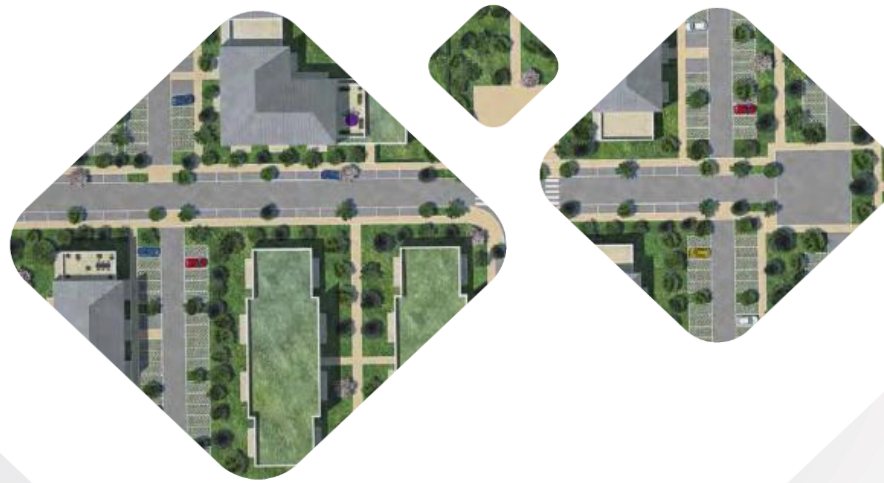




Projet Saint-Marc à Lannion (22)

Etude de mobilité
15 / 12 / 2025



0. Introduction

La présente étude est commandée par NEXITY dans le cadre du dépôt de PC du projet de 319 logements situé dans le quartier Saint-Marc à l'est de Lannion (22) sur une ancienne friche industrielle.

Elle vise à réaliser une étude de mobilité afin d'évaluer l'impact du projet sur les déplacements.

La mission consistera en la réalisation d'un diagnostic tous modes, objectivée par des comptages des flux en présence et une analyse à dire d'expert sur le fonctionnement prévisionnel des carrefours environnants.



Plan masse (source IAOSENN)

1. Diagnostic mobilité

Le diagnostic mobilité a été réalisé en novembre 2025 avec :

- Une visite terrain sur l'ensemble de la journée du jeudi 06/11 pour observer les déplacements en présence dans le quartier Saint-Marc et la rocade de Lannion.
- La mise en œuvre de comptages routiers aux abords de la place :
 - Sur 5 jours consécutifs en 2 sections (flux journaliers et horaires VL / PL).
 - Aux heures de pointe du matin et du soir au droit des 4 giratoire de la rue Saint-Marc.



1. Diagnostic mobilité

Hiérarchisation du réseau viaire

Le quartier Saint-Marc se situe à l'est de Lannion et est desservi par la rue Saint-Marc.

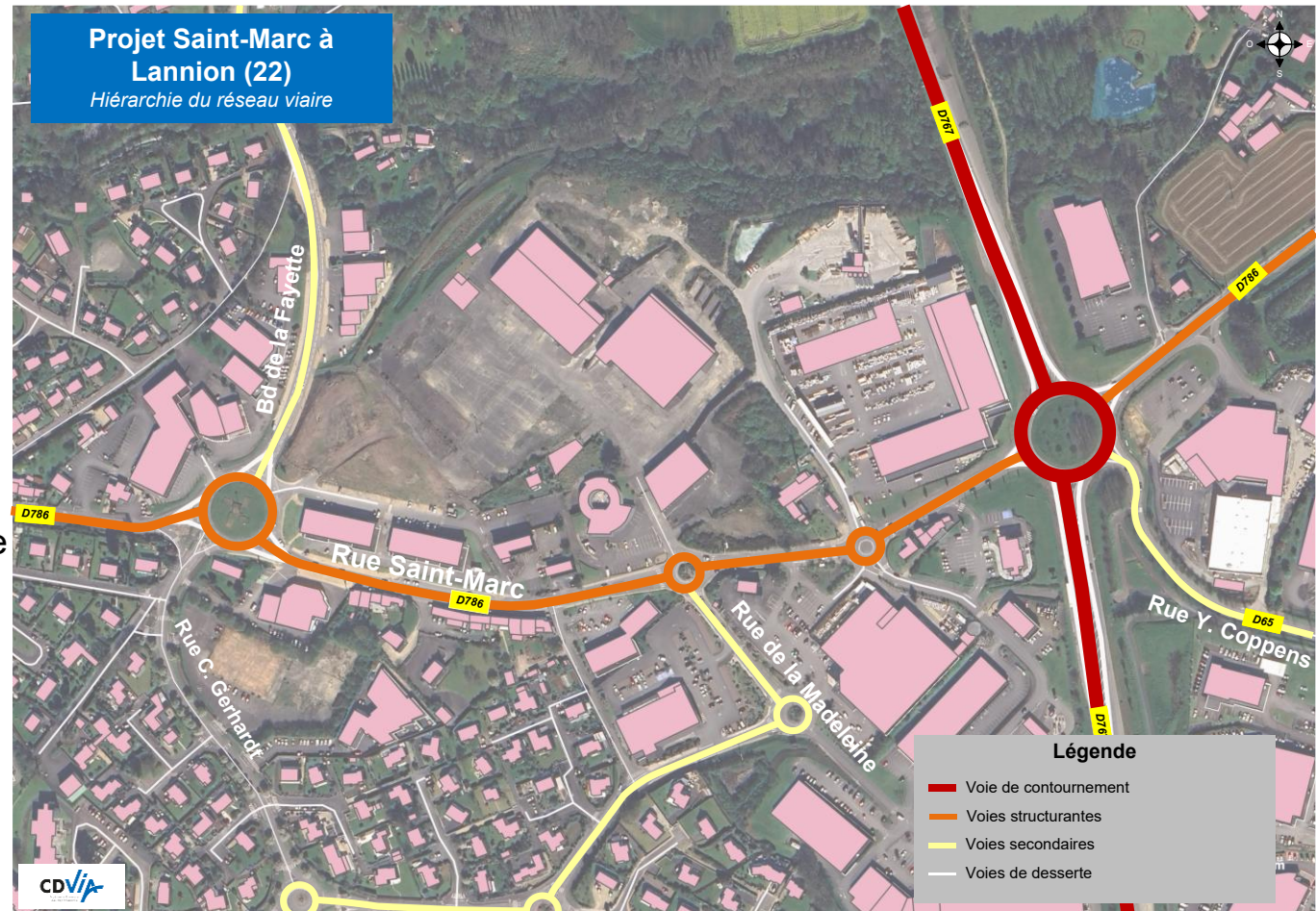
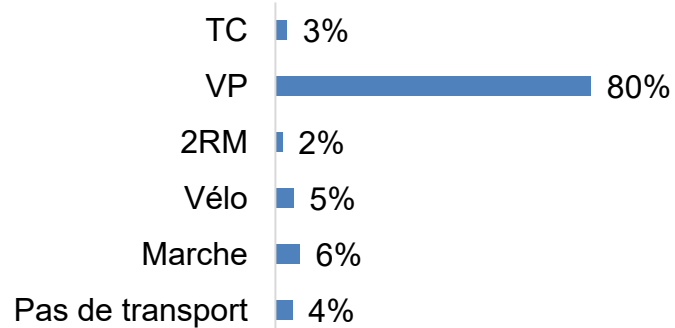
La rue Saint-Marc est un axe pénétrant dans Lannion et permet également de rejoindre la rocade (RD767).

Diverses rues s'adressent sur la rue Saint-Marc, notamment dans le secteur :

- Bd de la Fayette
- Rue de la Madeleine
- Rue Yves Coppens (desserte du collège Yves Coppens)
- Rue Charles Gerhardt

La majorité des déplacements domicile <> travail à Lannion sont réalisés en voiture particulière (80%).

Part modale à Lannion



1. Diagnostic mobilité

Desserte en transport collectif

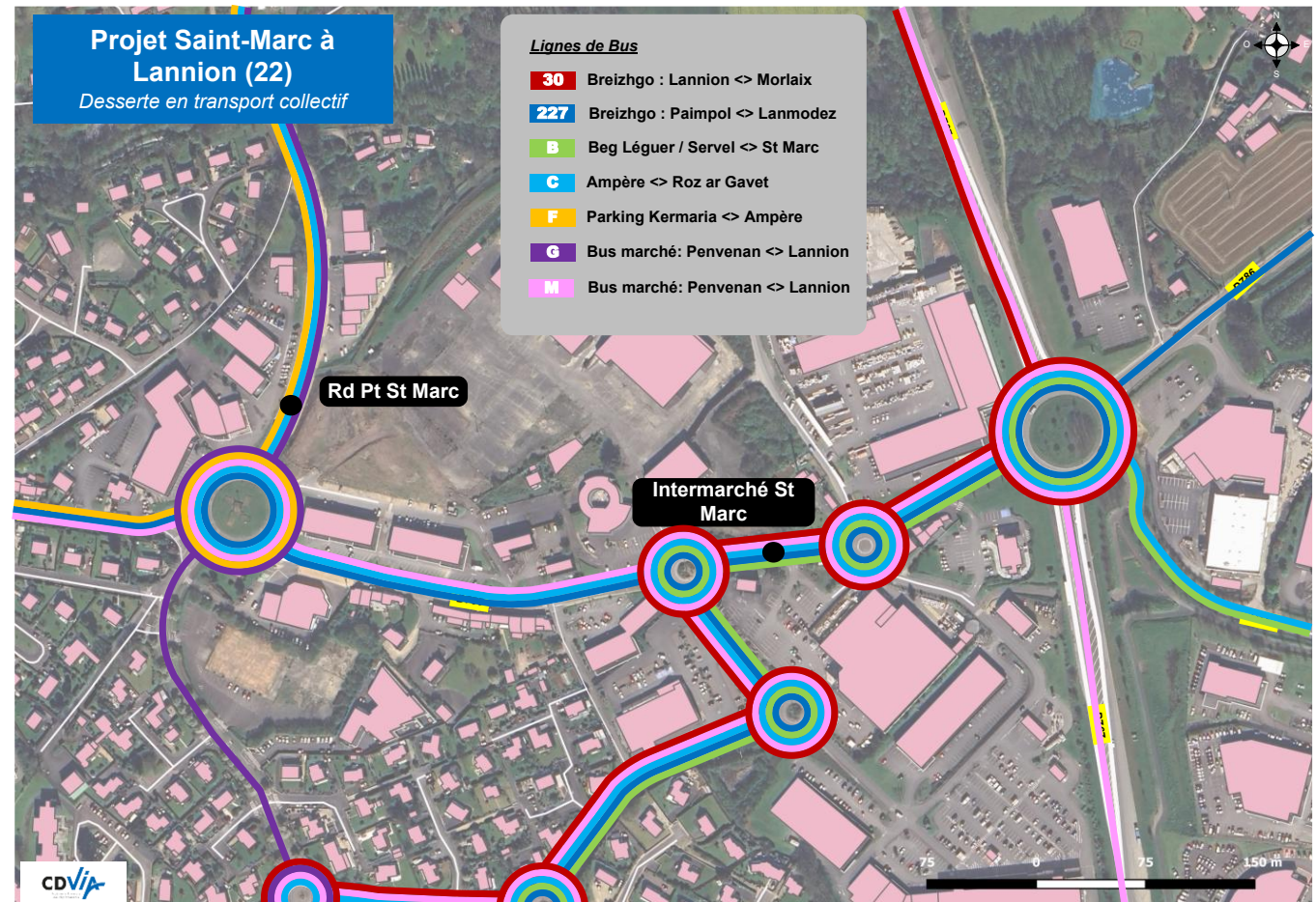
Le quartier Saint-Marc est particulièrement bien maillé par les transports collectifs avec des arrêts de part et d'autre du site en projet.

La rue Saint-Marc est un axe pénétrant dans Lannion et permet également de rejoindre la rocade (RD767).

Diverses lignes de transport passent par la rue Saint-Marc, notamment :

- Les lignes BreizhGo 30 et 227
- Les lignes régulières du réseau TILT (B, C et F)
- Les lignes secondaires du réseau TILT (G et M)
- Des cars scolaires (non cartographiés)

Les fréquences de ces lignes ne sont néanmoins pas élevées (quelques passages par jour).



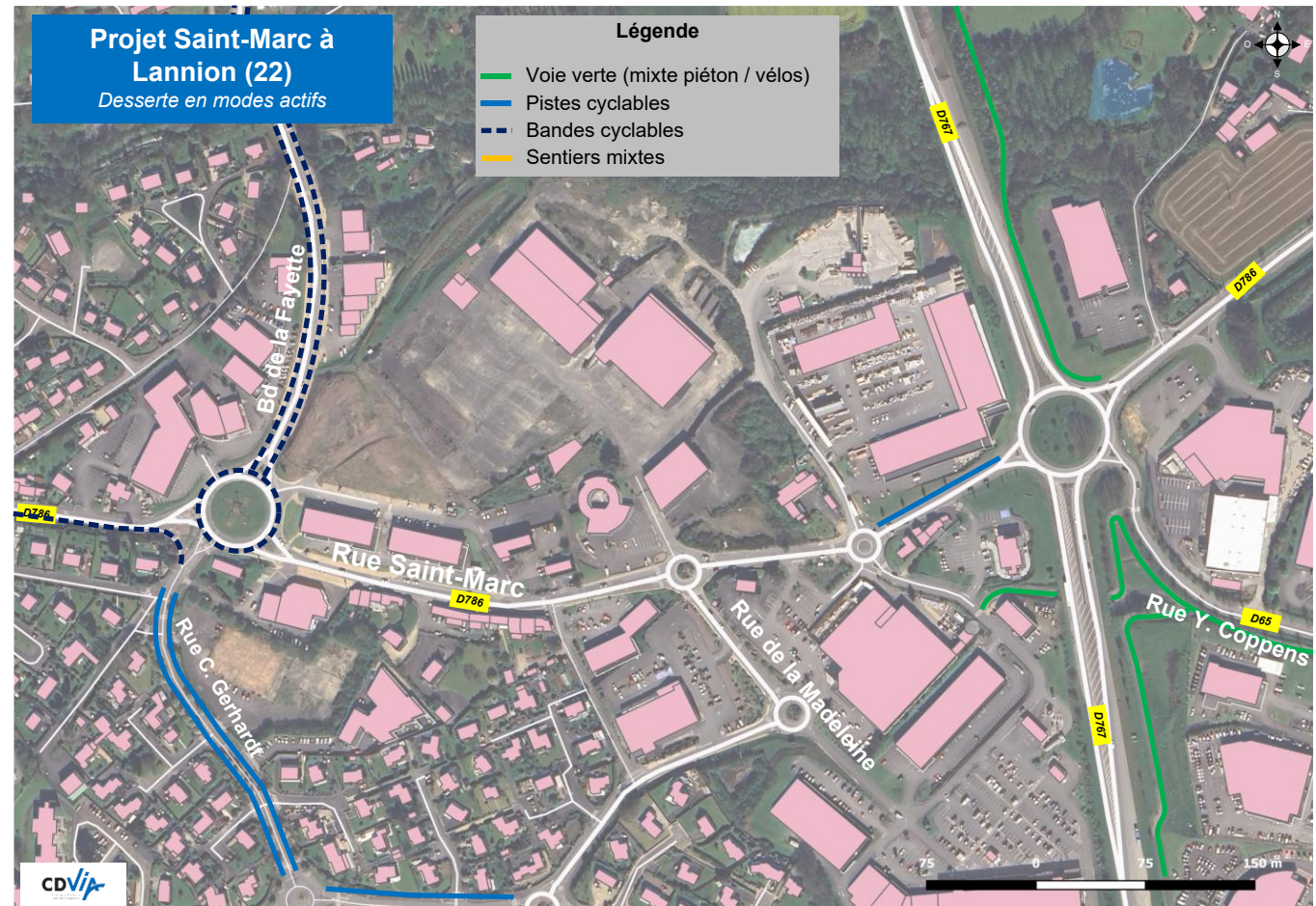
1. Diagnostic mobilité

Desserte en modes actifs

Des infrastructures cyclables ont le mérite d'exister dans le secteur mais la rue Saint-Marc reste dépourvue d'un aménagement continu et de qualité.

On note la présence d'un passage inférieur à la rocade (voie verte) afin de connecter le relia le collège Yves Coppens au quartier.

La fréquentation piétonne ou cyclable observée in situ reste marginale comparée à l'utilisation de moyens de transport individuels et motorisés.



1. Diagnostic mobilité

Conditions de circulation observées

Une visite de site a été réalisée le jeudi 06/11/25 et a permis d'observer les conditions de circulation dans le secteur aux heures de pointe du matin et du soir.

Le matin (HPM), on relève principalement des difficultés pour accéder au giratoire de la rocade depuis la rocade sud (RD767) et depuis la Rte de Tréguier à l'est (RD786). Dans une moindre mesure, la circulation peut être ralentie aux accès de ce même giratoire depuis la rue Saint-Marc ou depuis la rue Yves Coppens.

Le soir (HPS), les principales difficultés sont observées également pour accéder au giratoire de la rocade depuis la rocade nord (RD767) sur près d'1,5 km et la rue Saint-Marc qui peut être saturée sur 400m. Il arrive que quelques retenues soient constatées ponctuellement sur la Rte de Tréguier ou sur le Bd de la Fayette.

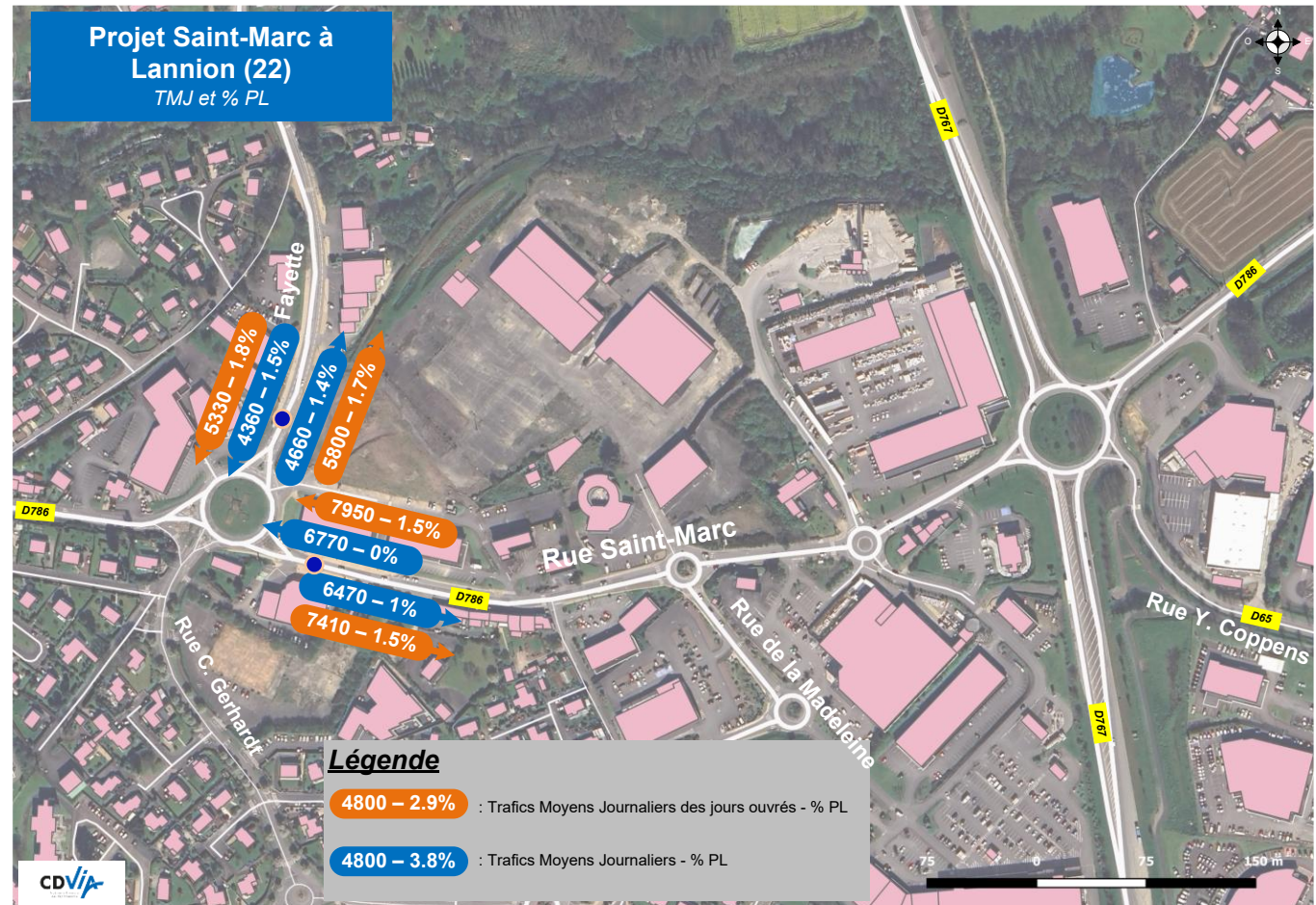


1. Diagnostic mobilité

Trafic journalier au droit du projet

Les comptages réalisés du 05/11 au 09/11/25 permettent de constater une nette différence de fréquentation dans le secteur les jours ouvrés, pour lesquels on recense :

- Entre 7500 et 8000 véh./jr par sens sur la rue Saint-Marc
- Entre 5000 et 6000 véh./jr par sens sur le Bd de la Fayette
- Des taux de PL assez faibles (<2%).



1. Diagnostic mobilité

Comptages directionnels en HPM

Les comptages directionnels réalisés le jeudi 06/11/25 en HPM (7h45-8h45) permettent d'observer :

- Les flux très importants sur la rocade en direction du nord (1200 UVP/h au nord du giratoire et 1000 au sud).
- Un débit limité de la Rte de Tréguier avec seulement 470 UVP/h qui parviennent à s'écouler (saturation à l'approche du giratoire en HPM).
- Des flux plus importants sur la rue Saint-Marc à l'approche de la rocade avec 750 UVP/h sans grandes difficultés d'insertion avec la majorité du trafic affectée sur la file de gauche.
- Le giratoire Saint-Marc à l'ouest supporte des flux modérés sans difficulté.
- Les deux giratoires intermédiaires sont principalement concernés par un flux Est<>Ouest et peu de mouvements tournants (sauf rue de la Madeleine).



Nota : la priorité à l'anneau dans le giratoire de la rocade fait que les courants gênants à l'HPM sont les flux des branches Nord et Ouest et que les courants gênés sont ceux des branches Sud, Sud-Est et Est.

1. Diagnostic mobilité

Comptages directionnels en HPM

Les comptages directionnels réalisés le jeudi 06/11/25 en HPS (16h45-17h45) permettent d'observer :

- Les flux très importants sur la rocade en direction du sud (1000 UVP/h).
- Un débit sur la Rte de Tréguier plus important que le matin avec environ 520 UVP/h qui s'écoulent correctement (faibles remontées en HPS).
- Des flux très importants sortants de Lannion par la rue Saint-Marc (900 UVP/h) en direction de la rocade ou de la Rte de Tréguier.
- Le giratoire Saint-Marc à l'ouest supporte des flux plus importants que le matin notamment depuis le Bd de la Fayette (800 UVP/h) qui est un axe concurrent à la rocade saturée.
- Les deux giratoires intermédiaires sont principalement concernés par un flux Est<>Ouest et peu de mouvements tournants (sauf rue de la Madeleine).



Nota : la priorité à l'anneau dans le giratoire de la rocade fait que les courants gênants à l'HPS sont les flux des branches Est, Sud-Est et Sud et que les courants gênés sont ceux des branches Nord et Ouest.

2. Analyse prospective

Description du projet

Le projet étudié prévoit :

- 319 logements pour une SHAB de 14.802 m²
- Répartis en 3 lots / 5 tranches
- Une livraison finale en juillet 2031
- 1 accès routier sur la rue Saint-Marc au sud et 1 autre directement piqué sur le giratoire Saint-Marc à l'ouest.



Donnée d'entrée : accès routiers

LOT 3 / TRANCHE 5 / 35 LGTS	
PC : Avril 2027	8 T1
Obtention : Juillet 2027	19 T2
Purge : Octobre 2027	8 T3
Livraison : Juillet 2031	SHAB : 1 480 m ²

LOT 3 / TRANCHE 4 / 66 LGTS	
PC : Janvier 2027	16 T1
Obtention : Avril 2027	38 T2
Purge : Juillet 2027	12 T3
Livraison : Novembre 2030	SHAB : 2 720 m ²

319 logements
SHAB : 14 802 m²



Légende

- LOT 1 → 1 tranche
- LOT 2 → 2 tranches
- LOT 3 → 2 tranches

LIBRE : logements en accession

VB : logements sociaux

JA : résidence jeunes actifs



LOT 2 / TRANCHE 3 / 48 LGTS	
PC : Octobre 2026	22 T2
Obtention : Janvier 2027	16 T3
Purge : Avril 2027	10 T4
Livraison : Janvier 2030	SHAB : 2 780 m ²



LOT 2 / TRANCHE 2 / 92 LGTS	
PC : Octobre 2026	30 T1
Obtention : Janvier 2027	28 T1b
Purge : Avril 2027	34 T2
Livraison : Novembre 2029	SHAB : 3 136 m ²

LOT 1 / TRANCHE 1 / 78 LGTS	
PC : Septembre 2026	27 T2
Obtention : Décembre 2026	39 T3
Purge : Mars 2027	12 T4
Livraison : Mars 2029	SHAB : 4 686 m ²

Donnée d'entrée : hypothèses de programmation

2. Analyse prospective

Estimation des flux générés

Hypothèses de génération de trafic :

- Nb de pers. par log. = 1.85 (Insee)
- % d'actifs = 42.5% (Insee)
- Part modale VP = 80% (Insee)
- Taux de présence = 90%
- Covoiturage = 5%
- Etalement de la pointe :
 - Emission HPM = 55%
 - Réception HPM = 10%
 - Emission HPS = 15%
 - Réception HPS = 50%

Ratios de génération de trafic véh./ logement	HPM		HPS	
	Emis	Reçu	Emis	Reçu
	0.30	0.05	0.08	0.27

Tranche	Nb Log	Flux générés HPM		Flux générés HPS	
		Emis	Reçus	Emis	Reçus
1	78	23	4	6	21
2	92	27	5	7	25
3	48	14	3	4	13
4	66	20	4	5	18
5	35	10	2	3	9
TOTAL	319	94	17	26	86

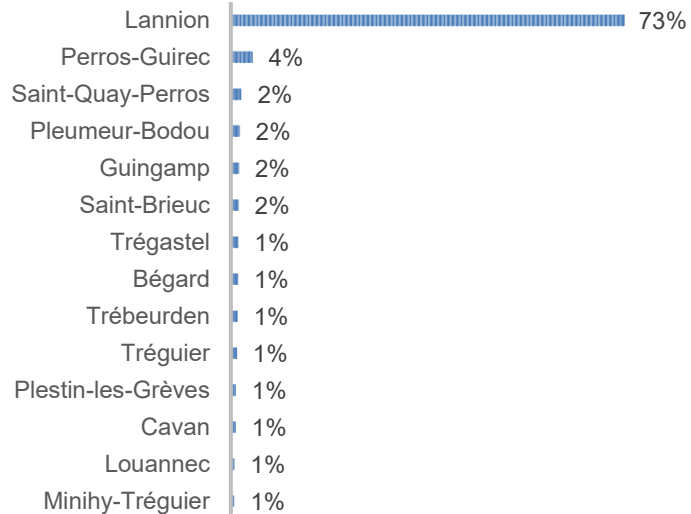
Le projet une fois livré devrait générer un trafic de l'ordre de 110 UVP/h en HPM et HPS sur le réseau viaire

2. Analyse prospective

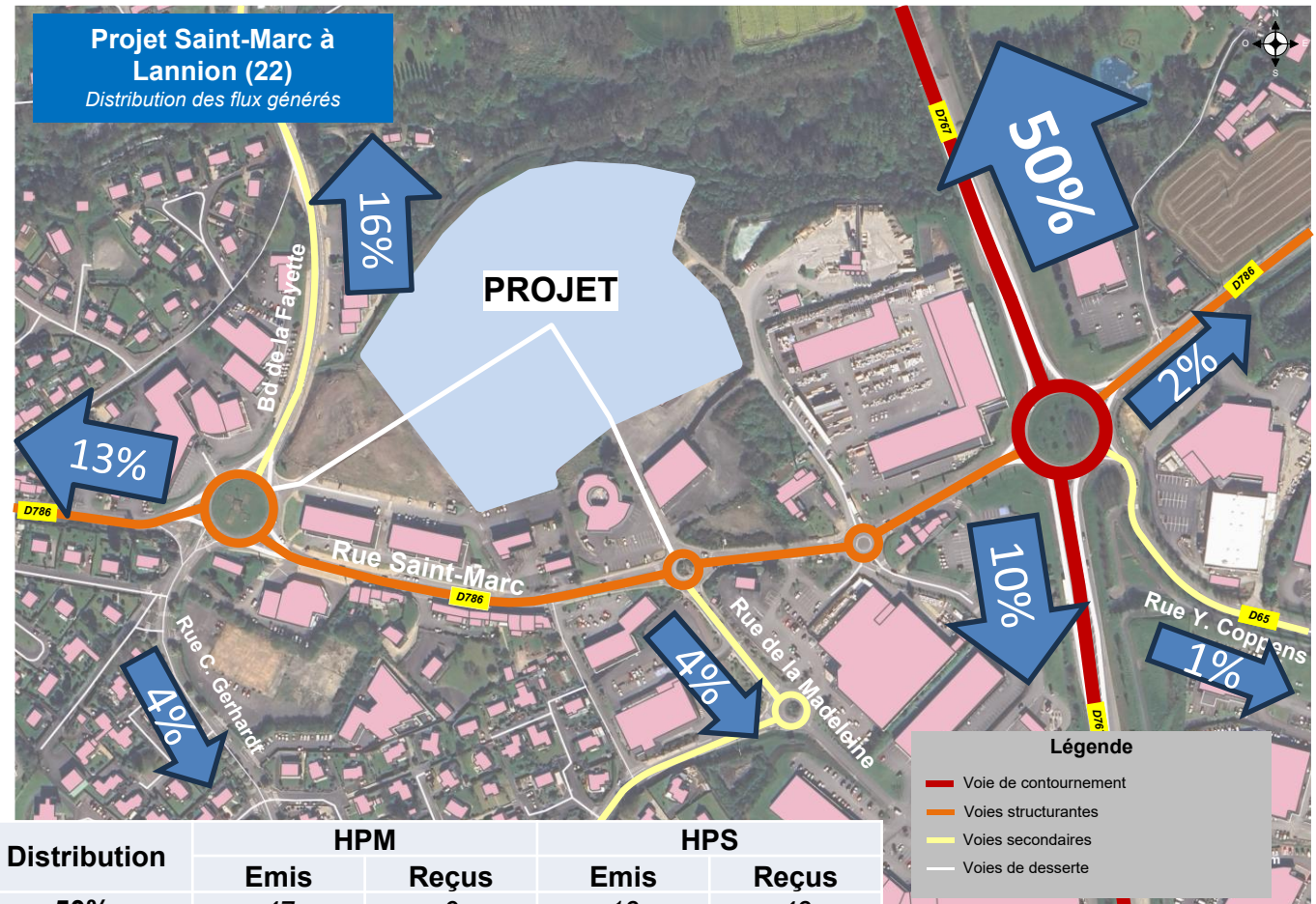
Distribution des flux générés

Analyses des données INSEE sur les flux domicile <> travail

Destinations principales au départ de Lannion :



Distribution des flux générés sur les voies environnantes :



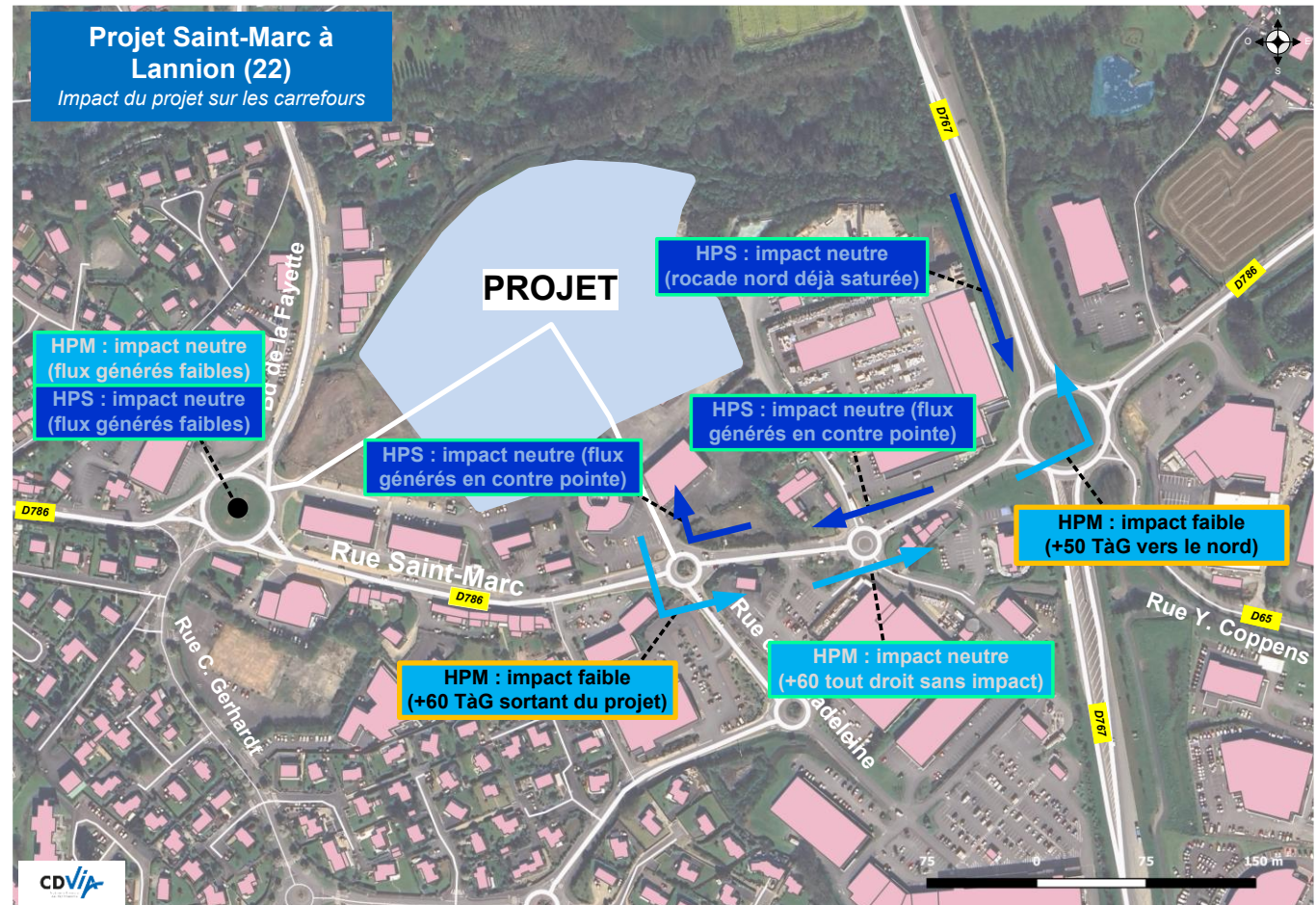
Axe	Distribution	HPM		HPS	
		Emis	Reçus	Emis	Reçus
Rocade nord D767	50%	47	9	13	43
Bd de la Fayette	16%	15	3	4	14
rue Saint-Marc Ouest	13%	12	2	3	11
Rocade sud D767	10%	9	2	3	9
rue de la Madeleine	4%	4	1	1	3
rue Gerhardt	4%	4	1	1	3
Rte de Tréguier	2%	2	0	1	2
rue Coppens	1%	1	0	0	1
TOTAL	100%	94	17	26	86

2. Analyse prospective

Expertise de fonctionnement aux heures de pointe

A partir du plan masse, des flux attendus et des observations réalisés sur site, une analyse à dire d'expert sur l'accessibilité au site permet d'envisager un impact faible du projet sur le fonctionnement prévisible des carrefours.

Au-delà de la capacité des carrefours à écouler les flux générés, les difficultés de circulation observées en situation actuelle rue Saint-Marc, notamment le soir, pourront perturber les flux sortant du projet et souhaitant accéder cette rue.

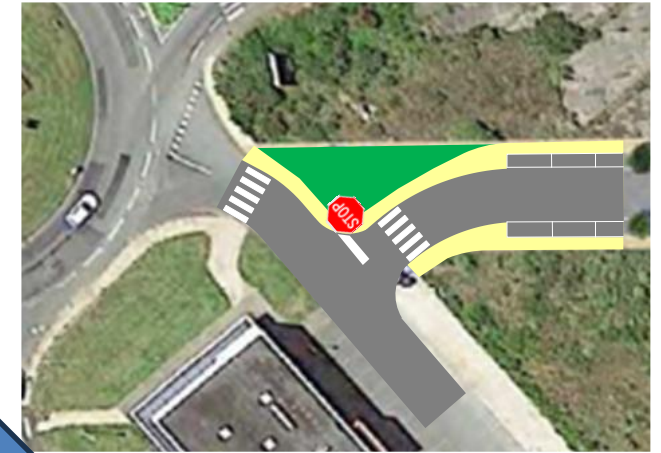
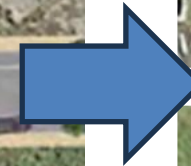


2. Analyse prospective

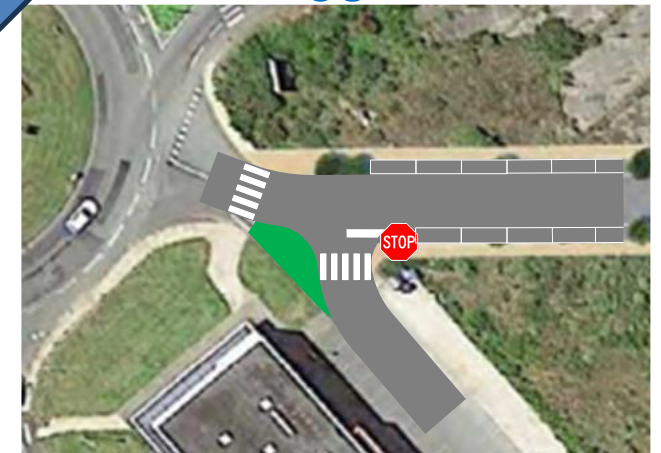
Expertise de fonctionnement de l'accessibilité au projet

L'accès ouest tel que matérialisé sur le plan masse sera conflictuel, car non orthogonal et trop proche de l'accès au giratoire existant.

Il conviendrait de revoir l'accroche de la nouvelle voie sur la voie déjà existante en orthogonalisant l'intersection et en y ajoutant une règle de priorité tel que proposé sur les schémas présentés ci-contre.



OU



Enfin, concernant l'accessibilité du projet pour les modes actifs, hormis les trottoirs réservés aux piétons aucun aménagement cyclable n'est recensé sur le plan masse, ce qui fait défaut.

Par ailleurs, les voiries du projet pourraient être aménagées en zone 30 voire zone de rencontre pour apaiser les circulations (et s'exonérer d'aménagement cyclable) afin également d'éviter tout phénomène de shunt à l'av. Saint Marc notamment le soir lorsque cette dernière est saturée.



Version

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
B. Berthelot b.berthelot@cdvia.fr +33(0)7.84.00.35.96	1.0	15/12/25	L. Ferron l.ferron@cdvia.fr	G. Velayoudon g.velayoudon@cdvia.fr	PPT initial



INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR