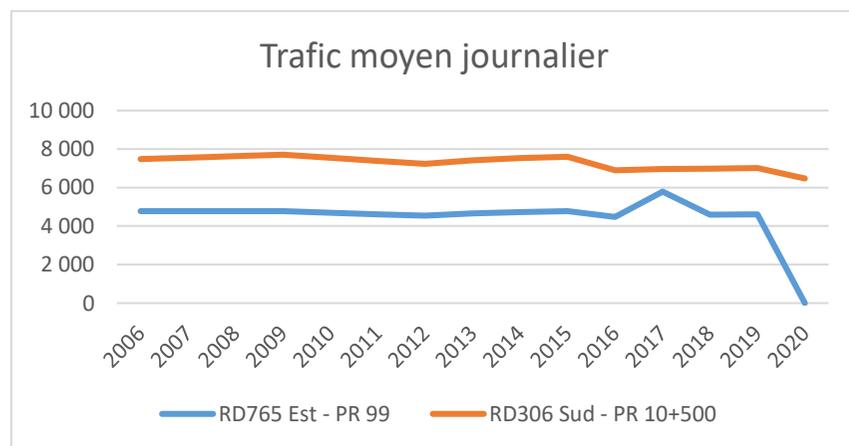


Figure 43 : évolution des trafics moyens journaliers entre 2006 et 2020 (source : Recueil des trafics routiers sur Routes Départementales, Morbihan)

Pour les RD306 au sud de Guidel et la RD765 à l'est, les données entre 2006 et 2020, voir 2017 et 2020, permettent d'évaluer l'évolution des

trafics sur ces voies pendant une longue période (comptages réalisés tous les ans sur une semaine). On s'aperçoit que globalement, sur les périodes de comptage en période hivernale, le trafic est stable ces dernières années avec de très faibles évolutions. Deux exceptions peuvent être soulignées, les comptages de 2017 et 2020. Le premier semble plutôt lié à la date du comptage (septembre pour 2017, qui reste un mois d'arrière-saison sur le secteur, avec des trafics plus élevés qu'entre octobre et avril, période hivernale où ont été réalisés les autres comptages). Et le comptage 2020 est clairement impacté par la pandémie de COVID 19 et avec elle les restrictions de déplacement (Figure 44). C'est la raison pour laquelle on observe des diminutions significatives dans les données du dernier comptage, notamment dans les deux périodes de confinement (mars et octobre).

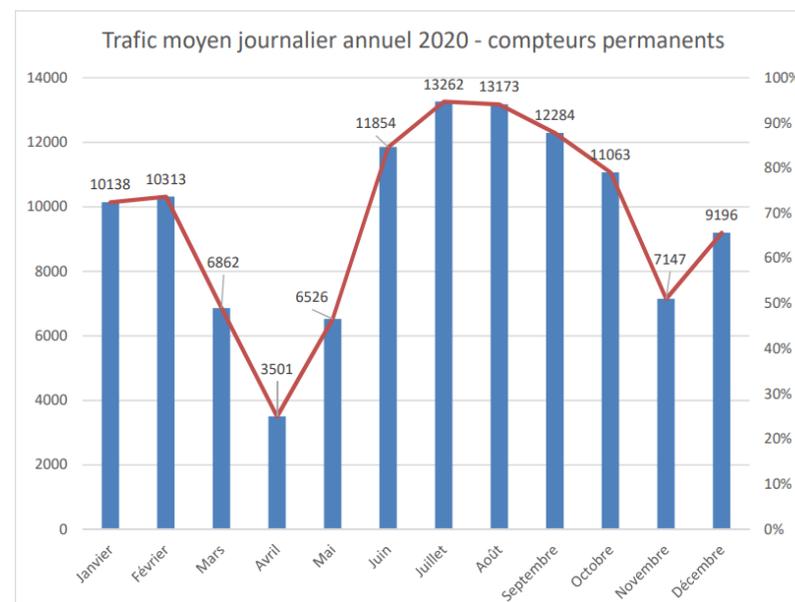
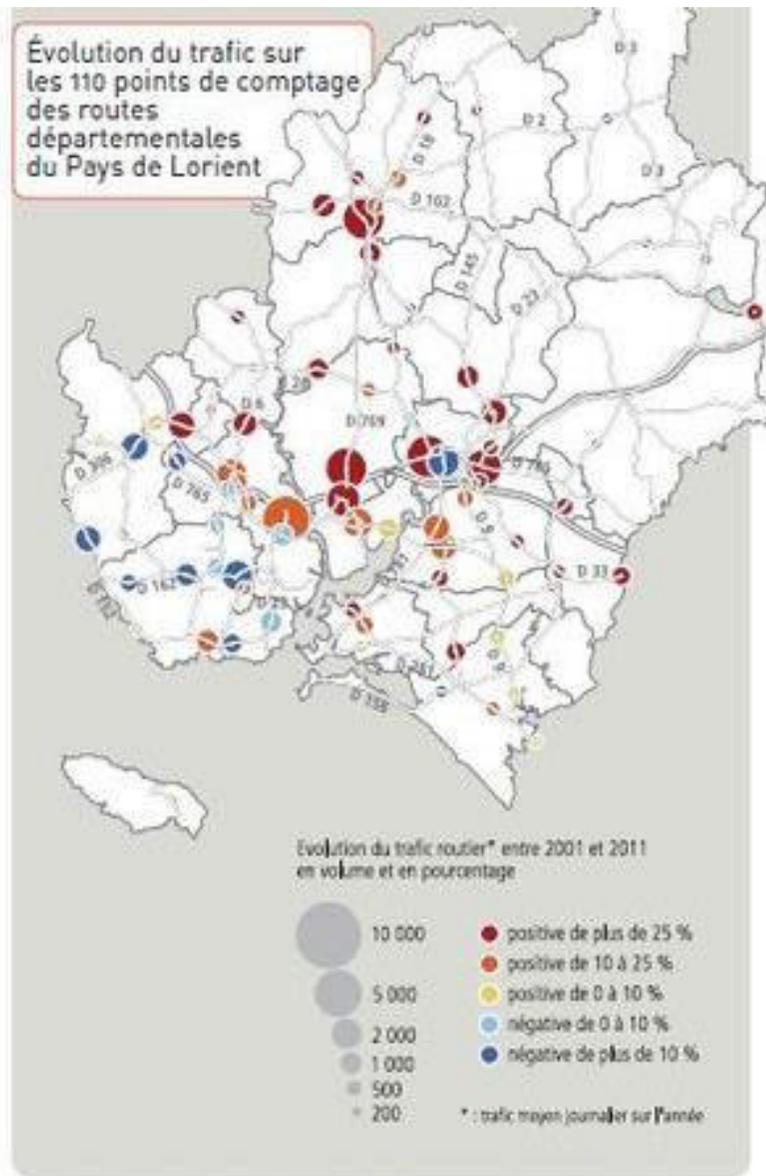


Figure 44. Évolution des comptages pendant la pandémie COVID 19 en 2020 (source : Recueil des trafics routiers sur Routes Départementales, Morbihan).

Cette analyse est corroborée par l'analyse des données entre 1994 et 2011 effectuée par l'Audélor : « Les points de comptage situés sur les



Source : DIRO - CG 56 - BD Carto © IGN 2012 - Traitement : AudéLor

On observe de **fortes augmentations de trafic en période estivale** sur le secteur, **en lien avec les activités touristiques de Guidel Plage**.

Des comptages de 2012 sur la RD306, particulièrement concernée par les flux estivaux, permettent de se faire une idée des augmentations. La même année, des comptages ont été réalisés en janvier (TMJ = 5 000 veh/j), juin (TMJ = 6 500 véh/j) et août (TMJ = 11 800 véh/j). Les trafics en haute saison sont plus de 2 fois plus importants qu'en basse saison. L'écart entre la moyenne et haute saison est également important avec 80% de trafic supplémentaire en haute saison par rapport à la moyenne saison.

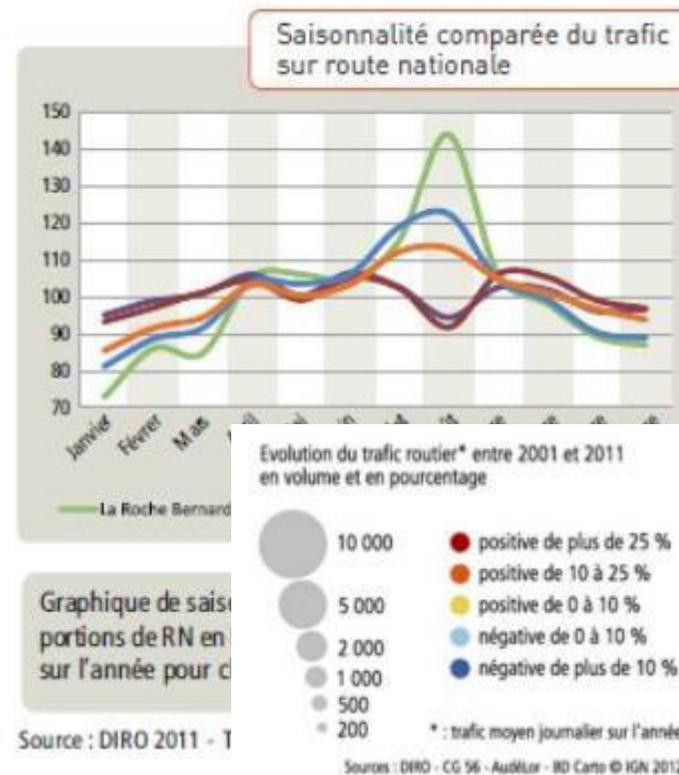


Figure 47 : Saisonnalité comparée du trafic (source : Audélor)

Cette conclusion est confortée à une échelle plus large par l'analyse de l'Audélor sur les routes nationales (présence de compteurs permanents qui permettent une analyse à l'année) : « Sur les routes nationales du Pays de Lorient, le phénomène constaté d'augmentation de trafic en période estivale est assez marqué. La variation entre janvier (mois le plus faible en terme de trafic) et août (mois le plus fort) est de 32,5 %. Autour de l'agglomération vannetaise le différentiel entre janvier et août dépasse 51 %. Plus on s'éloigne des grands pôles urbains et plus le phénomène de saisonnalité est marqué par ce gonflement du trafic en période estivale notamment sur les nationales du sud de la Bretagne. »

2.6.2 Comptages complémentaires

Afin de compléter les données existantes qui proviennent des campagnes annuelles de comptages du Conseil Départemental, des comptages automatiques ont été réalisés en 2017 à proximité des accès prévus de la ZAC sur les voies suivantes :

- Rue de Saint Maurice,
- Rue Marc Mouëlo,
- Rue du Puits,
- Rue Joseph Léna.

Ces comptages sur une semaine permettent de connaître les volumes par heure sur ces voies, en différenciant les voitures et les poids lourds.

Les trafics aux heures de pointe (matin et soir) en période hivernale sont compatibles avec des voies urbaines et des usages de centre-ville.

Les flux les plus importants se trouvent sur la place de Polignac, centre névralgique de la commune où se rejoignent toutes les voies principales du secteur.

Les comptages ayant été réalisés à des périodes différentes de l'année, il est effectué un redressement pour obtenir des trafics moyens journaliers annualisés (TMJA), prenant en compte la saisonnalité des

trafic (très importants en été, plus importants en moyenne saison qu'en basse saison sur le secteur d'étude).

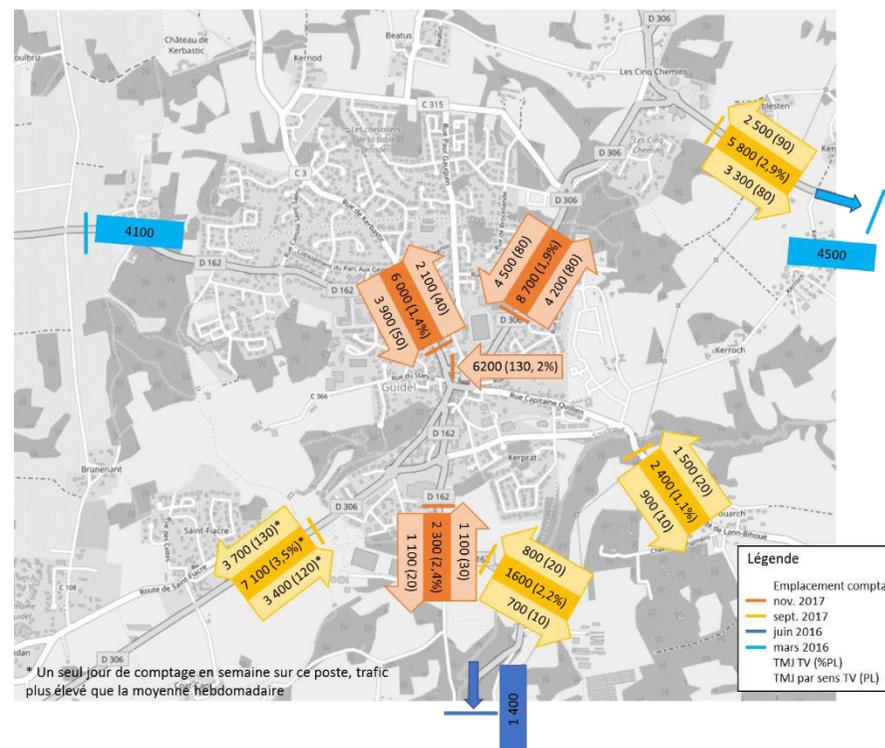


Figure 48 : trafics à la journée en véh/j, moyenne sur une semaine, (source : Département pour les comptages de 2016 et sept. 2017 et Arcadis/Alyce pour nov. 2017)

La mise en place du contournement en 2020 a modifié les flux dans le centre-ville de Guidel. Avec les comptages réalisés en novembre 2017 avant mise en service du contournement et en septembre 2020 après mise en service sur la rue Mouëlo, on peut estimer la baisse de trafic sur les rues Mouëlo et de l'Océan à environ 20%.

Trafics moyens journaliers novembre 2017 rue Mouëlo : 8 700 véh/j TMJ
Trafic moyen journalier annualisé 2017 rue Mouëlo : 9 900 véh/j TMJA
Trafics moyens journaliers septembre 2020 rue Mouëlo : 8 800 véh/j TMJ

Trafic moyen journalier annualisé 2020 rue Mouëlo : 8 400 véh/j TMJA
Différence en TMJA avant et après mise en service du contournement
sur la rue Mouëlo : -1 500 véh/j, soit -15%.

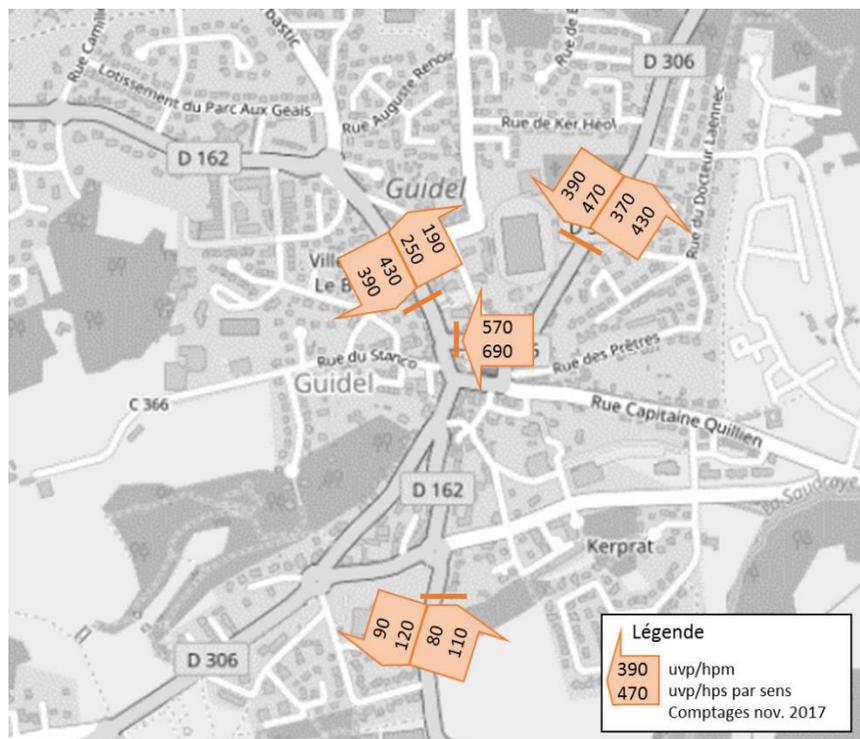


Figure 49 : trafics aux heures de pointe en uvp, moyenne mardi/jeudi (source : Arcadis/Alyce, nov. 2017)

2.6.3 Les points durs

En période hivernale, il n'est pas observé de congestion de la circulation. Aux heures de pointe, la circulation est dense autour de la place de l'église aux heures de pointe du matin, du midi et du soir, mais sans ralentissements prolongés. Les sorties d'écoles et de collège, avec les cars, véhicules des parents, présence de nombreux piétons et cyclistes de manière simultanée dans le centre-ville peut créer des micro-congestions, qui se résorbent très rapidement.

En période estivale, les flux sont plus importants et il est fréquent d'observer des congestions sur la D306, en particulier autour de la place de l'église avant 2020. La mise en place du contournement vient diminuer légèrement les flux dans Guidel et en particulier en période estivale où le trafic de transit vers Guidel-Plage est important. Des observations sur une période plus longue seraient nécessaires pour conclure sur la diminution ou la résorption complète de ces congestions.

2.7 Sécurité

Six accidents mortels sont recensés sur la commune de Guidel au cours des dernières années (période 2011-2020) :

- **Rue du Général de Gaulle, Guidel**, en agglomération, 2012, de jour, par temps sec, un jeune cycliste de 12 ans tué, un véhicule impliqué
- Rue Anne de Bretagne, hameau Le Hirgoat, en agglomération, 2014, de jour, par temps de pluie, un homme de 55 ans conducteur d'une voiture tué, un seul véhicule impliqué
- C3, au nord du hameau de Keryhuel, hors agglomération, 2015, de nuit, par temps sec, un homme de 18 ans passager d'une voiture tué, un seul véhicule impliqué
- **Rue du puits, Guidel**, en agglomération, 2017, de jour, par temps sec, une femme de 80 ans à pieds tuée par un véhicule
- RD765 au sud du hameau de Ker Anna, hors agglomération, 2016, de jour, par temps de pluie, une femme de 72 ans conductrice d'une voiture tuée, 2 véhicules impliqués

- C12, au ouest de Kerméné, en agglomération, 2020, de jour, par temps sec, un homme de de 63 ans à vélo.

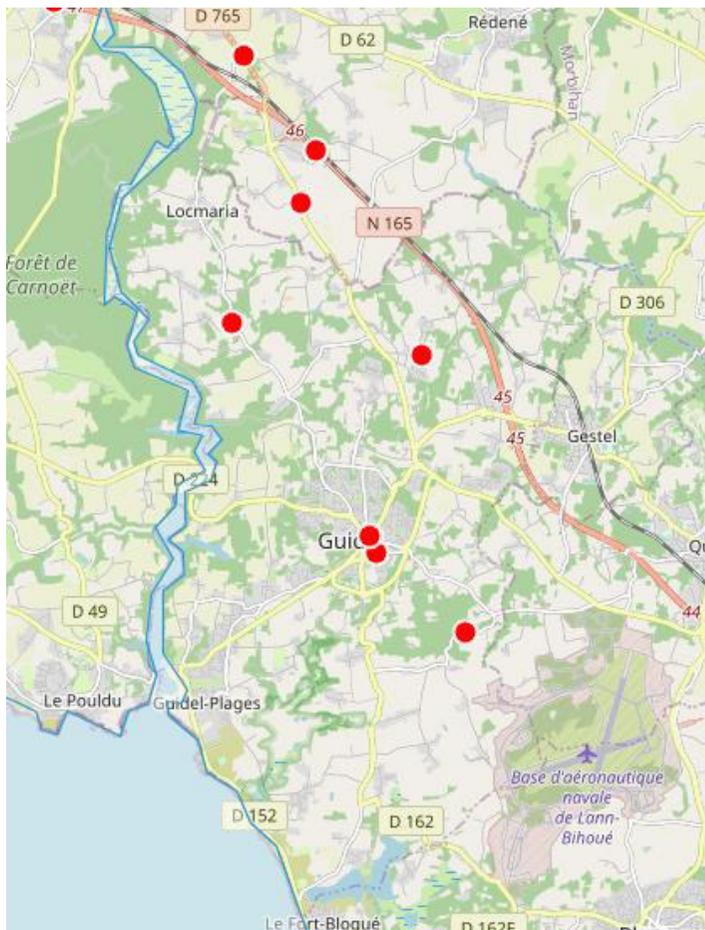


Figure 50 : Accidents de la route mortel sur la commune de Guidel (source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2021)

En agglomération ce sont principalement des usagers fragiles qui sont victimes d'accidents : piéton âgé, jeune cycliste et impliquent un besoin

de sécuriser les aménagements en milieu urbain en faveur des modes doux : réduction du trafic, réduction des vitesses.

Les trafics sur les RD sont supportables par ce type de voie. Leur convergence au centre-ville de Guidel implique des flux importants dans le bourg, qui s'écoulent correctement en période hivernale, mais provoquent quelques congestions en période estivale.

3 PROJETS ANNEXES

3.1 Déplacement du complexe sportif de Polignac

Le stade et les équipements sportifs attenants (boulodrome, plateau EPS, salle multisport, vestiaires, tribunes...) seront déplacés. Il est prévu de construire les équipements nécessaires sur le site de Kergroëz, situés à 1km du stade existant entre 2020 (terrain de football synthétique, vestiaires et stade de rugby déjà réalisés) et 2023 (terrain de football en gazon naturel homologué niveau T5 (100 m x 60 m) une piste d'athlétisme de 250 m et six couloirs, avec, au centre, un terrain de football en gazon naturel (60 m x 40 m), gradins, bâtiment et 140 places de stationnement). Resteront sur le site existant les tennis couverts et découverts.

Les usagers des équipements viennent très majoritairement en voiture (entre 80% et 100% des personnes suivant les clubs). Seuls les scolaires se rendent à pied au complexe sportif depuis leur établissement.

Cet aménagement nécessite un aménagement de cheminement piéton entre le centre-ville et le complexe sportif, ainsi qu'une amélioration de la prise en compte des cyclistes. Il est prévu qu'un trottoir des deux côtés de la voie soit réalisé lors de l'aménagement du complexe sportif ou de la ZAC.

Les impacts sur la circulation sont une baisse des trafics aux heures d'utilisation des équipements (principalement soir, mercredi après-midi et WE) sur les rues Febvrier Despointes, Calloch et St Maurice et une augmentation sur la D162. On peut estimer ce basculement à environ une centaine de véhicules en accès au maximum à l'heure de pointe du soir (stationnement supplémentaire créé sur Kergroëz), et 200 véhicules par jour en accès (remplissage complet du parking deux fois dans la journée).



Figure 51 : Projet d'évolution du site de Kergroëz (source : Mairie)

3.2 Projets commerciaux

Le Super U est en cours d'agrandissement : il passera de 3550 m² de surface de vente à 4000 m², avec création d'un parking silo 3 niveaux de 554 emplacements à la place du parking aérien actuel de 297 emplacements (soit + 257). La mise en service est prévue pour fin 2023.

Les impacts sur la circulation sont une augmentation des trafics sur la D162, D306, le centre-ville et la Rue du Général de Gaulle à l'heure de pointe du soir et le samedi. On peut estimer cette augmentation à environ 250 véhicules en accès à l'heure de pointe du soir (nombre de places de stationnement supplémentaires), et environ 500 véh/j supplémentaires en entrée et sortie (remplissage des places supplémentaires deux fois dans la journée), répartis entre les voies d'accès (plus orienté sud, car Lidl au nord).

3.3 Projets d'urbanisation diffus

Dans le PLU, des secteurs d'urbanisation sont détaillés dans les OAP (orientations d'aménagement de programmation). Notre périmètre d'étude est concerné par 4 opérations à des stades d'avancement variables, pour un total de 300 logements :

- Gouéric II : 42 terrains + 49 logements collectifs sur 2 îlots. Permis d'aménager déposé en 2016 ; Livraisons à partir de 2023
- Kerbastic : 29 lots – Permis d'aménager déposé en 2018 ; En cours d'achèvement
- Kernod : 57 logts – opération achevée
- Prat Foën : 75 logts au nord + 44 lots logts au sud = 119 logts ; En attente



Figure 52 : OAP sur le périmètre d'étude (source : PLU et Mairie)

Globalement, cet habitat diffus est déjà pris en compte dans l'évolution générale du trafic, qui est nulle : l'évolution du nombre de logement de l'ordre de 1% par an prévu sur la commune (source : PLU) compense le desserrement des ménages observés ces dernières années.

4 SITUATION DE REFERENCE

La situation de référence correspond au fonctionnement des déplacements en l'absence de la réalisation du projet de la ZAC Coeur de Ville et Saudraye, mais avec la réalisation des autres projets en cours sur le territoire.

Différentes sources peuvent être utilisées pour évaluer les évolutions de mobilité sur le territoire afin de proposer la situation de référence la plus probable.

Le **PDU de Lorient Agglomération** fixe les orientations générales de mobilités pour les années à venir sur le territoire de l'agglomération, il est plutôt orienté vers le développement des mobilités durables. L'objectif global fixé par le PDU à atteindre en 2022 est de 50% de part modal de la voiture au lieu de 66% lors de la dernière enquête ménages-déplacements.

Il peut être mis en rapport avec le **SCOT du Pays de Lorient** qui oriente le développement du territoire avec une augmentation prévue d'habitant (+0.5% par an) sur le territoire.

La **tendance générale observée ces dernières années sur les routes départementales** à proximité du projet montre une stabilité, voir une baisse des trafics, malgré une augmentation de la population sur la commune.

Enfin, les **projections nationales de transport** prévoient une augmentation de près de 1% par an du trafic sur le réseau routier français entre 2012 et 2030.

Etant données ces projections avec d'un côté une augmentation modérée du nombre d'habitants et de l'autre une baisse prévue des parts modales de la voiture, nous proposons de partir sur une stabilité du trafic global hors projet de ZAC entre 2017 et 2030. La seule modification prise en compte, sera celle de la distribution du trafic sur le réseau, du fait des projets recensés dans le chapitre précédent.

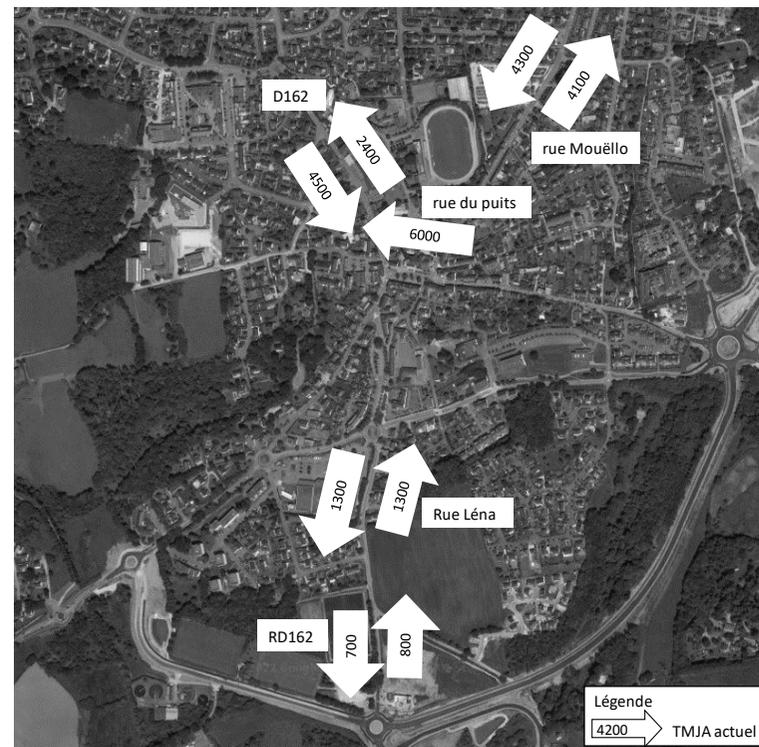


Figure 53 : Prévisions de trafic sur le périmètre d'étude horizon 2030 sans projet de ZAC (TMJA, 2 sens)

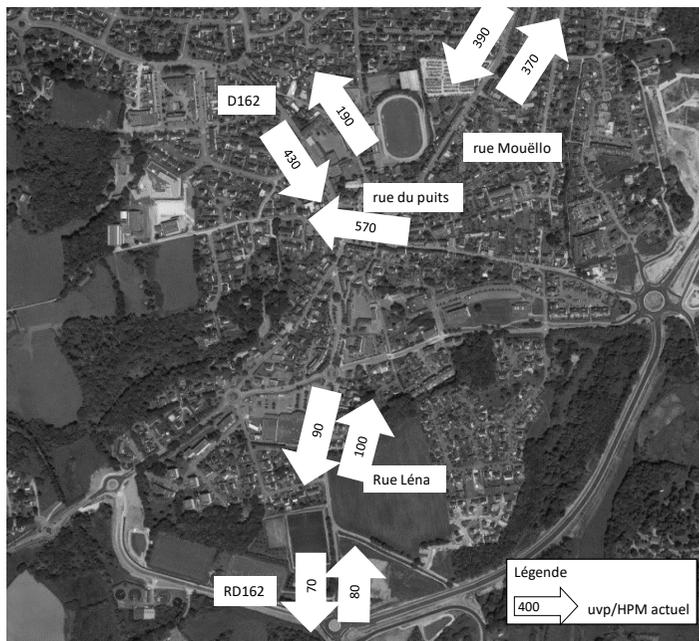


Figure 54 : Prévisions de trafic sur le périmètre d'étude horizon 2030 sans projet de ZAC (heure de pointe du matin, par sens)

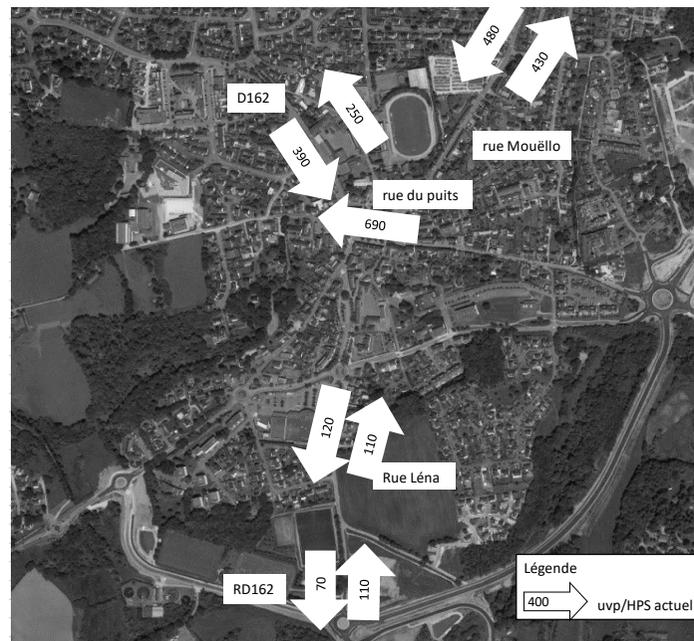


Figure 55 : Prévisions de trafic sur le périmètre d'étude horizon 2030 avec projet de ZAC (heure de pointe du matin, par sens)

5 PROJET DE ZAC MULTI-SITES SAUDRAYE ET CŒUR DE VILLE

5.1 Secteur Cœur de ville

Sur le secteur Cœur de ville l'opération en renouvellement urbain est destinée à recevoir une mixité de fonctions afin de répondre aux enjeux du centre-ville de Guidel. Ainsi le programme prévisionnel des constructions envisagé vise à redynamiser le centre-ville nord de Guidel grâce à une offre nouvelle en logements, locaux d'activités (commerces, services) et équipements.

Il se compose, en l'état actuel d'avancement des études (dossier de réalisation de ZAC nov. 2017), des éléments suivants :

- Environ 214 logements collectifs et intermédiaires répartis sur 9 macro-lots (A, B, C, D, E, F, G, H, I).
- Environ 9 maisons groupées, réparties sur 2 macro-lots (D et K).
- Locaux destinés à l'accueil de commerces et services de proximité aménagés en rez-de-chaussée des immeubles : création de 1300 m² de surface répartis sur 3 macro-lots (A, C et H).
- Le macro-lot I recevra un équipement (790 m² d'extension du collège St Jean Lasalle).

Le projet, inséré dans le tissu urbain existant, vient se raccorder sur les voies suivantes :

- Rue St-Maurice, face au 12
- Rue Marc Mouëlo, face au 9
- Rue Amiral Febvrier Despointes
- Rue Jean-Pierre Calloch

La voirie du projet est organisée autour de 2 voies existantes nord-sud : Rue Amiral Febvrier Despointes et Rue Jean-Pierre Calloch ; et une nouvelle voie est-ouest reliant les rue St-Maurice et Marc Mouëlo. Cette voie permet d'éviter de passer par la place autour de l'église pour les itinéraires empruntant ces 2 rues. La liaison entre la rue du Puits et la

rue Amiral Febvrier Despointes via la place Jaffré est réalisée en sens unique vers le sud, ne permettant pas le transit par la rue Amiral Febvrier Despointes. De nouvelles voies de desserte sont créées (une nord-sud et 3 est-ouest), comme indiquées sur le plan masse ci-dessous.

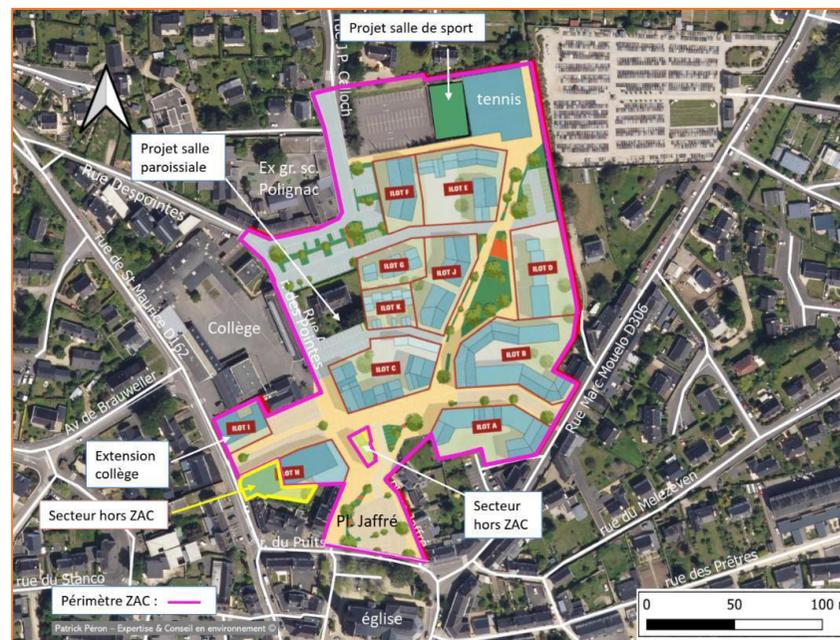


Figure 56 : Plan masse du secteur Cœur de ville (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)

Le projet vient s'implanter à la place de bâtis ou terrains existants qui seront supprimés, déplacés ailleurs ou remplacés sur le projet. Les déplacements générés aujourd'hui par ces équipements doivent être déduits pour éviter un double compte.

- Stade de Polignac : Proche du centre, réalisé au début des années 1960, le stade Polignac constitue le terrain d'honneur pour le football. Il est ceinturé par une piste d'athlétisme et bordé par un ensemble de salles réhabilitées qui accueillent d'autres sports (tennis de table, danse, gymnastique, basket... Le stade et les salles attenantes sont remplacés dans le projet par du

logement. L'ensemble des activités sera relocalisé sur le secteur Kergroëz.

- Au nord du terrain de Polignac, le tennis club propose trois courts, dont deux couverts. Ceux-ci sont conservés dans le projet, ainsi que le terrain multisport en enrobé attenant, qui sert actuellement de parking.
- La maison des anciens, les terrains de boules, l'office du tourisme sont relocalisées dans le projet
- Le presbytère n'est pas modifié (3 bis rue Amiral Febvrier Despointes)
- Le Carrefour City est relocalisé sur le projet

Il est prévu, en plus du stationnement privé sur parcelle conformément au règlement du PLU, de stationnement public, principalement en petites poches, réparti sur le projet avec un total de 270 places, contre 250 places existantes actuellement sur le secteur.

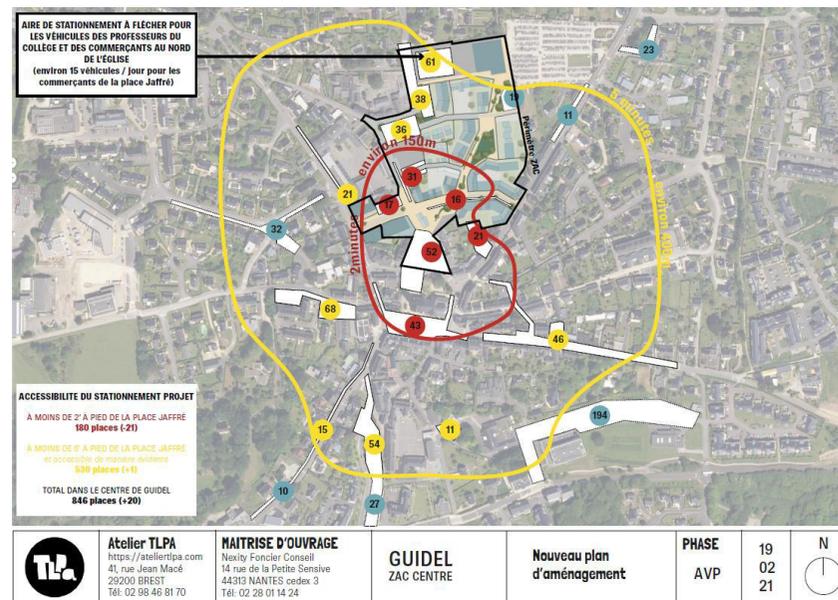


Figure 57 : Plan du stationnement prévu sur le secteur Cœur de ville (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)

5.2 Secteur Saudraye

Le secteur de la Saudraye est ouvert à l'urbanisation pour la réalisation d'un nouveau quartier d'habitation, il est donc principalement destiné à une fonction d'habitat.

Le programme prévisionnel des constructions envisagé, en l'état actuel d'avancement des études (dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021), comprend une variété typologique ; il prévoit :

- Environ 64 logements collectifs répartis sur 3 macro-lots (macro-lots B, F, J).
- Environ 29 maisons individuelles groupées réparties sur 7 macro-lots (macro-lots A, C, D, E, G, H, I).
- Viabilisation d'environ 91 terrains libres de construction (lots libres).
- Une réserve foncière au sud pouvant accueillir dans le futur un équipement public

Trois accès au projet sont prévus sur les voies existantes :

1. Sur la D162 (rue Joseph Léna), en face de la rue du 19^{ème} Dragon, à l'ouest du projet
2. Sur la D162 (rue Joseph Léna), au sud du projet
3. Dans le prolongement de la rue Pierre-Louis Le Bouhar, à l'est du projet

Le réseau de voirie est organisé avec 2 voies principales qui relient ces accès et des voies de desserte des habitations, comme figuré sur le plan masse ci-après.

Des cheminements piétons complètent le maillage viaire.



Figure 58 : Plan masse du secteur Saudraye (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)

Il est prévu, en plus du stationnement privé sur parcelle conformément au règlement du PLU, de stationnement public sur voirie ou petites poches réparti sur le projet avec un total de 67 places.

6 IMPACTS DU PROJET SUR LES DEPLACEMENTS

6.1 Méthodologie de l'étude des impacts

L'étude des impacts routiers se fait classiquement en 4 étapes :

- Trafcis actuels sur le réseau, sur la base des données existantes :
 - o Données de comptages du département et compléments en centre-ville, en date de 2017 (les évolutions entre 2017 et 2019 sont limitées autour de Guidel, toujours inférieures à 1% sur les départementales, 2020 a vu les trafics chuter fortement sur tout le territoire du Morbihan : -13%, en 2021 puis 2022, les trafics reprennent leur tendance initiale).
- Trafcis futurs sur le réseau, sur la base des données existantes :
 - o Augmentation ou diminution du trafic en fonction des projets d'urbanisation et d'infrastructure, des évolutions de comportements
- Génération de trafic lié au projet de ZAC multisite en semaine à l'heure de pointe du matin et du soir :
 - o La génération prendra en compte l'ensemble du programme sur les 2 secteurs de la ZAC
 - o Elle se fera sur la base ratios habituels de génération de trafic pour les surfaces correspondantes au programme (commerces, logements)
- Trafcis futurs avec projet :
 - o Addition des trafics générés avec les trafics futurs sans projet
- Etude des impacts sur les infrastructures futures prévues

- o Sur la base des aménagements existants et prévus dans le cadre du projet, les impacts sur la circulation sont analysés

6.2 Les générations de trafics

Les ratios pris pour les générations de trafic aux heures de pointe sont issus de nos bases de données pour la typologie de programmation, en comparaison avec de nombreux autres projets :

- Commerces :
 - o HPM en entrée : 1,8 déplacement/100m² SP
 - o HPM en sortie : 1,2 déplacement/100m² SP
 - o HPS en entrée : ,4,25 déplacements/100m² SP
 - o HPS en sortie : 4,25 déplacements/100m² SP
 - o A la journée : 85 déplacements/100m² SP
- Logement :
 - o HPM en entrée : 0,2 déplacement/logement
 - o HPM en sortie : 0,8 déplacement/logement
 - o HPS en entrée : 0,7 déplacement/logement
 - o HPS en sortie : .0,2 déplacement/logement

Les surfaces de plancher prises en compte sont celles du dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021.

Entre 2017 et 2021, le nombre de logement a légèrement augmenté dans le secteur cœur de ville (200 à 223), mais avec une surface de plancher (SDP) presque équivalente (-145m²), soit des logements plus petits. Dans le secteur Saudraye, une partie de logements a déjà été construite (56), le restant (128) prévu pour 2024 porte le total de logements à 184, soit 28 de moins qu'en 2017 (-1265m²)

		Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	TOTAUX	
		2017	2022	2024	2026	Logements	SDP supp.
Cœur de ville	Lots groupés				9	9	765 m ²
	Collectifs et intermédiaires		45	93	76	214	13 900 m ²
	Commerces		300 m ²	1000 m ²			1 300 m ²
	Equipement		790 m ²				790 m ²
	Sous-total logements		45	93	85	223	16 755 m ²

		2017	2022	2024	2026	Logements	SDP supp.
Saudraye	Lots libres	25		66		91	15 015 m ²
	Lots groupés	7		22		29	1 950 m ²
	Collectifs et intermédiaires	24		40		64	4 160 m ²
	Sous-total logements	56		128		184	21 125 m ²

Figure 59 : programmation (Source : dossier de réalisation modificatif, approuvé en nov. 2021)

emplacement	type d'activité	Surface Plancher [m²]	nombre de logements	ratio déplacements par 100m² SP ou log/ Jour E+S	nombre de déplacements E+S /jour	part modales VP conducteur	véh/j 2 sens
Cœur de ville	Logements		223	6,16	1374	58%	797
	Commerces	1300		85	1105	56%	619
Saudraye	Logements		184	6,16	1133	70%	793
TOTAL		1300	407		3612		2209

emplacement	type d'activité	Surface Plancher [m²]	nombre de logements	ratio déplacements par 100m² SP ou log. HPM entrant	ratio déplacements par 100m² SP ou log. HPM sortant	ratio déplacements par 100m² SP ou log. HPS entrant	ratio déplacements par 100m² ou log. SP HPS sortant	nombre de déplacements entrant HPM	nombre de déplacements sortant HPM	nombre de déplacements entrant HPS	nombre de déplacements sortant HPS	part modales VP conducteur	véh/hpm entrant	véh/hpm sortant	véh/hps entrant	véh/hps sortant
Cœur de ville	Logements		223	0,2	0,8	0,7	0,2	45	178	156	45	58%	26	103	91	26
	Commerces	1300		1,8	1,2	4,25	4,25	23	16	55	55	56%	13	9	31	31
Saudraye	Logements		184	0,2	0,8	0,7	0,2	37	147	129	37	70%	26	103	90	26
TOTAL		1300	407					105	341	340	137		65	215	212	83

Figure 60 : Génération de trafic jour et heure de pointe

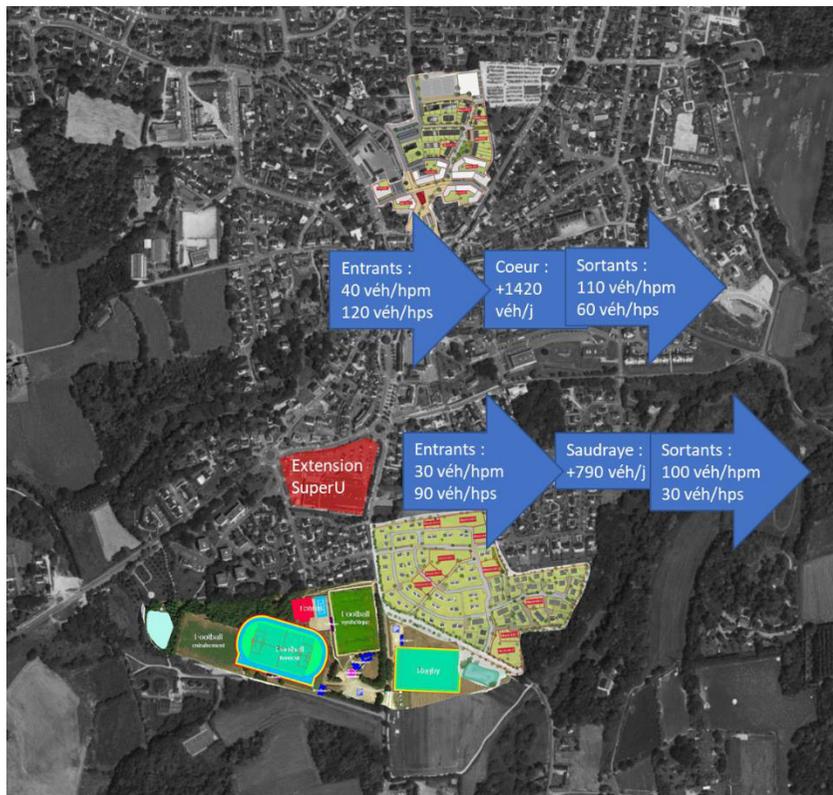


Figure 61 : Génération de trafic

Par ailleurs, la création d'une voie nouvelle, ainsi que la suppression de la liaison double sens entre la Place Jaffré et la rue Febvrier Despointes dans la ZAC Coeur de Ville va venir modifier les itinéraires :

- Les véhicules depuis la place Jaffré vers la rue Febvrier Despointes (environ 100 véh/h de pointe selon enquête terrain) vont se reporter sur l'itinéraire rue Mouëlle-voie nouvelle-rue Febvrier Despointes
- Les véhicules en transit nord-ouest $\leftarrow \rightarrow$ nord-est, ainsi que les véhicules en échange nord-ouest $\leftarrow \rightarrow$ quartier Villeneuve

(école publique par exemple) vont gagner du temps à passer par la voie nouvelle dans la ZAC et emprunteront donc ce nouvel itinéraire et ne passeront plus par la rue du Puits. Le premier flux représente, d'après nos hypothèses de trafic de transit environ 500 véh/j/sens, soit 50 véh/hp/sens. Nous prendrons comme hypothèse que le deuxième flux représente le même volume.

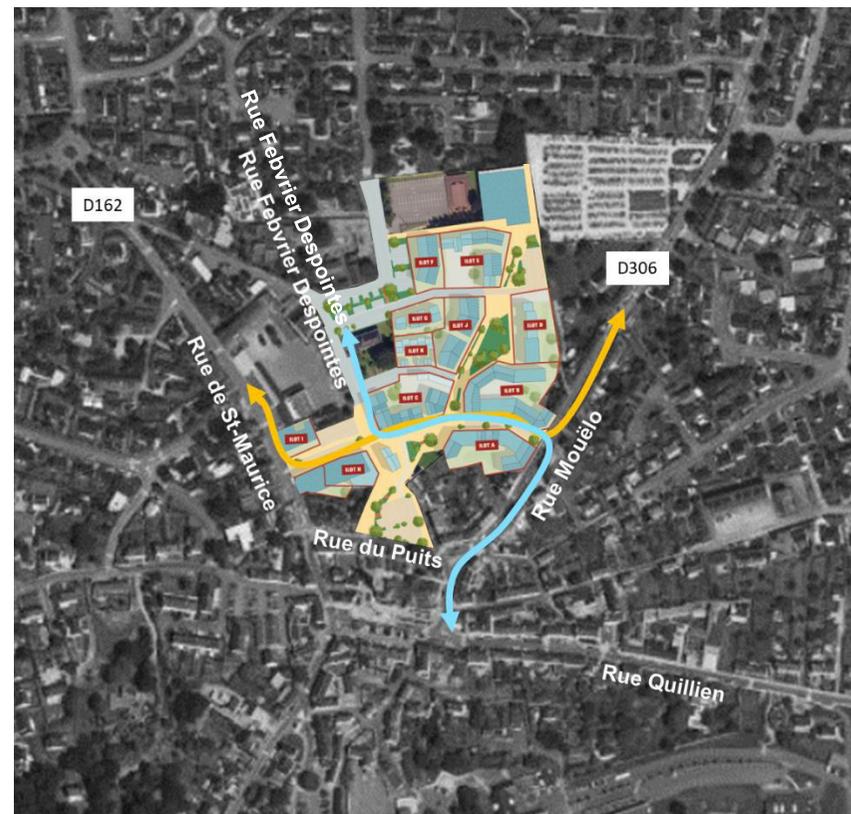


Figure 62 : Nouveaux itinéraires créés

6.3 La distribution des trafics

Sur la base des volumes de trafics existants et des équipements générateurs de trafic sur la commune et à plus large échelle (Lorient, Quimperlé), il est proposé la répartition suivante des trafics. Cette répartition tient également compte de l'emplacement des accès au site et des itinéraires les plus courts. Nous considérerons que la distribution est équivalente sur la journée et les heures de pointe.

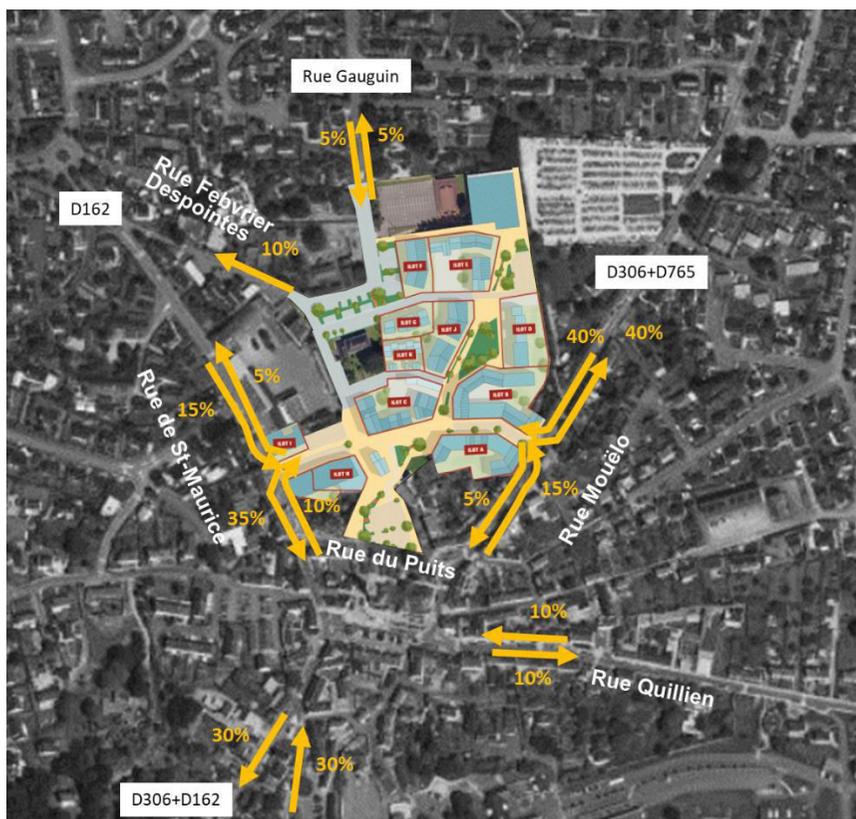


Figure 63 : Distribution du trafic ZAC Cœur de Ville



Figure 64 : Distribution du trafic ZAC Saudraye

Depuis la Saudraye, une partie des flux voiture est à destination du centre-ville.

6.4 Les trafics futurs attendus en période hivernale

Les trafics futurs attendus sur les voies du secteur d'étude sont la somme des trafics de référence avec les générations de trafic liées à la réalisation de la ZAC multisites.

Pour les trafics de référence, les impacts des projets décrits dans le chapitre 3 sont intégrés aux trafics actuels.

Sur le centre-ville, les augmentations de trafic à la journée entre la situation de référence et la situation de projet sont limitées à quelques pourcents, voir diminuent sur la rue du Puits. Les impacts principaux sont attendus sur les voies principales d'accès : rue Mouëlo, rue St Maurice. Aux heures de pointe du matin et du soir, certaines augmentations sont plus marquées.

Sur le secteur de la Saudraye, les augmentations de trafic à la journée entre la situation de référence et la situation de projet sont très importantes sur certaines voies, du fait des flux de trafic faibles ou très faibles sur ces voies actuellement et en situation de référence.

Sur la place de l'Eglise (rue du Puits, Place Polignac...), une baisse est également attendue qui viendra faciliter les insertions depuis les voies Mouëlo, St Maurice, Océan et Quillien, du fait de la voie nouvelle créée dans la ZAC qui dévie une partie des flux passant actuellement par la place.

avec projet 2030		arrondi		
voie	sens	TMJA	HPM	HPS
		TV	uvp	uvp
RD162 - rue St de Maurice	vers Laita	2 500	210	280
RD162 - rue St de Maurice	vers Guidel	4 600	440	380
RD306 - rue Mouëlo	vers Centre	4 600	400	540
RD306 - rue Mouëlo	vers 5 Chemins	4 400	420	470
rue du Puits	sens unique vers l'ouest	5 000	490	610
RD162 - rue Léna	vers Fort Bloqué	1 600	90	260
RD162 - rue Léna	vers Guidel	1 600	130	240
RD162 sud	vers Fort Bloqué	1 200	130	210
RD162 sud	vers Guidel	1 300	100	280

Figure 65 : Trafics futurs prévus

Le tableau précédent donne les trafics futurs attendus après construction de la totalité de la ZAC et correspond à la somme des trafics futurs en situation de référence (évolutions dues aux projets du territoire hors ZAC) et des trafics générés par la ZAC.

Le plan de repérage de la numérotation des voies est situé à la fin du rapport.

avec projet 2030		Evolution Référence/Projet			Evolution actuel/Projet			Poids du projet
		TMJA	HPM	HPS	TMJA	HPM	HPS	TMJA
voie	sens	TV	uvp	uvp	TV	uvp	uvp	TV
RD162 - rue St de Maurice	vers Laita	4%	11%	2%	5%	11%	9%	4%
RD162 - rue St de Maurice	vers Guidel	4%	2%	9%	2%	2%	-1%	4%
RD306 - rue Mouëlo	vers Centre	7%	4%	10%	7%	4%	13%	6%
RD306 - rue Mouëlo	vers 5 Chemins	7%	12%	5%	8%	12%	9%	6%
rue du Puits	sens unique vers l'ouest	-16%	-15%	-14%	-15%	-15%	-12%	-19%
RD162 - rue Léna	vers Fort Bloqué	7%	8%	10%	27%	8%	123%	6%
RD162 - rue Léna	vers Guidel	6%	26%	3%	26%	26%	113%	6%
RD162 sud	vers Fort Bloqué	25%	93%	8%	67%	93%	183%	20%
RD162 sud	vers Guidel	23%	19%	24%	60%	19%	163%	19%

Figure 66 : les évolutions prévues et poids du projet sur les trafics

Dans le tableau, apparaissent en vert les baisses de trafic, en orange les augmentations de 10 à 20% et en marron les augmentations de plus de 20% du trafic sur la voie, entre la situation de référence et la situation de projet (pour les 3 premières colonnes) et entre la situation actuelle et la situation de projet (pour les 3 colonnes suivantes).

Tous les flux, en heure de pointe comme à la journée sont tout à fait acceptables pour les voies avec des trafics ne dépassant pas les 500 véh/h par sens en heure de pointe, hors rue du Puits (610 uvp/hps, en baisse par rapport à aujourd'hui).

Le fonctionnement des carrefours à proximité du site est correct.

L'augmentation des flux sur le secteur de la Saudraye nécessite l'aménagement de ces voies pour les modes doux (rue Léna)

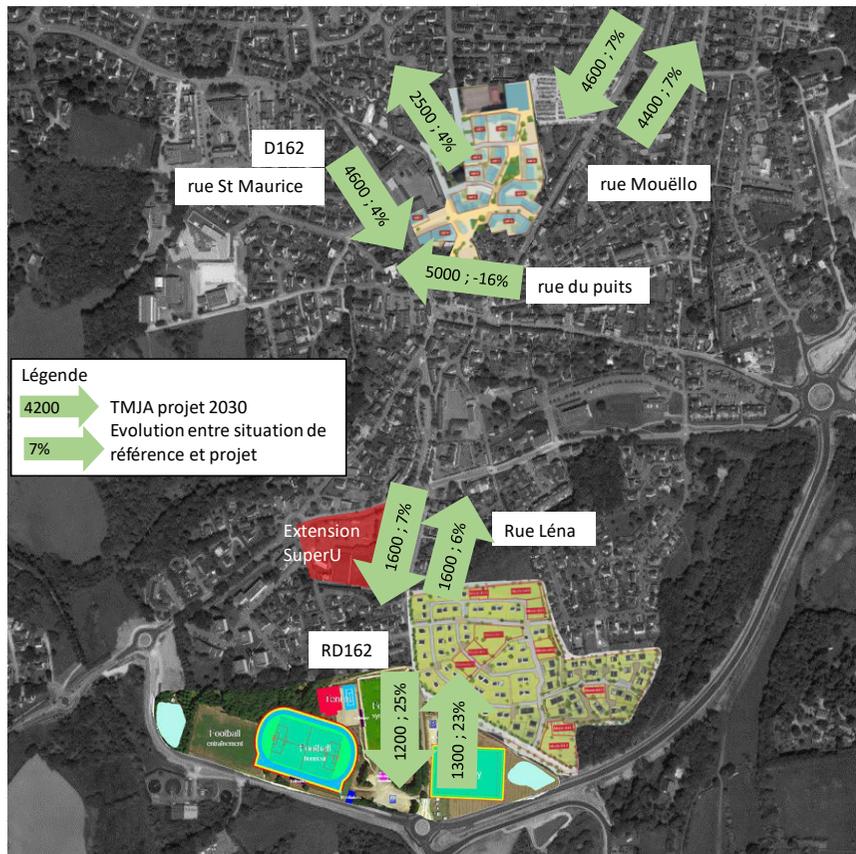


Figure 67 : Trafics moyens journaliers annualisés futurs avec projet

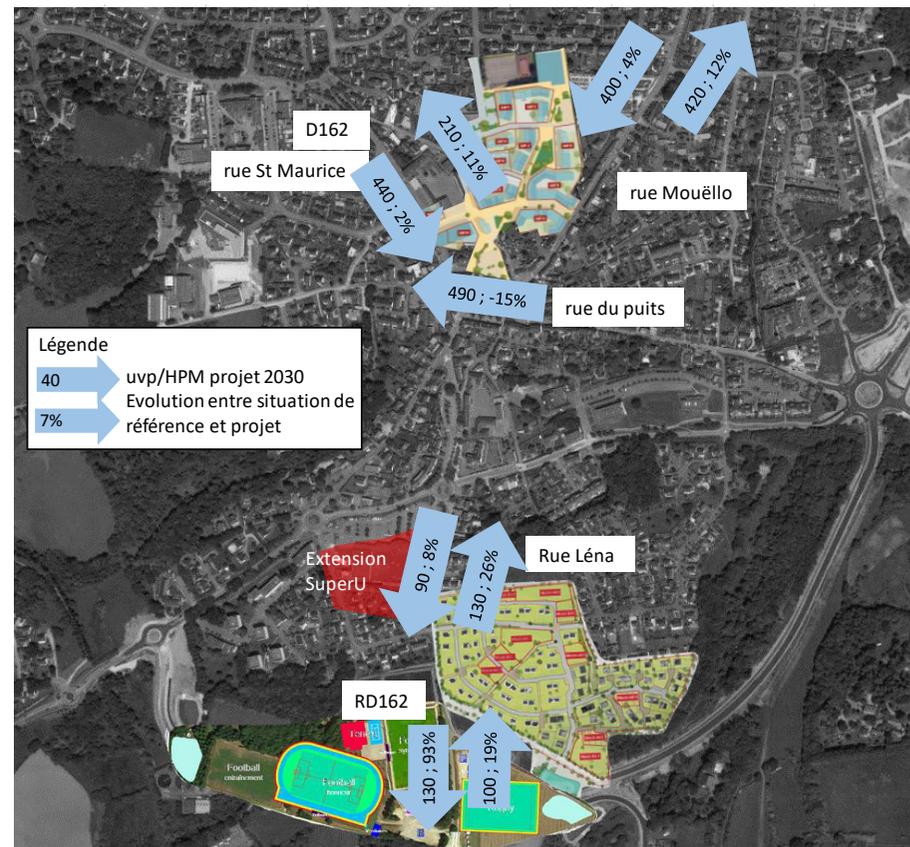


Figure 68 : Trafics futurs avec projet à l'heure de pointe du matin

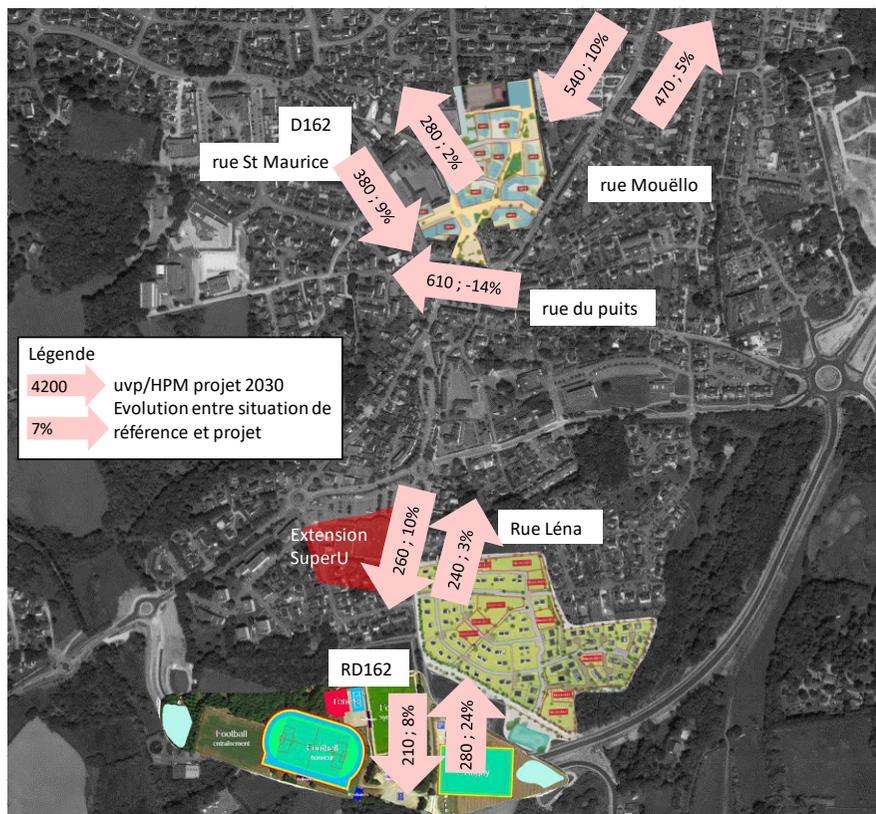


Figure 69 : Trafics futurs avec projet à l'heure de pointe du soir

Les trafics futurs attendus dans le centre-ville de Guidel et sur le secteur de la Saudraye sont conformes à la hiérarchisation du réseau routier existant avec des flux de l'ordre de 2 000 à 5 000 véhicules par sens et par jour sur le réseau structurant et entre 500 et 2 000 véhicules par sens et par jour sur le réseau de desserte de quartier.

La plus grosse augmentation se trouve sur le secteur sud (rue Léna), en lien avec l'extension du Super U et la ZAC de la Saudraye, mais avec des trafics qui restent supportables pour les capacités des voies existantes. Les flux prévus à l'heure sont tous inférieurs à 500 voitures,

sauf sur du Puits (600, inférieur au trafic actuel), trafic bien en deçà des capacités des voies.

Les carrefours actuels peuvent écouler les trafics moyens prévus sans saturation importante.

6.5 Les trafics futurs attendus en période estivale

En période estivale, les trafics sont plus importants qu'en période hivernale. Les comptages réalisés en 2012 sur la D306, principale voie d'accès à Guidel Plage depuis la N165, montrent plus qu'un doublement des trafics journaliers en moyenne sur une semaine entre janvier et août. Les trafics sur la RN165 en 2018 montrent une évolution de +35% entre novembre et août.

Pour évaluer l'impact du projet sur le fonctionnement en période estivale, nous posons les hypothèses suivantes :

- En situation actuelle :
 - o Doublement du trafic à la journée sur la D306 sur le contournement et au Nord et au Sud de Guidel en été par rapport au trafic moyen journalier, augmentation de 20% du trafic aux heures de pointe en été par rapport à la moyenne annuelle, en effet, les pointes des trafics estivaux sont plus étalées qu'en période hivernale (le doublement du trafic s'étale de la fin de matinée à la fin d'après-midi en été, au lieu de 2h le matin et 2h le soir en hiver)
 - o Augmentation de 50% du trafic sur les autres départementales à la journée en été par rapport à la moyenne, augmentation de 10% aux heures de pointe, avec la prise en compte du même phénomène d'étalement des pointes de trafic
 - o Pas d'augmentation sur les voies de desserte de quartier

- Les trafics générés par les projets en référence sont supposés identiques en période hivernale et estivale
- Les trafics générés par la ZAC sont supposés identiques en période hivernale et estivale

Trafics futurs avec projet 2030 en période estivale			Projet estivaux arrondi		
numéro de repérage	voie	sens	TMJ estival	HPM estival	HPS estival
			TV	uvp	uvp
1	RD162 - rue St de Maurice	vers Laita	3 700	230	300
	RD162 - rue St de Maurice	vers Guidel	6 800	490	420
2	RD306 - rue Mouëllô	vers Centre	6 800	440	590
	RD306 - rue Mouëllô	vers 5 Chemins	6 400	450	510
3	rue du Puits	sens unique vers l'ouest	8 000	540	680
4	RD162 - rue Léna	vers Fort Bloqué	2 200	100	270
	RD162 - rue Léna	vers Guidel	2 300	140	250
5	RD162 sud	vers Fort Bloqué	1 600	130	220
	RD162 sud	vers Guidel	1 700	110	290

Figure 70 : prévisions de trafic en période estivale

Le tableau précédent donne les trafics futurs attendus en période estivale (août) après construction de la totalité de la ZAC et correspond à la somme des trafics futurs estivaux en situation de référence (évolutions dues aux projets du territoire hors ZAC) et des trafics générés par la ZAC (identiques en période estivale et en moyenne annuelle).

Le plan de repérage de la numérotation des voies est situé à la fin du rapport.

Proportionnellement aux trafics estivaux qui sont plus importants qu'en basse saison, le poids des trafic liés à la ZAC est plus faible.

Comme actuellement, on observera des remontées de file sur les rues St Maurice, Océan, Quillien et Mouëlo pour s'insérer sur la place de l'Eglise, avec des attentes limitées à quelques minutes.

Des congestions limitées à quelques minutes peuvent apparaître aux abords du giratoire du Super U en heure de pointe du soir et le samedi du fait d'une probable augmentation de trafic liée à son extension, aux apports combinés de la ZAC et des autres opérations engagées, et des retours de page.

Ces ralentissements pourraient inciter les véhicules sortant du secteur Saudraye et allant vers le centre-ville à emprunter la rue Le Bouhar (jusqu'à 50 véh/h de pointe). Il s'agirait d'un trafic faible, mais qui interviendrait dans l'environnement très calme (trafic quasi nul) d'un lotissement actuellement en impasse et pourrait occasionner une gêne (nuisance sonore, sentiment d'insécurité pour les enfants).

Un suivi de l'évolution du trafic et une concertation avec les riverains seront mis en œuvre par l'aménageur afin le cas échéant de définir des mesures d'évitement ou de réduction de ces impacts (Exemple : limiter le raccordement entre le lotissement et le secteur Saudraye aux modes actifs, voire aux camions de réputation, si les itinéraires de collecte venaient à évoluer, ou aux pompiers, via l'installation de potelets amovibles ou franchissables).

La création de trottoir et aménagement qualitatif entre la Saudraye et le centre-ville paraît d'autant plus important pour inciter le maximum de personne à utiliser les modes actifs pour accéder à l'école (1,3km), aux commerces (500m vers le SuperU, 1km vers la place Jaffré) et services, aux équipements sportifs...

Par ailleurs, les tourne-à-gauche depuis la rue de St Maurice et la rue Mouëlo vers la ZAC peuvent engendrer des temps d'attente pour les véhicules en tout droit sur ces voies aux heures de pointe.

Trafics futurs avec projet 2030 en période estivale			Evolution Référence/Projet			Evolution actuel/Projet			Poids du projet
numéro de repérage	voie	sens	TMJ estival	HPM estival	HPS estival	TMJ estival	HPM estival	HPS estival	TMJ estival
			TV	uvp	uvp	TV	uvp	uvp	TV
1	RD162 - rue St de Maurice	vers Laita	3%	10%	2%	4%	10%	8%	3%
	RD162 - rue St de Maurice	vers Guidel	2%	2%	8%	1%	2%	-1%	2%
2	RD306 - rue Mouëllô	vers Centre	4%	4%	9%	5%	4%	12%	4%
	RD306 - rue Mouëllô	vers 5 Chemins	5%	11%	5%	5%	11%	8%	5%
3	rue du Puits	sens unique vers l'ouest	-10%	-13%	-12%	-10%	-13%	-11%	-10%
4	RD162 - rue Léna	vers Fort Bloqué	5%	7%	9%	18%	7%	112%	5%
	RD162 - rue Léna	vers Guidel	5%	24%	3%	18%	24%	103%	5%
5	RD162 sud	vers Fort Bloqué	18%	85%	8%	45%	85%	166%	18%
	RD162 sud	vers Guidel	17%	17%	23%	40%	17%	148%	17%

Figure 71 : les évolutions prévues et poids du projet sur les trafics en période estivale

Dans le tableau, apparaissent en vert les baisses de trafic, en orange les augmentations de 10 à 20% et en marron les augmentations de plus de 20% du trafic sur la voie, entre la situation de référence estivale et la situation de projet estivale (pour les 3 premières colonnes) et entre la situation actuelle estivale et la situation de projet estivale (pour les 3 colonnes suivantes).

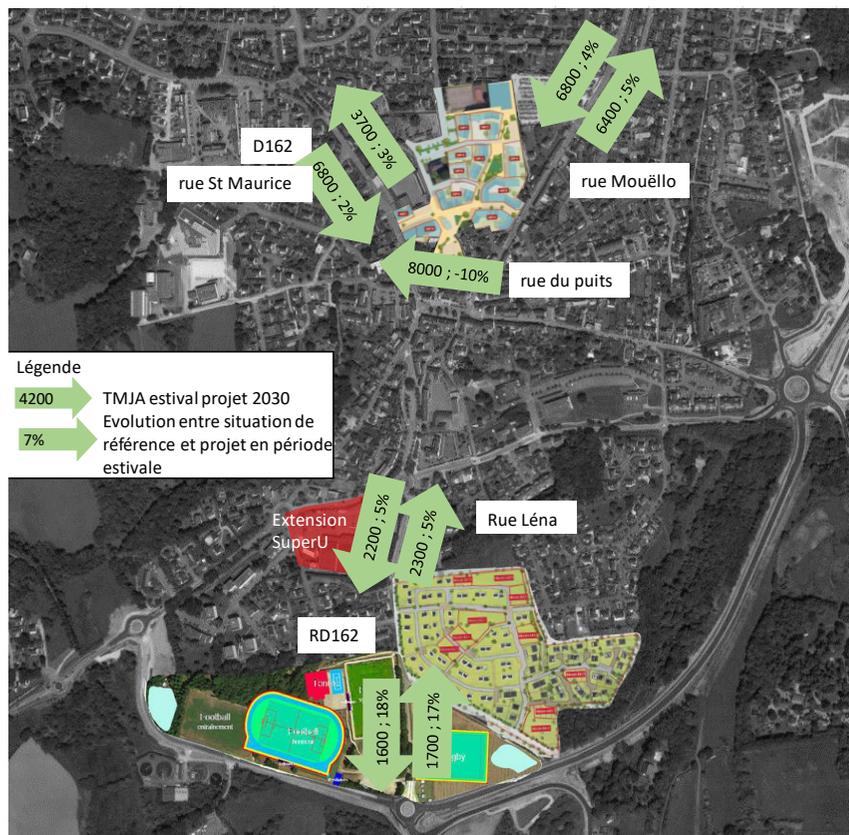


Figure 72 : Trafics moyens journaliers futurs avec projet en période estivale

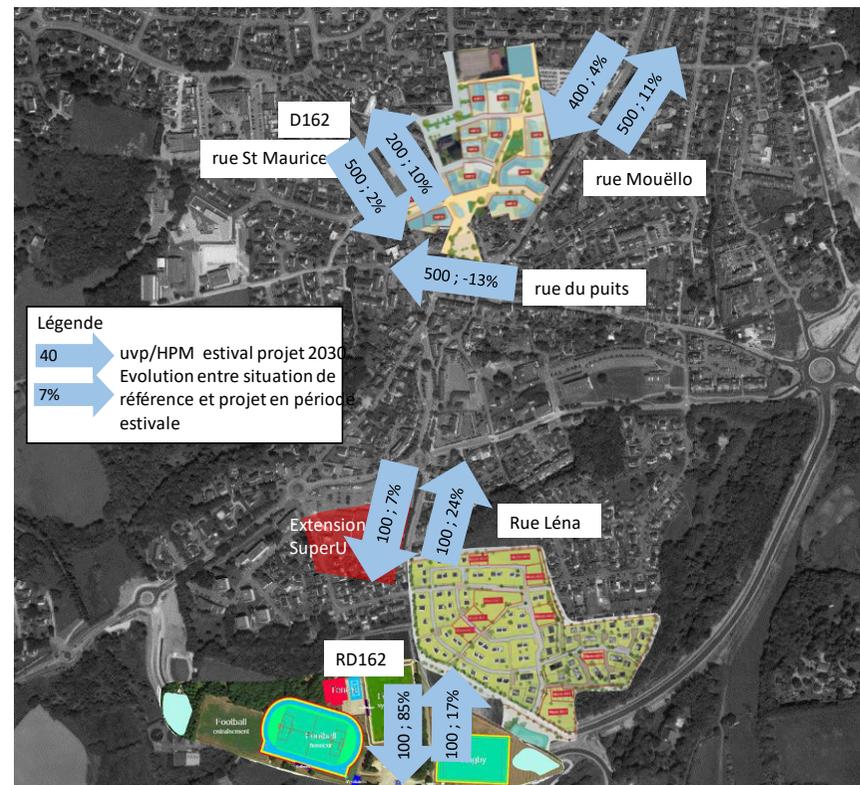


Figure 73 : Trafics futurs avec projet en période estivale à l'heure de pointe du matin

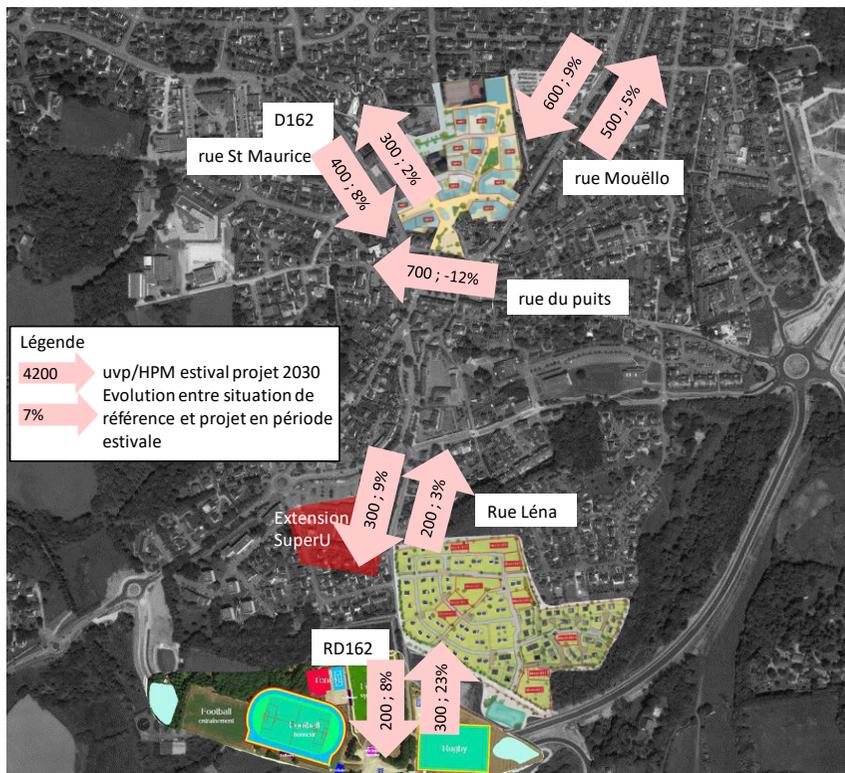


Figure 74 : Trafics futurs avec projet en période estivale à l'heure de pointe du soir

Les trafics futurs attendus dans le centre-ville de Guidel et sur le secteur de la Saudraye en période estivale sont plus bien plus importants qu'en basse saison.

On retrouve autour de la place de l'Eglise et sur les voies principales y accédant, des trafics du niveau d'avant contournement. La circulation est globalement plus fluide autour de la place de l'église, mais la gestion des tourne-à-gauche dans la ZAC du Cœur de ville peut engendrer des remontées de file aux carrefours d'accès : Les véhicules circulant sur les rues St Maurice et Mouëlo peuvent avoir à patienter quelques secondes derrière un véhicule voulant tourner à gauche vers la ZAC du centre-ville, mais ces temps d'attente ne nécessitent pas la mise en place de feux.

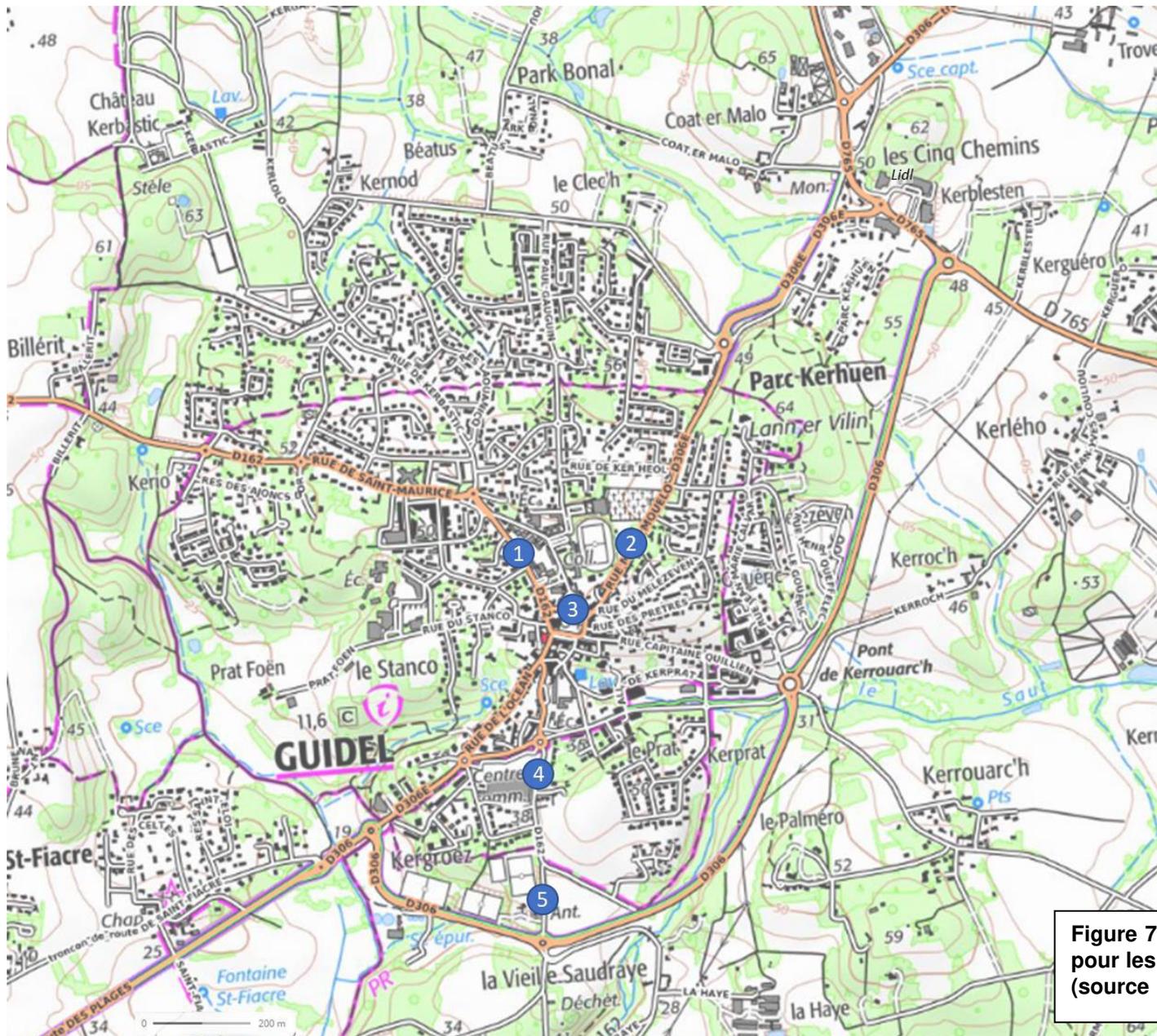


Figure 75 : Carte de repérage des rues pour les tableaux de prévision de trafic (source : Géoportail)