

ÉLABORATION D'UN PLAN COMMUNAL DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Diagnostic du fonctionnement actuel et enjeux

15 décembre 2020

SOMMAIRE

- Préambule
- Phase 1 : Diagnostic du fonctionnement actuel
- Suite de l'étude

PRÉAMBULE

L'objectif de cette étude est de proposer un plan d'action permettant de faciliter les déplacements sur le périmètre du centre-ville de Plescop.

L'offre globale de mobilité a été étudiée sur :

- Les trafics et le stationnement,
- Les transports en commun,
- Les modes actifs et continuités douces



Périmètre d'étude

- Préambule

- Phase 1 : Diagnostic du fonctionnement actuel
 - Analyse du territoire
 - Trafics et saturations
 - Stationnement
 - Offre de transport en commun
 - Modes actifs
 - Enjeux de mobilité
 - Annexes

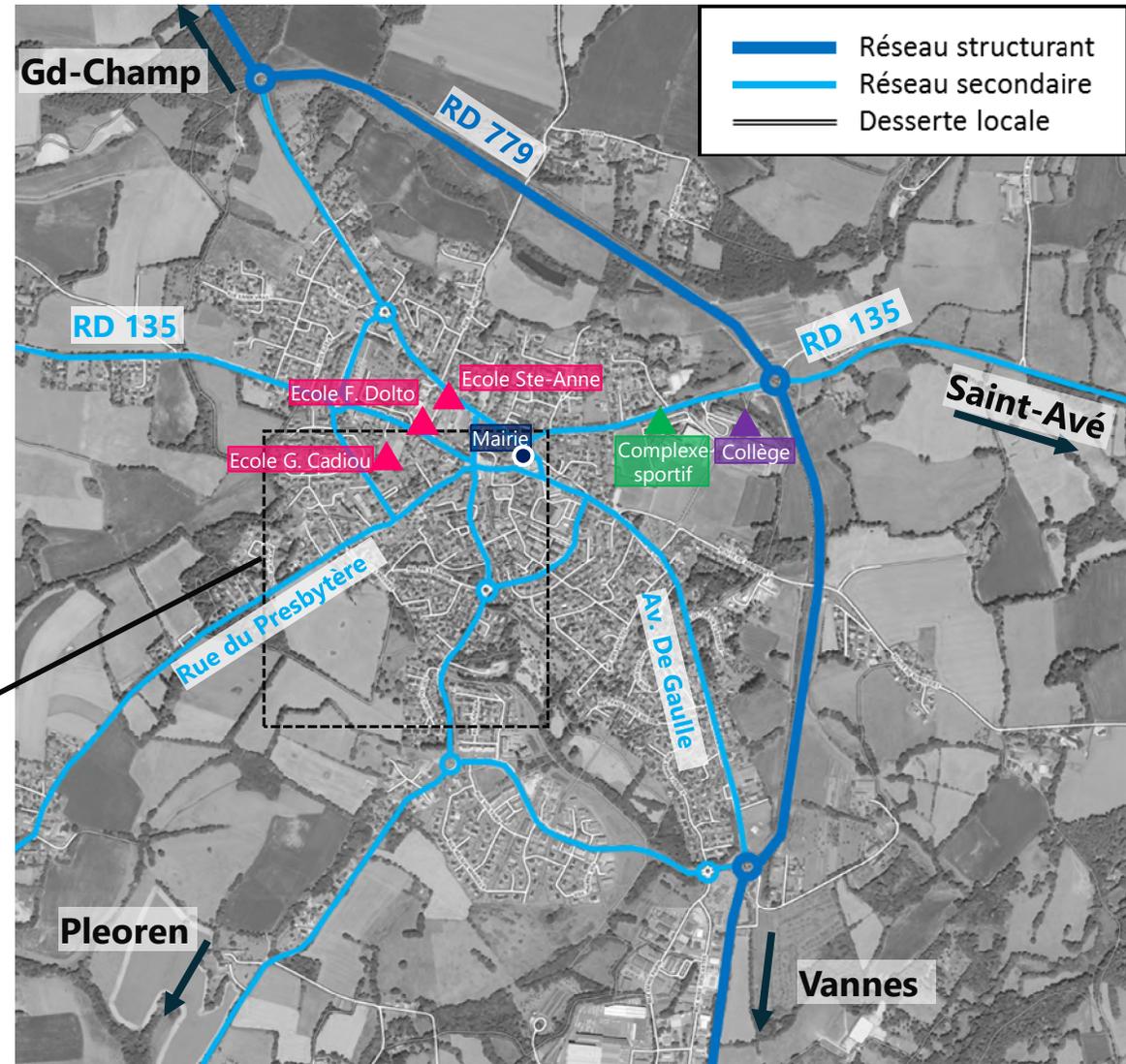
- Suite de l'étude

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Analyse du territoire

Hiérarchisation réseau viaire

- Un axe structurant de contournement à l'Est et de liaison avec Vannes et Grand-Champ (D779),
- Une traversée difficile Est-Ouest (interruption de la continuité de la D135),
- Pas de liaison structurante entre la rue du Presbytère et la route de Ploeren → accumulation des trafics dans le secteur St Pierre/Verger/Ste Anne/Presbytère (encart ci-dessous)



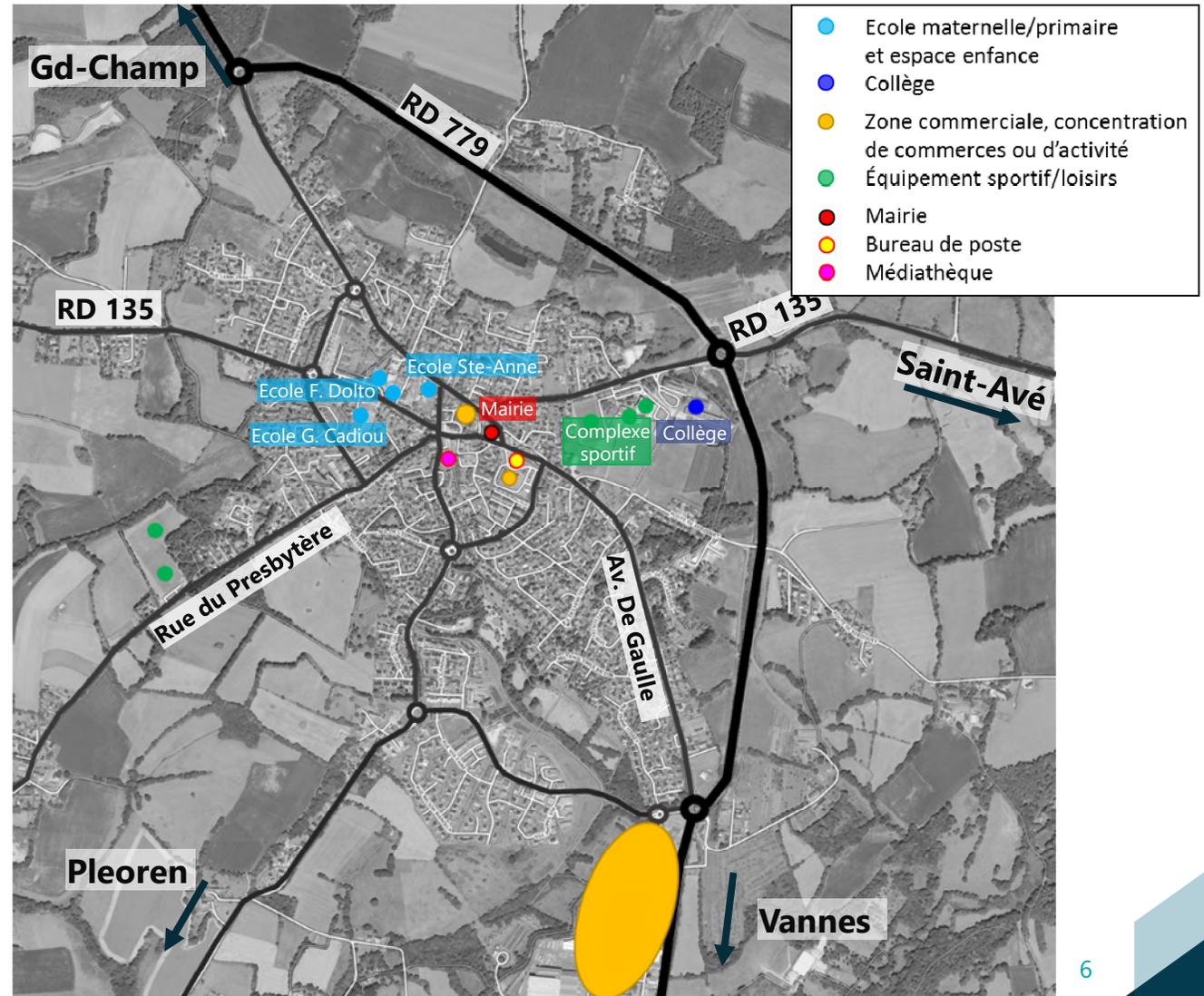
Hiérarchie du réseau viaire

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Analyse du territoire

Pôles générateurs de déplacement

- Pôles situés en centre-ville ou à proximité d'axes structurants,
- Concentration géographique des équipements liés à l'enfance : 3 écoles et un espace multi-accueil sur une distance de 200m,
- Collège et équipements sportifs à la périphérie du centre ville,
- Grande zone d'activité et commerciale au Sud de la commune, desservie par la D779



Pôles générateurs de déplacement

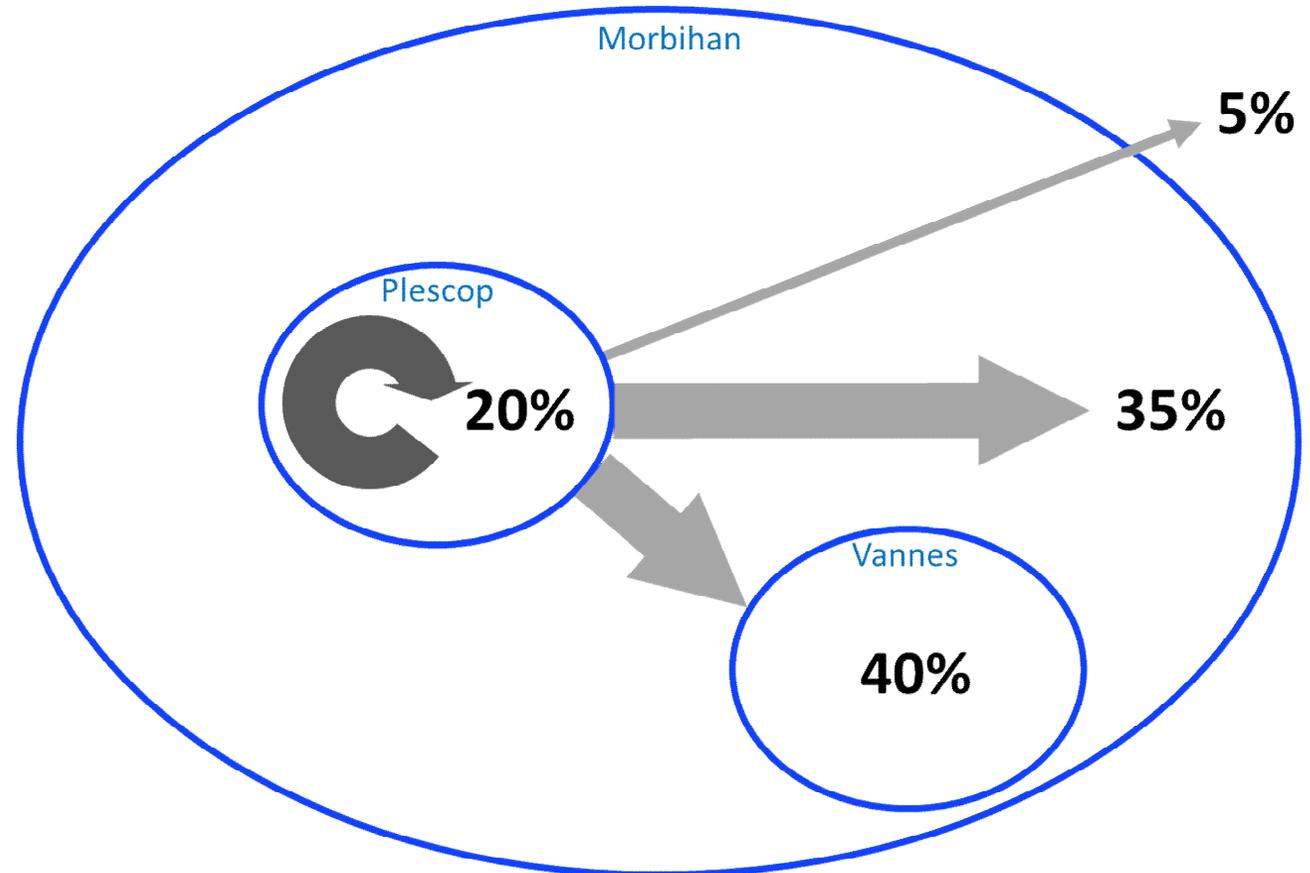
PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Analyse du territoire

Déplacements domicile / travail

Concernant les actifs résidant à Plescop :

- 20% travaillent dans leur commune,
- 40% à Vannes,
- 35% travaillent dans le Morbihan (hors Vannes et Plescop)
- 5% travaillent en dehors du Morbihan



Enquête déplacements actifs (source : INSEE RP 2015)

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Analyse du territoire

Projets urbains

- 2 zones à vocation principale d'habitat, près de 790 logements neufs (soit entre 1500 et 2000 nouveaux habitants, environ 5000 véh/jour en plus sur la commune),
- La localisation de ces 2 projets ne devrait pas générer de trafic de transit dans le centre-ville pour les déplacements en direction de Vannes. Hausse du trafic à prévoir en direction des écoles,
- Espace culturel en centre-ville



Projets urbains

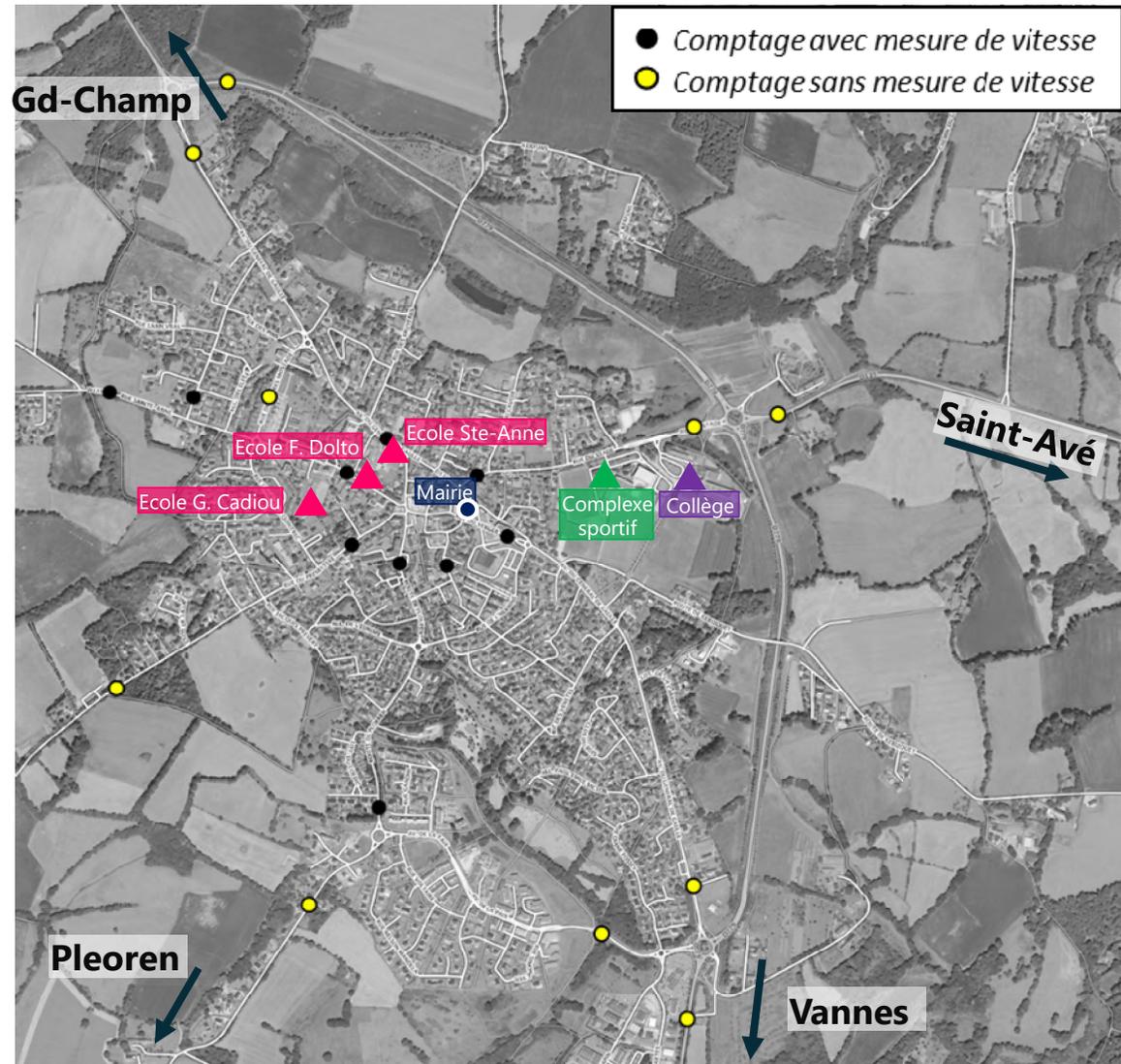
PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Trafics en présence

- Une campagne de comptages automatiques a été réalisée du 14 au 21 janvier 2020,
- Distinction catégorielle véhicules légers / poids lourds,
- Certains compteurs étaient configurés pour mesurer la vitesse des véhicules



Illustration d'un poste de comptage posé
(rue des Frères Mostade)



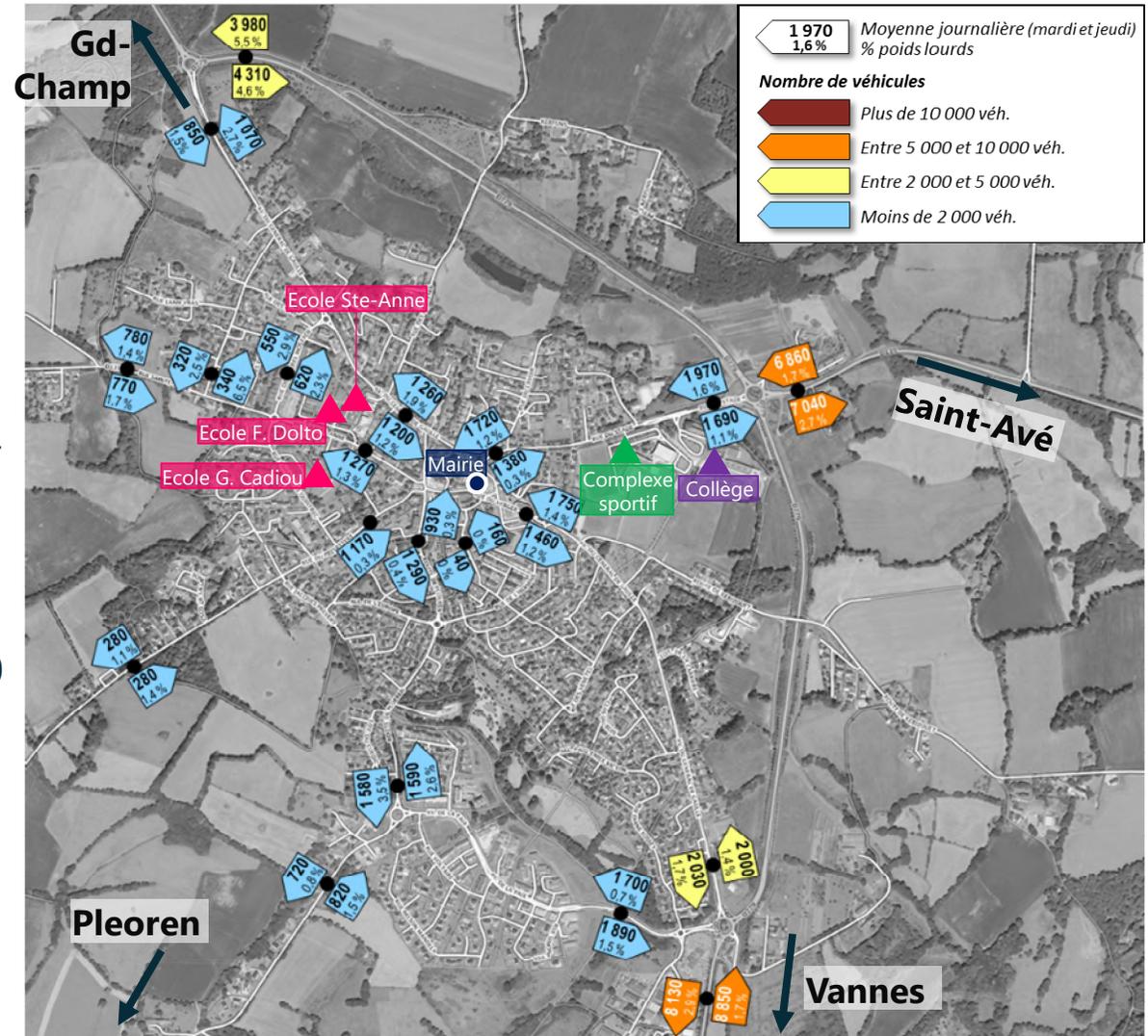
Localisation des postes de comptage

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Trafics en présence

Trafics moyens journaliers (mardi-jeudi)

- Trafics concentrés dans le centre ville sur les axes De Gaulle / Ste Anne / Stade et Ploëren,
- Trafics globalement faibles : aucun axe en centre-ville n'atteint 5000 véhicules / jour tous sens confondus,
- Trafic très faible sur la rue Anne de Bretagne (200 véh/jr) : opportunité pour développer les modes actifs

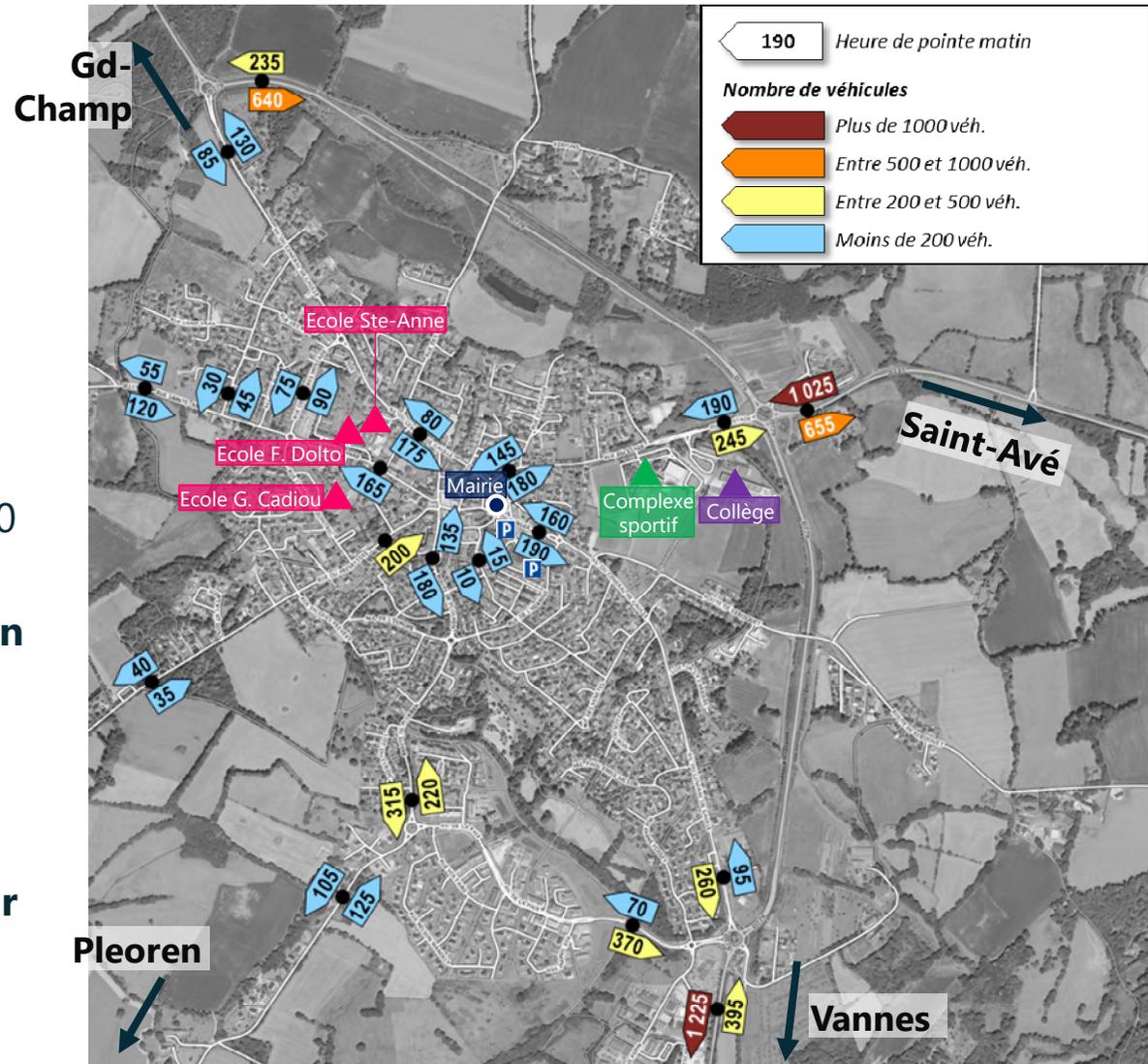


PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Trafics en présence

Heure de pointe du matin 8h-9h (HPM)

- Les trafics les plus élevés concernent le **réseau départemental** (jusqu'à 1 225 véhicule vers Vannes)
- **Trafics modérés en centre bourg** (maximum 300 véhicules par sens par heure).
- Les **principaux trafics internes sont en direction de Vannes, en sortie du bourg**, avec **250 à 300 véhicules dans le sens de la pointe** (Rte de Ploeren, Av. De Gaulle, rue du Stade)
- Trafic **inférieur à 200 véhicule / sens / heure sur la plupart des voies**



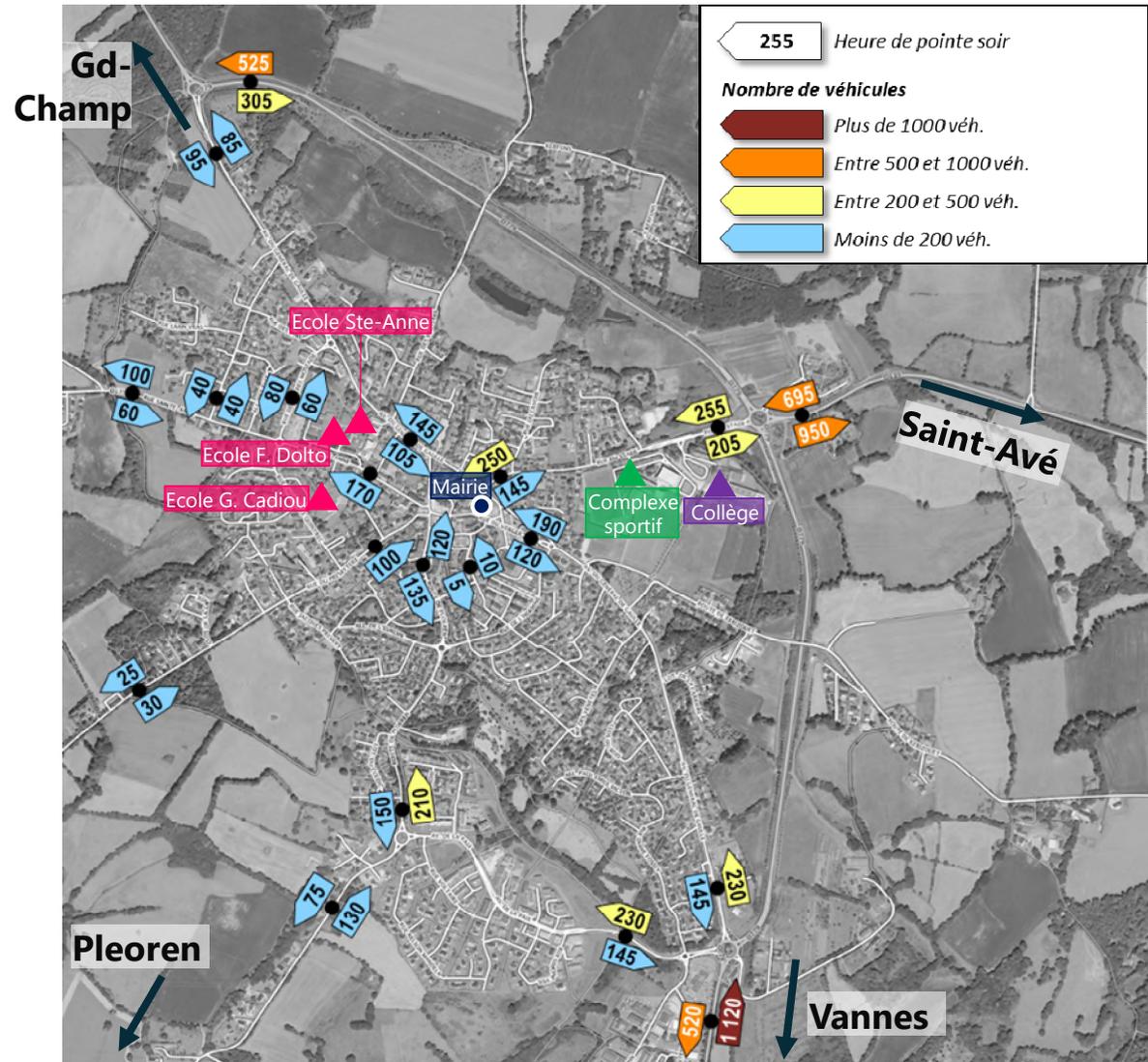
Trafics HPM (moyenne mardi-jeudi)

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Trafics en présence

Heure de pointe du soir 17h-18h (HPS)

- Flux pendulaires assez marqués sur la D779, jusqu'à 1 120 véhicules / heure depuis Vannes
- Trafics similaires à l'heure de pointe du matin en centre-bourg



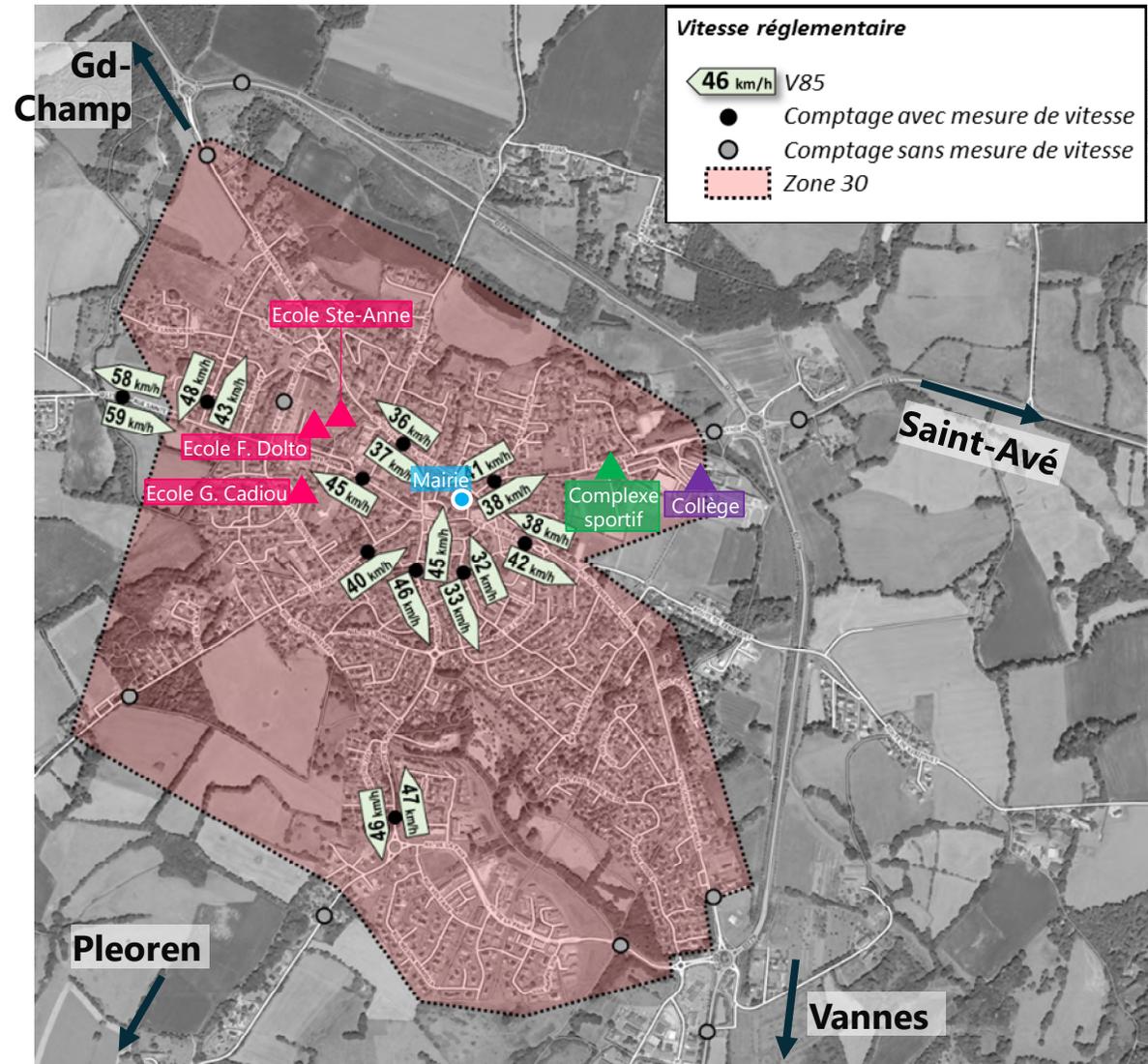
Trafics HPS (moyenne mardi-jeudi)

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Trafics en présence

Vitesses mesurées (moyenne période)

- V85 = vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules,
- **Non-respect généralisé de la zone 30**, mais vitesses inférieures à 50km/h

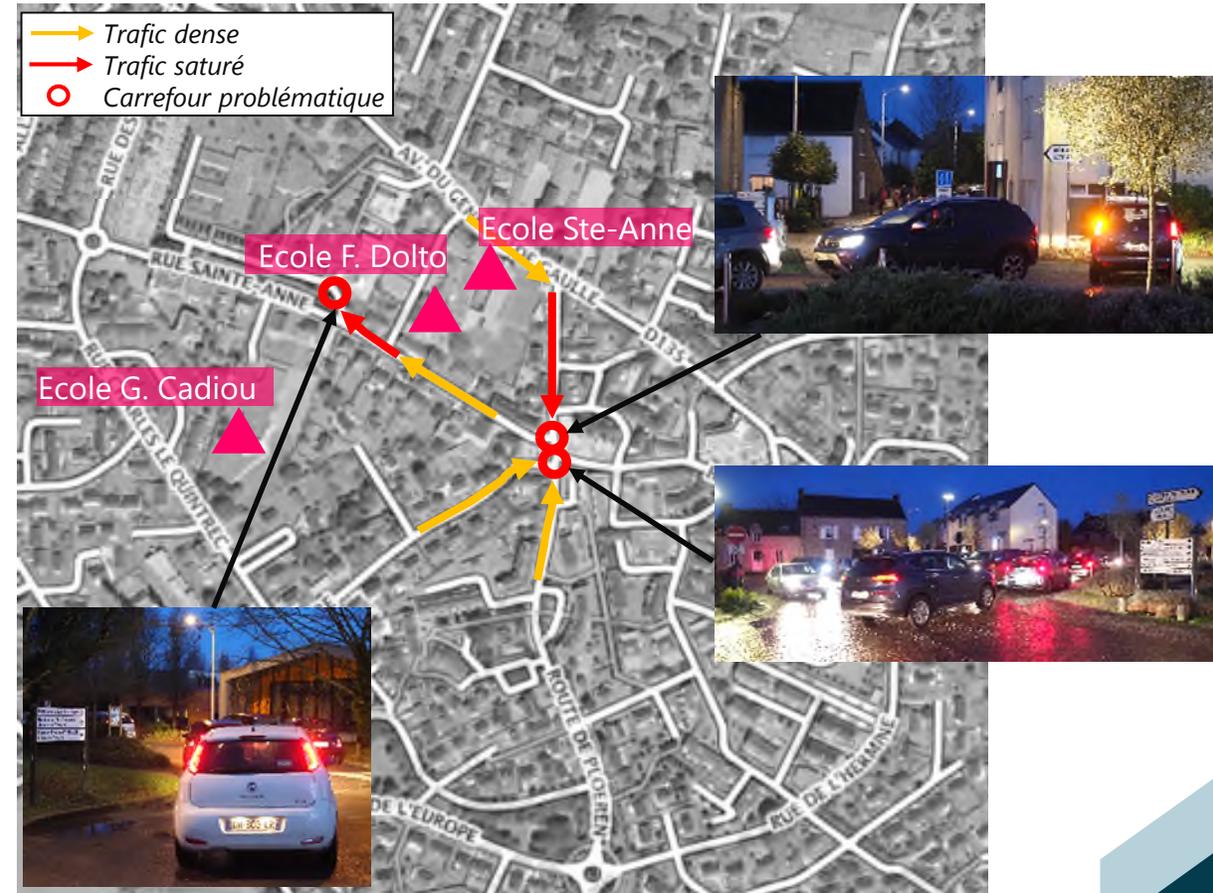


Vitesses mesurées

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Saturations

- Difficultés observées le matin sur les **carrefours rapprochés Presbytère/St-Pierre et Ste-Anne/St-Pierre**
- Risque d'**autoblocage** sur ces carrefours, circulation très dense
- Le **carrefour d'accès au parking de l'école** sur la rue Ste-Anne génère également un ralentissement sur la rue en amont lors de l'hyperpointe
- Cette hyperpointe liée aux ouvertures des écoles a une durée d'une **dizaine de minutes**
- Traversée de **nombreux piétons**
- **Pas de saturation relevée le soir**, mais sortie des écoles potentiellement difficile



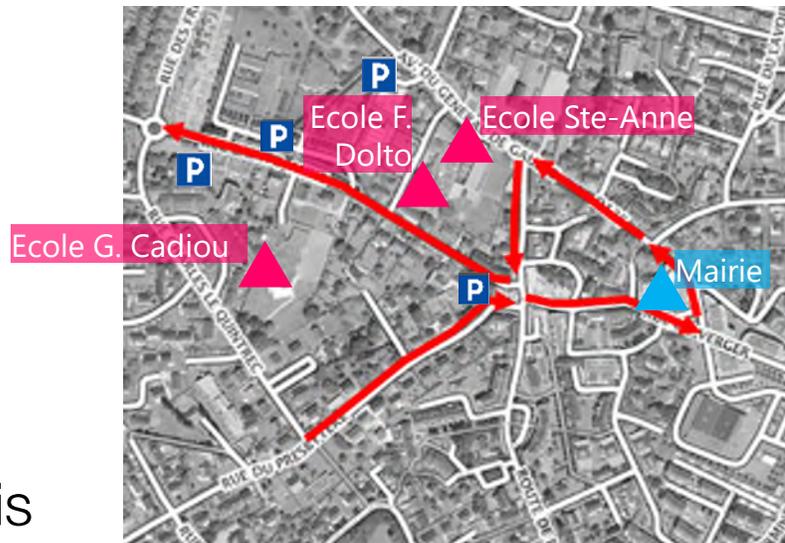
Saturations en HPM

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

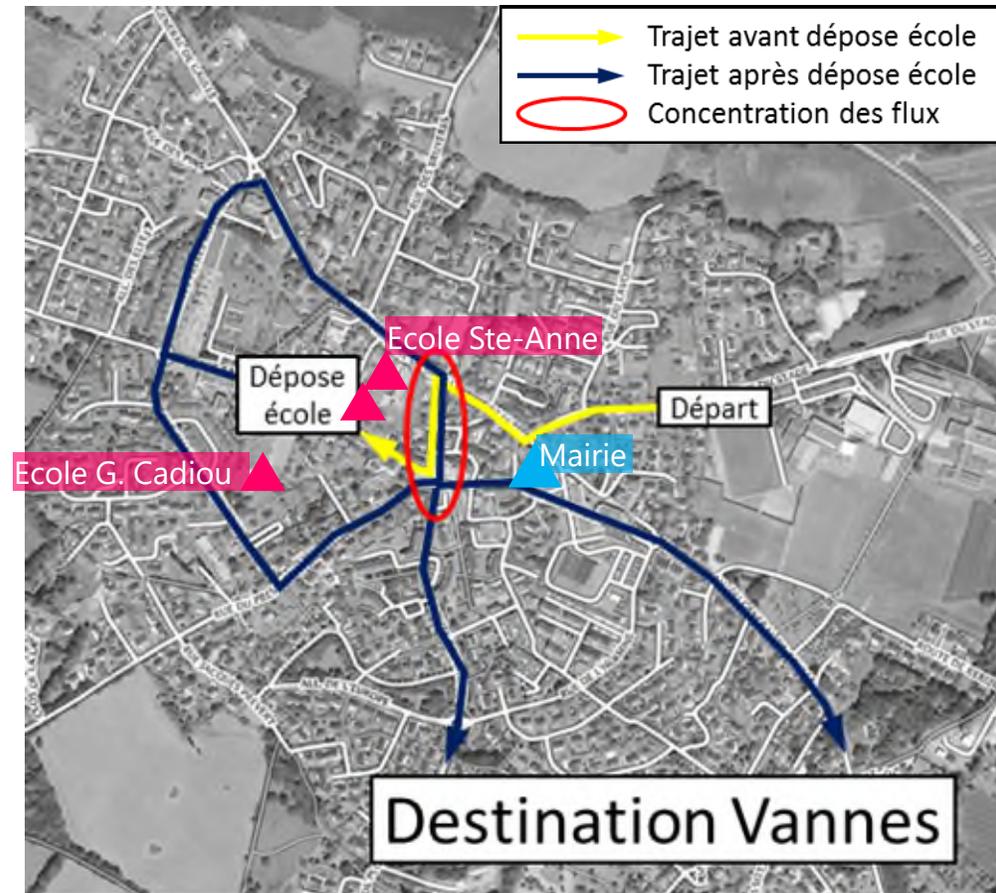
Trafics en présence

Circulation à l'échelle du centre-ville en heure de pointe du matin

- Sens unique antihoraire du centre-ville, rue Ste-Anne vers extérieur, rue du Presbytère vers intérieur
- Après la dépose école, l'utilisateur doit **réemprunter la rue St-Pierre et/ou le carrefour St-Pierre/Presbytère** pour se diriger vers Vannes



Plan de circulation secteur centre-ville



Exemple d'itinéraire domicile → école → Vannes

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Stationnement

Offre de stationnement

- Enquête réalisée le 16 janvier 2020, 2 passages réalisés sur la journée :
 - 16h,
 - 20h
- **1730 places de stationnement** enquêtées sur l'espace public, dont :
 - 1649 places gratuites,
 - 25 places gratuites à durée limitée (zone bleue),
 - 56 places réservées gratuites
- Par conséquent, les 82 places du *Carrefour Contact* n'ont pas été enquêtées mais peuvent actuellement être utilisées pour un autre usage que commercial (absence de panneau « parking réservé à la clientèle »)



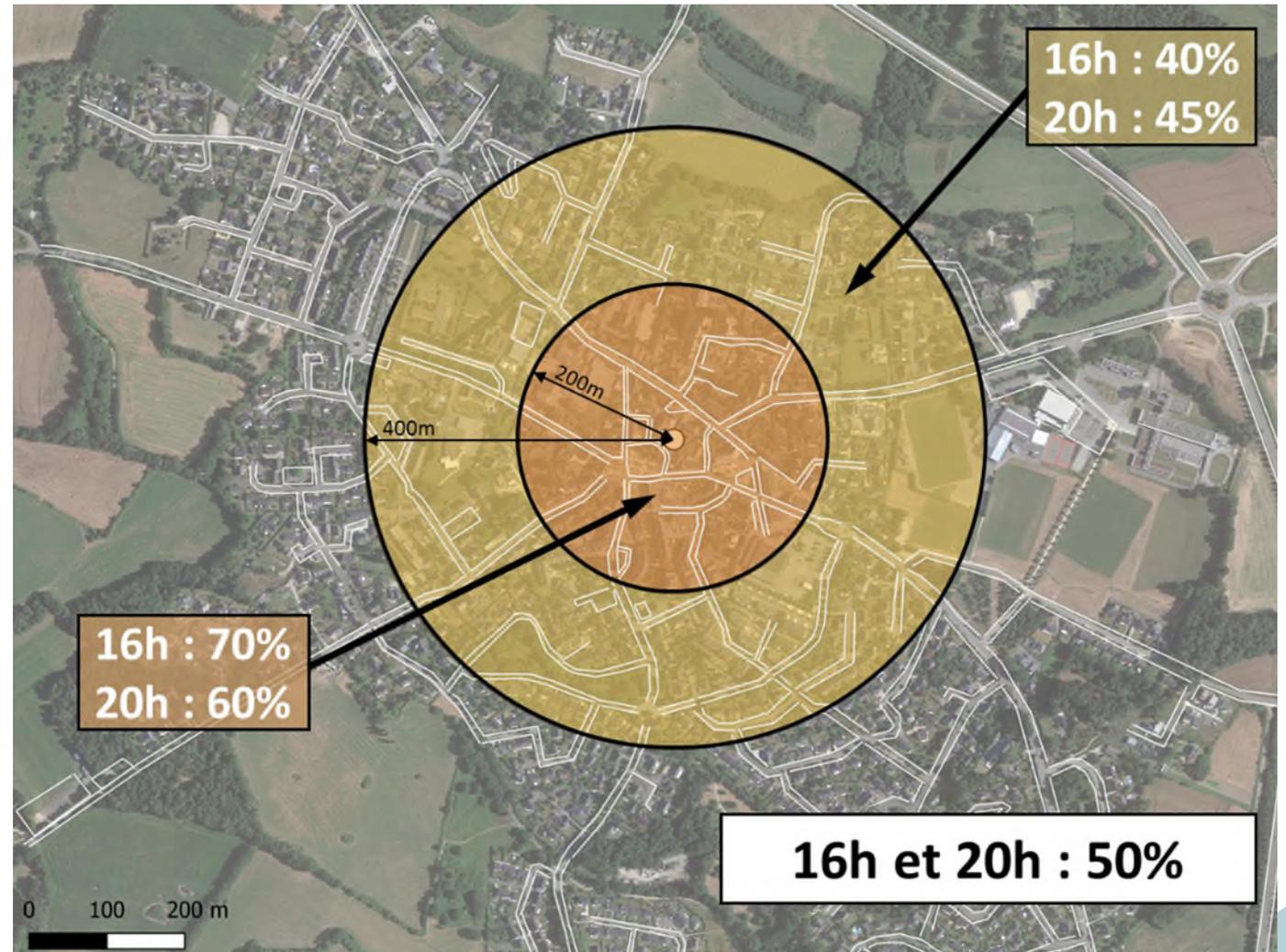
Offre de stationnement public relevée

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Stationnement

Congestion du stationnement

- Le taux de congestion intègre les stationnements licite et illicite
- Il est **relativement aisé de trouver une place de stationnement** dans un rayon de 200m autour du centre-ville :
 - 162 véhicules relevés sur 240 places existantes à 16h (70% de congestion),
 - 140 véhicules relevés sur 240 places existantes à 20h (60% de congestion),
- Au global, sur un rayon de 400m autour du centre-ville, **le taux d'occupation est de 50%** (320 véhicules sur 653 places),
- Des espaces insuffisamment occupés (Parking route de Ploeren)

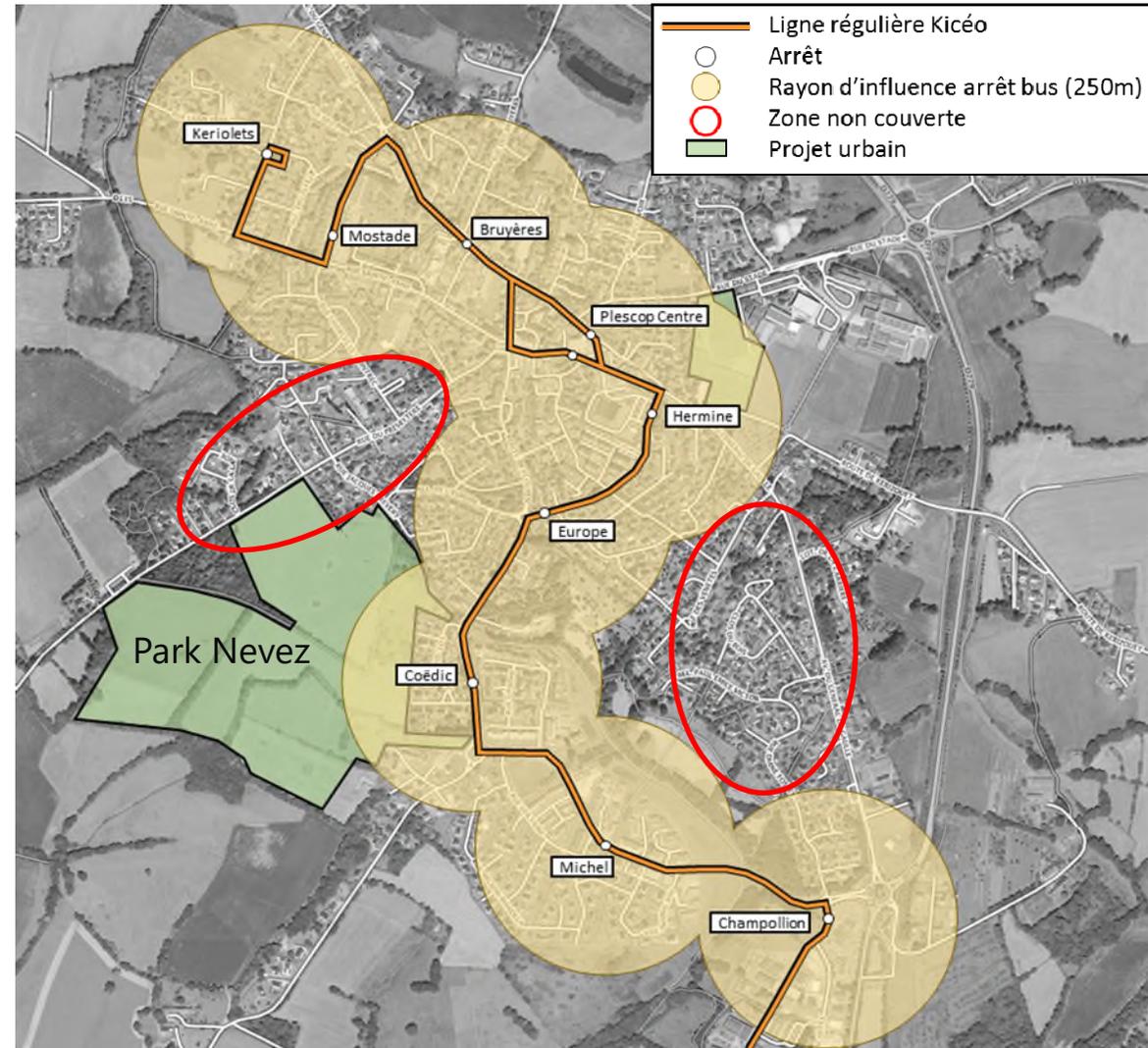


Taux de congestion en centre-ville

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Offre de transports en commun

- 1 ligne régulière réalisant la liaison Plescop ↔ Vannes ↔ St-Nolff,
- Fréquence :
 - 30 minutes en heure de pointe,
 - 1 heure en heure creuse
- Présence d'un service de transport à la demande (ligne 25 du réseau Créacéo) réalisant la liaison Grand-Champ ↔ gare SNCF Vannes, arrêt et correspondance à l'arrêt de Champollion (ligne 8 et aire de covoiturage),
- Le territoire communal **est globalement bien couvert à l'exception de 2 secteurs** (carte-ci-contre),
- Le projet urbain situé à l'Ouest est très partiellement couvert par la zone d'influence de la ligne 8



Influence de la ligne 8 du réseau Kicéo

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Offre de covoiturage

- Parking de covoiturage accessible depuis le **rond-point de Kermaria**, à proximité de la D779,
- Capacité de 22 places, **très faible occupation** observée le jour de relevé,
- Présence d'un parking vélo sous abri
- Correspondance avec les lignes 8 (Kicéo) et 25 (Créaceo)



Aire de covoiturage signalée en position



Parking de covoiturage de Kermaria

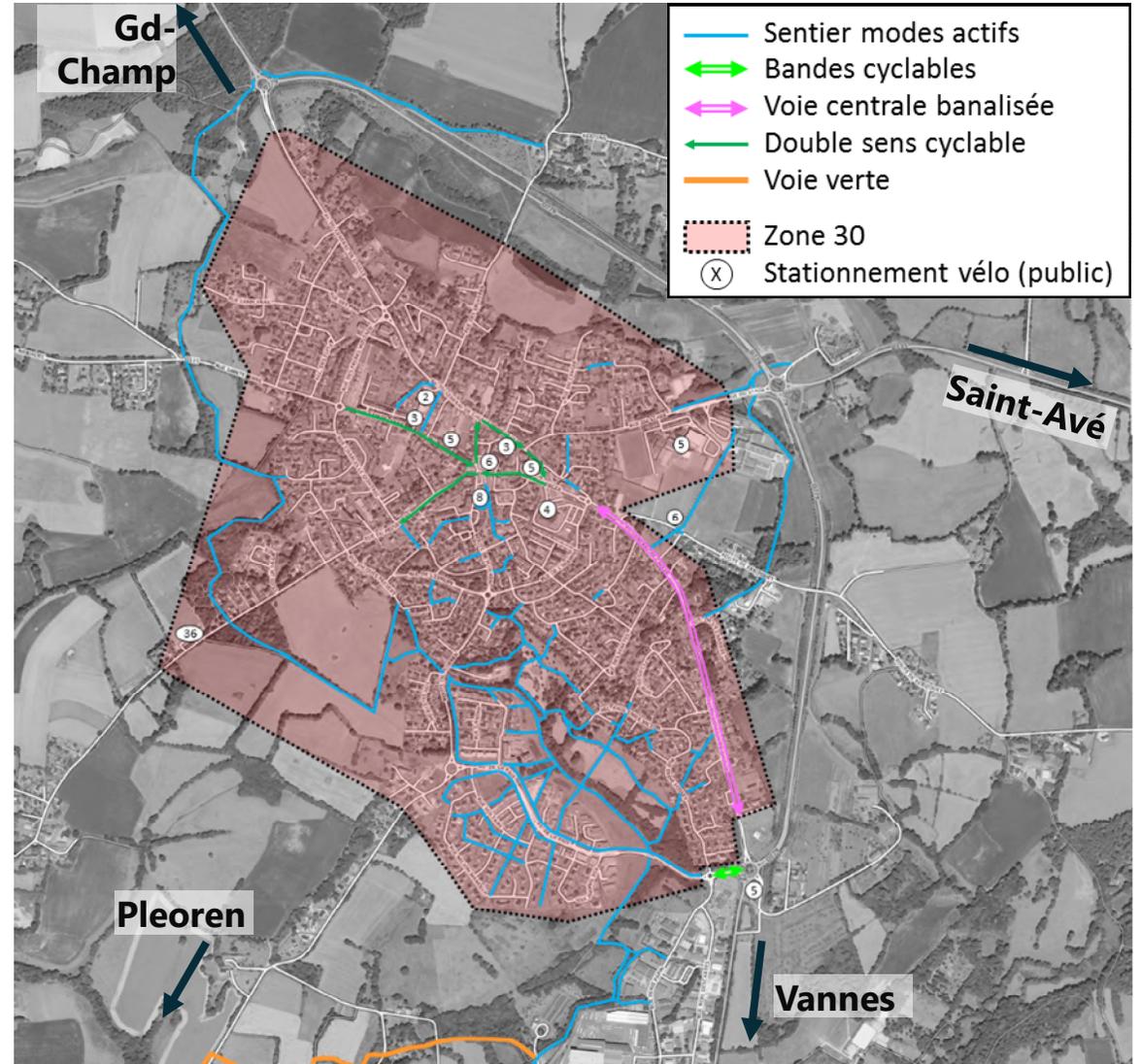


Parking vélo sous-abris

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Modes actifs

- Un centre-ville à l'échelle de ces modes,
- Une **circulation automobile apaisée** (zone 30) mais globalement non-respectée,
- Des **continuités existantes** sur certains secteurs de la commune, notamment vers Vannes,
- Un réaménagement du centre-ville agréable pour les piétons, mais **plus difficile à pratiquer pour les vélos**
- Un **manque de signalisation directionnelle** pour se repérer et s'orienter



Aménagements en faveur des modes actifs

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Modes actifs

Pratique de la marche à pied

- Multitude de **sentiers**, permettant de relier les différents quartiers/impasses ou de rejoindre certains pôles (collège et équipements sportifs),
- Itinéraire de **randonnée** autour du centre-ville et accès voie verte : revêtement non-praticable par tous temps, manque de signalétique directionnelle



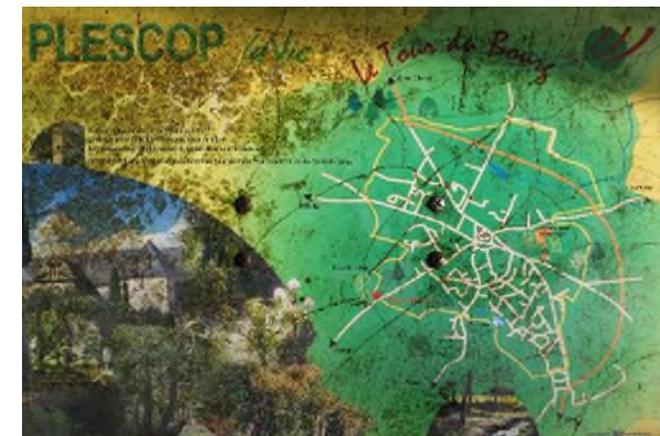
Sentier urbain



Signalétique de la voie verte intercommunale



Revêtement meuble impraticable



Signalétique de l'itinéraire de randonnée autour du centre-ville

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Modes actifs

Pratique de la marche à pied

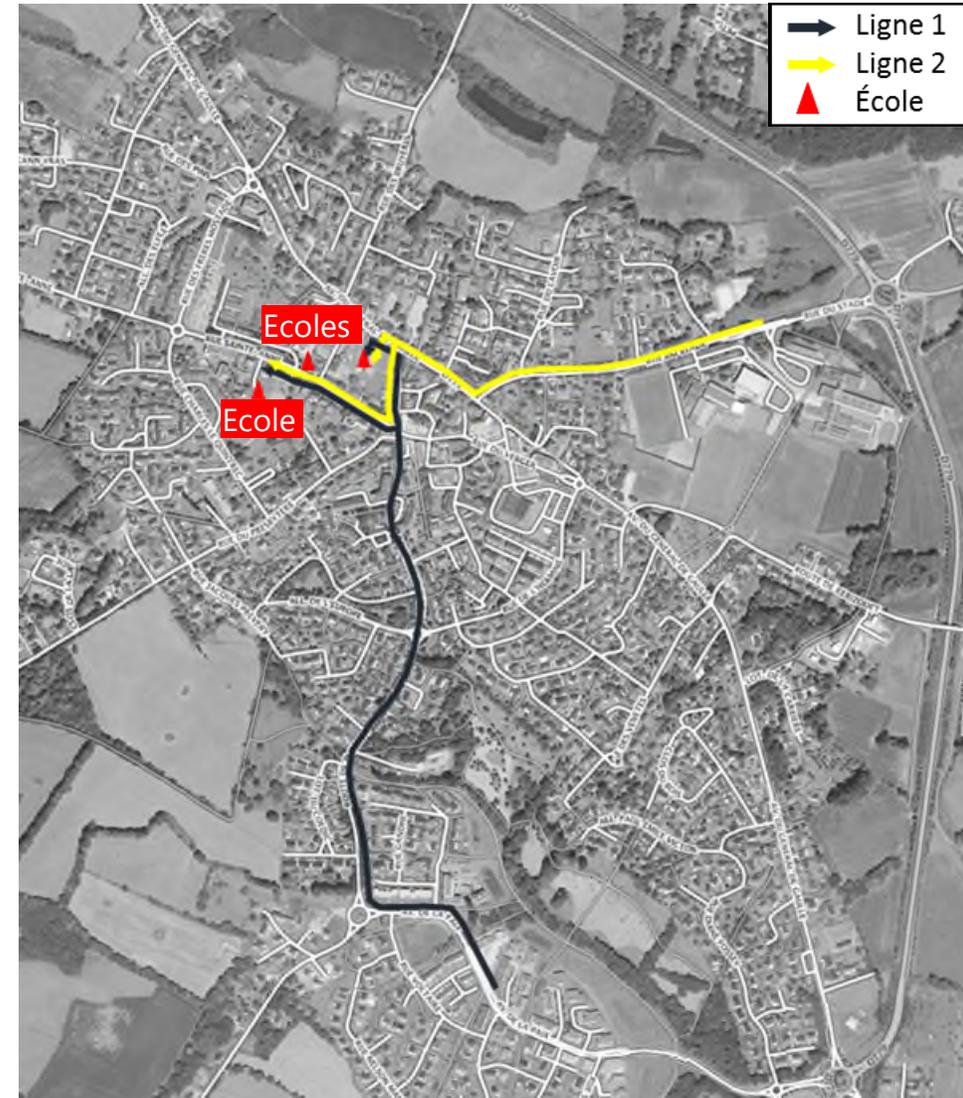
- Association **Ecolopatte** : pédibus de Plescop, bénévoles accompagnant les élèves jusqu'aux écoles selon des itinéraires et horaires définis,
- **2 lignes existantes**, dessertes orientées vers l'Est et le Sud,
- Démarche permettant de réduire les déplacements voiture vers les écoles en heure de pointe et de sécuriser les cheminements et traversées piétonnes des élèves



Accompagnement des élèves vers l'école



Signalétique sur le parcours pédibus



Lignes Ecolopatte

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Modes actifs

Pratique du vélo

- Des **aménagements adaptés** : double-sens cyclable, voie verte, voie centrale balisée, bande cyclable,
- **Manque de signalisation directionnelle** pour rejoindre la voie verte depuis le centre-ville, revêtement meuble non-adapté à tous types d'usagers vélo,
- Une offre de stationnement vélo existante et **peu occupée** (sauf collège)



Stationnement vélos



Double-sens cyclable



Voie verte



Voie centrale banalisée

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

Enjeux de mobilité



- Améliorer les **conditions de circulation dans le centre-ville** : regards sur les sens de circulation et le fonctionnement de certains carrefours
- Optimiser le **fonctionnement des carrefours St-Pierre / Presbytère / Ste-Anne** pour éviter les autoblocages et limiter les remontées de file
- Engager des actions pour encore **réduire les vitesses pratiquées en zone 30**
- Évaluer les **impacts des projets sur la circulation et le stationnement**
- Améliorer la **rotation du stationnement en centre-ville**
- Optimiser la desserte en transport en commun sur le projet urbain** situé à l'Ouest (644 logements)
- Encourager la pratique des modes actifs (vélo, marche à pied...) :**
 - Fort potentiel existant à valoriser
 - Améliorer la visibilité, la continuité des itinéraires piéton/vélo intercommunaux (signalétique) et l'attractivité de certains sentiers urbains
 - Développer les itinéraires pédibus Ecolopatte

- Préambule
- Phase 1 : Diagnostic du fonctionnement actuel
- Suite de l'étude

SUITE DE L'ÉTUDE

Calendrier prévisionnel

- **Mi-décembre à mi-janvier 2021** : recueil des remarques et propositions des habitants sur la base du diagnostic
- **Fin janvier 2021** : comité consultatif sur les déplacements (élus / usagers) pour faire le bilan des remarques et propositions, établissement des solutions.
- **Février – mars 2021** : évaluation des solutions par Egis
- **Printemps 2021**: nouvelle réunion publique pour la présentation de l'évaluation des solutions