

Enquête
publique
unique

relative au projet

de révision du PLAN DE DEPLACEMENTS
URBAINS

de GOLFE DU MORBIHAN – VANNES
AGGLOMERATION (Morbihan)

Avis et conclusions
de la commission d'enquête

Michèle EVARD-THOMAS

Michelle LE DU

Jacqueline VEILLEROT

Table des matières

CONCLUSIONS ET AVIS SUR LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS.....	3
1 RAPPEL DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	3
2 LE PROJET.....	3
3 APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	3
3.1 LA QUALITÉ DU DOSSIER PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	3
3.2 LE BILAN ET LES CONDITIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	3
3.3 LES AVIS DES PERSONNES CONSULTÉES ET ASSOCIÉES, DE LA MRAE, LA CDPENAF ET LA CDNPS.....	3
3.4 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	5
3.4.1 <i>Généralités</i>	6
3.4.2 <i>Autres</i>	8
3.4.3 <i>Transports collectifs</i>	8
3.4.4 <i>Déplacements doux</i>	10
3.4.5 <i>Intermodalités</i>	13
4 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS.....	14
GLOSSAIRE.....	18

CONCLUSIONS ET AVIS

sur le PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

1 RAPPEL DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Suite à la fusion des anciens territoires de Vannes Agglo, de la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys et de la Communauté du Loc'h, le périmètre territorial a changé et l'élaboration d'un nouveau SCoT s'est avéré nécessaire. Dans ce contexte, Golfe du Morbihan Vannes Agglomération a souhaité lancer simultanément la révision et l'élaboration d'un nouveau plan de déplacements urbains (PDU).

Cette démarche a consisté en un bilan des actions passées et la définition de nouveaux objectifs afin d'aboutir à un plan d'actions pour la décennie à venir.

2 LE PROJET

A l'horizon du PDU, l'objectif est d'atteindre une part modale voiture/conducteur de 47%.

20 actions ont été définies et déclinées sur 6 axes stratégiques :

- engager une politique cyclable ambitieuse
- optimiser les transports collectifs urbains et interurbains
- encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité
- mettre un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire
- communiquer sur les mobilités alternatives
- s'engager dans l'innovation

3 APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.1 LA QUALITÉ DU DOSSIER PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier ne présente aucune difficulté de lecture ou de compréhension, même s'il comporte d'inévitables répétitions.

3.2 LE BILAN ET LES CONDITIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le public a largement participé à l'enquête publique puisque sur les 226 dépositions, une centaine sont relatives au PDU. Le public a utilisé tous les moyens mis à sa disposition et il a pu être correctement accueilli lors des permanences tenues par les commissaires enquêteurs.

3.3 LES AVIS DES PERSONNES CONSULTÉES ET ASSOCIÉES, DE LA MRAE, LA CDPENAF ET LA CDNPS

(commentaires de la commission en italiques)

Parmi les conseils municipaux des 20 communes qui ont formulé un avis, toujours favorable, on relève chez certains une crainte quant à la possibilité de mettre en œuvre la totalité du projet, eu égard au budget alloué. Le projet de maison de la mobilité semble, par exemple, prématuré.

Il semble que projet de la maison de la mobilité ne soit pas encore finalisé, pas plus que le choix de son emplacement (à la gare de Vannes ?). La commission préconise, néanmoins, de fixer des priorités pour tenir compte du budget validé par le Conseil Communautaire.

La commission retient particulièrement la remarque du Parc naturel régional du Golfe du Morbihan qui a élaboré une charte signalétique du Parc et qui encourage les communes à établir un schéma directeur de la signalétique à l'intention des piétons et vélos.

Le Conseil de développement du pays de Vannes suggère quelques expérimentations : gratuités des transports en commun, utilisation de parking-relais transitoires sur les parkings d'entreprises, location de moyenne durée de vélos à assistance électrique (VAE).

Ces propositions permettraient, en effet, d'encourager et de mesurer les capacités de changements de comportement des usagers. Toutefois, certaines enquêtes récentes montrent que la gratuité des transports n'entraîne pas forcément un report des automobilistes vers les transports en commun et qu'elle aurait plutôt tendance à prendre au vélo ou à la marche.

GMVA propose, dans son mémoire en réponse, d'étudier les gratuités bretonnes qui existent et signale qu'une réflexion sera lancée en 2020 sur la location des VAE.

Le Conseil de développement du pays de Vannes regrette que les transports ferroviaires soient absents du PDU. Son comité de pilotage Mobilités s'est penché sur les liaisons ferroviaires qui traversent le territoire (Quimper-Rennes) et propose d'intégrer sa réflexion à celles qui sont menées à Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération.

Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération n'a pas de compétence dans le transport ferroviaire, mais tous les modes de transport qui permettent de faire choisir le train pour sortir ou accéder au territoire et même de s'y déplacer sont, bien sûr, des alternatives à l'usage de l'automobile à rechercher. Dans le cadre de l'intermodalité, les connexions entre les modes de transport et l'harmonisation des horaires des transports en commun qui mènent à la gare avec ceux des trains afin de réduire les temps d'attente sont, si cela est possible, à rechercher.

Le Préfet du Morbihan (DDTM) considère que le PDU contribue à l'équilibre entre les besoins de mobilité, de protection de l'environnement. Les remarques formulées montrent *la nécessité et la difficulté de bien définir les besoins de mobilité, de coordonner les flux de circulation, de mailler le territoire, de solliciter tous les acteurs (Etat, Région, Département, communes, usagers) pour parvenir à atteindre cet équilibre. La commission considère qu'une gouvernance coordonnée est, sans doute, nécessaire.*

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage rappelle les limites de ses interventions sur les espaces de co-working, sur le label poids-lourds " Objectif CO2", sur les PAVE, sur la requalification des espaces publics du centre-ville de Vannes, sur le fret...

L'Autorité environnementale interroge la soutenabilité du projet en termes de capacité d'accueil, d'émissions de gaz à effet de serre, de promotion de la mobilité durable, de la gestion de la mobilité et des flux touristiques. Elle rappelle que la connaissance des déplacements actuels, réguliers et saisonniers, en lien avec les territoires limitrophes est essentielle pour mesurer l'efficacité du PDU.

Le projet intègre des études sur les déplacements des ménages et projette une étude sur les navettes maritimes.

Les connexions avec les territoires voisins et, en particulier le Pays d'Auray, sont en effet indispensables, elles figurent, d'ailleurs, dans le DOO du SCoT.

Le PDU s'inscrit dans les objectifs du PCAET et s'est fondé sur le nombre de 200 000 habitants attendus en 2035.

Le maître d'ouvrage, dans ses réponses à la MRAe, n'exclut pas de mettre en place un observatoire commun au SCoT, au PDU et au PCAET.

3.4 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Une trentaine d'observations émanent d'associations.

Les observations portent tantôt sur des remarques d'ordre général : mettre en œuvre une offre de transport en adéquation avec la réalité du terrain pour les lignes urbaines ou périurbaines , densifier et sécuriser les pistes cyclables, évaluer les deux PDU précédents..., tantôt sur des demandes très précises relatives aux lignes de transports en commun, aux points d'arrêt des bus, aux navettes maritimes et à leurs tarifs, à l'intermodalité, au soutien au vélo électrique, à une liaison vers Locmariaquer et Pénestin pour accéder au GR34, à une piste cyclable entre Kerollaire et Saint-Jacques...

Les remarques formulées par le public et les associations sont autant de suggestions dont Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération pourra largement s'inspirer.

GMVA a répondu à toutes les observations du public et certaines demandes reçoivent déjà des réponses positives. Ces réponses sont très détaillées lorsqu'elles s'adressent à certaines associations qui avaient elles-mêmes fourni une large contribution.

Remarque : les deux observations concernant la qualité du dossier sont analysées avec celles du SCoT sur le thème « Qualité du dossier et de la concertation ».

3.4.1 Généralités

Réf. Obs.	NOM Prénom (intervenant)	Nature et détail de l'observation	Éléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
C12	VIRLEUX Pierre	Le développement démographique n'est assorti dans le PDU d'aucun développement des infrastructures routières. En particulier, l'accès à la presqu'île de Sarzeau l'été nécessite de réaménager la D780	"Les trafics actuels (10 000 à 15 000 véh/Jr hors saison estivale & 25 000 véh/Jr en été) et les temps de parcours relevés ne mettent pas en évidence la nécessité d'un élargissement (par ailleurs, conformément aux orientations du PCAET, le PDU ne vise pas à développer l'usage de l'automobile). En tout état de cause, les demandes concernant l'aménagement de la RD780 seraient à transmettre au Département"
C28	Amis de Saint-Gildas et de la presqu'île de Rhuys	AVIS FAVORABLE AVEC RESERVES SUR LE PROJET DE PDU. Propositions détaillées jointes en annexe. En synthèse, l'association souhaite d'une part qu'un plan d'action et de suivi soit mis en place et communicable à tous les citoyens, et d'autre part que les outils de communication (notamment une application TC/Intermodalité) soient rapidement mis en œuvre pour que les mesures puissent prendre leur effet et réduisent la pression très forte actuellement de la voiture notamment sur les axes routiers principaux, et tout particulièrement la connexion entre Vannes et la presqu'île de Rhuys	Cf. document dédié
C45	TALHOUEY Yves	Développer l'économie circulaire Avant de subventionner l'utilisation de l'hydrogène il est nécessaire de mettre au point une technique de production qui soit sans émission de CO2 et avec une rentabilité acceptable	La volonté du PDU est bien d'encourager l'usage d'"hydrogène vert" (produit à partir de sources d'énergies renouvelables).
C52	FUCHS Claude - FAPEGM	Analyse des objectifs du PDU 2011-2020 Vannes Agglomération : Les résultats ne semblent pas à la hauteur des sommes investies. Une seule réelle réussite : la fréquentation des transports urbains. Le développement de l'usage du vélo n'est pas démontrable, ni quantifiable. De nombreuses études sont sans suite, d'autres toujours en cours. Cet échec est pour partie la conséquence des mésententes entre la Communauté et certaines communes ; de celles de communes entre elles.	Cf. document dédié La piste mixte piétons/vélos est dans certains cas intéressante : contraintes techniques et/ou foncières, fréquentation modérée ou sans pic d'affluence.
C52	FUCHS Claude - FAPEGM	Volets et bilan du plan global de développement de la CC Presqu'île de Rhuys 2012-2020 : - développement encore largement insuffisant de la ligne Arzon/Vannes - transport collectif local l'été à Arzon succès : faible étendue, beaucoup de touristes et peu de stationnement en agglomération. - schéma cyclable cohérent, conditions de stationnement des vélos plébiscités, à poursuivre. - sécurisation des déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite : grande absente dans les villages. - stationnement en été facilité partiellement mais parfois conséquences lourdes sur l'environnement - "Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements", échec cuisant, urbanisation débridée, environnement fortement dégradé	Cf. document dédié
C52	FUCHS Claude - FAPEGM	Le plan d'actions 2020-2029 maîtrise des flux automobiles : objectif de diviser par 2 la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon de 2050 (PCAET), maîtrise des flux mais interdiction à la vente des véhicules trop énergivores ou très polluants. Engagement sur les énergies innovantes : production d'hydrogène consommatrice d'énergie électrique ; pas actuellement non polluant politique cyclable en centre ville : Augmenter le nombre de pistes, les sécuriser. Pas de pistes partagées piétons cyclistes car génératrices de conflits et risques d'accidents, Communiquer et faire connaître le schéma cyclable, poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables culturels par le PNR, Améliorer l'intermodalité TC-Vélo : Tester l'embarquement des vélos aux heures de faible affluence. Navettes touristiques maritimes : Le tarif d'embarquement des vélos est élevé en direction de certaines îles, une amélioration de l'offre doit être étudiée. Ouvrir un local dédié à la mobilité pour le grand public : L'accueil des seuls services actuels est trop limité, l'adjonction de services complémentaires relatifs à la mobilité vélos (conseils ,vélo-école, trajets scolaires en vélos groupés et responsabilisés, petit entretien...) en liaison avec le milieu associatif est souhaitable. Transports collectifs : Augmenter la fréquence des rotations peut conduire à une meilleure fréquentation des lignes, la diminution de la rupture de service en début d'après-midi et l'augmentation de l'amplitude horaire le soir doivent être testées sur les lignes les plus fréquentées (ligne 24...) Ces transports sont déficients en période de forte activité touristique. Développer le transport collectif local : ce transport doit s'effectuer sur des distances plus longues entre les centres villes, les destinations attirant le plus les touristes où la difficulté de stationner est importante. Lors de la Fête du Golfe, création de parkings ponctuels dès Sarzeau et mise en place de navettes en direction d'Arzon Transport ferroviaire : tout TGV terminé. Étudier la création par le Conseil Régional d'une desserte omnibus à fréquence élevée entre Auray et Questembert.	Cf. document dédié
C66	LE HECHO Valérie	Saint-Gildas-de-Rhuys : Accès à la presqu'île : il faut soit intensifier les dessertes de bus, augmenter les 4 voies sur la RD, réactiver l'ancienne ligne de train (Train-tram), soit être plus sobre en termes d'habitat (programmes immobiliers, habitat collectif) et attribuer les logements sociaux en fonction des bassins d'emploi	La ligne Kicéo 24, qui dessert la Presqu'île, offre actuellement 22 passages quotidiens (bisens). Son développement pourra être étudié par GMVA en fonction des contraintes budgétaires et dans une volonté d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire (Cf. action 2.3 ""Optimiser l'offre périurbaine""). La réouverture de la ligne de train pourrait théoriquement être étudiée mais, la densité du territoire desservi d'une part et le coût d'exploitation du train d'autre part, ne plaident pas en faveur de ce mode.

			Concernant l'aménagement de la RD780 (Gestionnaire Département), les trafics actuels (10 000 à 15 000 véh/Jr hors saison estivale) et les temps de parcours relevés ne mettent pas en évidence la nécessité d'un élargissement (par ailleurs, conformément aux orientations du PCAET, le PDU ne vise pas à développer l'usage de l'automobile).
GRC RP01	DERIAN Pierre Yves	Communes deuxième couronne : absence de réflexion sur les emplois à proximité et les déplacements pour les nouveaux habitants	L'action 2.3 du PDU ("Optimiser l'offre périurbaine") vise spécifiquement à améliorer l'offre TC en seconde couronne S'agissant des emplois, l'échelle de pertinence est celle du SCOT.
ILM RP02		Prise de renseignement sur le PDU	RAS
RD001	MAHOU Claire	Sarzeau : Demande la possibilité de tourner à gauche depuis son impasse dans la rue de Kerpaul vers la rue de Kerthomas pour éviter le centre ville	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie ou Département) Intérêt strictement communal.
RD043		Absence d'évaluations des effets des 2 PDU précédents qui auraient pu aider à la désignation des objectifs du nouveau document. Les textes existants exigent-elles cette analyse ? Peut-on approfondir ce sujet réglementaire ?	Le PDU de Vannes aggro et le PGD de la CCPRhuys ont bien été évalués sur la base des données disponibles. Le document PDU présente une synthèse de cette évaluation pages 7 à 16.
RD054		Sarzeau : La sortie du supermarché Casino vers la RD780 direction Arzon est dangereuse. Il y a pourtant de la place pour une voie de dégagement	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Département).
RD073 et RD074	Association « OBSERVATOIRE DE RHUYS » - Guy Toureaux	Mode de déplacement en espace littoral. Qu'est-il prévu, loin de la ville centre ? Quelles mesures pour réduire l'usage de la voiture individuelle ? La dimension maritime de la mobilité doit être renforcée. L'actuel plan VELO est inopérant, l'utilisation systématique des chemins ruraux existants sur la presqu'île de Rhuy s'envisageait être préconisée	Le PDU prévoit plusieurs actions sur ces sujets (1.1 : "Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales", 2.3 : "Optimiser l'offre périurbaine", 2.5 : "Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année", ...)
RD073 et RD074	Association « OBSERVATOIRE DE RHUYS » - Guy Toureaux	Impact sur l'eau des parkings littoraux et voies d'accès. Réduire et repenser l'accès au littoral : suppression stationnement sur les dunes, aires de stationnement en repli...	Il s'agit généralement de problématiques communales, mais ces sujets pourront être traités dans le cadre de l'action 4.2 ("Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales")
SAR RP09	LEBLAIS Bruno pour l'APEQ	Vannes : Schéma cyclable : accélérer le maillage cyclable, prévoir des zones de franchissement des départementales, la zone roulante doit permettre à tout type de vélos d'y circuler, adapter le revêtement et entretenir les pistes, signalisation perfectible, schéma de continuité cyclable peu compréhensible, intégrer obligatoirement dans les PLU un plan vélo cohérent, pratique et sécuritaire, des lieux couverts et sécurisés pour les vélos aux arrêts de bus; en zone touristique multiplier les points infos, pour les transports en commun proposer des passe-transport, développer une application fiable des pistes cyclables, distribution de plans-vélo avec indication des loueurs par les capitaineries, possibilité de transport de vélos par les cars de transport en commun Evolution des transports en communs : voies dédiées aux transports non polluants, réserves foncières pour l'évolution des moyens de transport, prioriser les voies vélo et les zones intermodales dans les nouveaux quartiers, étudier la transition pour la cohabitation des véhicules à moteur thermique, électrique ou hydrogène, développer le transport en commun : covoiturage, navettes fréquentes, remplacement du parc municipal, accès au centre-ville réservé aux vélos et véhicules propres, accroître la capacité des parkings périphériques avec navettes électriques gratuites vers le centre ville. Facilité de l'usage des véhicules électriques ou à hydrogène : multiplier les zones de recharge, création de parkings dédiés, de voies dédiées, favoriser la location de véhicules propres, inciter les taxis et autocaristes à acheter des véhicules propres. Mettre les campings cars en périphérie dans les zones touristiques avec des pistes cyclables. Mettre en place une campagne de communication : plan de déplacement urbain, concertation avec les professionnels du transport relayée par le site de l'agglomération	Cf. document dédié
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P53 Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre du PDU : les associations devraient être les acteurs de cette évaluation	Les modalités précises de l'évaluation en continu ne sont pas aujourd'hui arrêtées et pourront effectivement faire éventuellement participer les associations d'usagers.
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P55 Budget du PDU : les actions projetées ne font pas apparaître les moyens mis en œuvre pour l'entretien du réseau cyclable	Ces budgets sont globalisés. A noter que l'entretien des réseaux cyclables communaux sont du ressort de chaque commune
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P56 Planning du PDU : que signifie la notion d'une action "au fil de l'eau" pour GMVA	Les actions fil de l'eau sont des actions qui sont réalisées en continu (ex. aide financière aux communes : ce co-financement sera valide durant les 10 années de mise en œuvre du PDU).

Les demandes concernent essentiellement l'évaluation des plans précédents, l'offre de transport en commun, le développement des pistes cyclables et leur mise en valeur, la place des piétons et la réduction de la place de l'automobile. Certaines demandes ne sont pas du ressort du PDU (voiries départementales, voiries urbaines, voiries piétonnes, transport de marchandises, desserte omnibus entre Auray et Questembert, hydrogène combustible...) (C12, C52, RD001, C 66, RD 054, SAR RP 13)

Les demandes d'élargissement de la RD 780 (C 66, C 12) sont contradictoires avec les demandes de développement des modes de déplacements alternatifs. Elargir les routes, favoriser la vitesse entraînent un accroissement du trafic routier.

GMVA répond à l'ensemble de ces remarques. Cependant, la communication devra être développée en particulier en ce qui concerne le vélo. (C28, C52, SAR RP09)

Les associations sont des partenaires reconnues par GMVA. Leur participation au suivi de la mise en œuvre du PDU est nécessaire. (SAR RP13).

GMVA a pris le soin de répondre de manière détaillée dans des documents distincts à l'Association Pour un Développement de Qualité (APEQ), à la Fédération d'Association de Protection de l'Environnement du Golfe du Morbihan (FAGEGM), aux Amis de Saint-Gildas et de la Presqu'île de Rhuy, à Vélo Motive. La commission d'enquête formule ses positionnements dans ses conclusions.

3.4.2 Autres

Réf. Obs.	NOM Prénom (intervenant)	Nature et détail de l'observation	Éléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
RD008	HESBERT Pierre	Pourquoi exclure du PDU les véhicules électriques ? pourquoi ne pas proposer de carte des points de charge électrique totalement accessibles ? politique du SCOT/PDU envisageable sur le sujet	Le PDU est favorable au développement des véhicules électriques, notamment au travers de l'action 6.2 ("Poursuivre le développement des véhicules moins polluants") Il existe déjà une carte des points de recharge sur le site de Morbihan Energies.
RD030		Vannes : Revoir les 4*4 voies axes Rennes/Vannes, Nantes/Brest au niveau de Vannes. La création du tunnel au pont de Kerino sur Vannes a été mal vécue	Les RN165 et RN166 sont de compétence nationale (contrairement au tunnel de Kerino). L'Etat (en collaboration avec le Département) étudie les possibilités d'amélioration de ces axes.
RD031		Vannes : Abattre les pins situés dans le virage de la voie de décélération sortie Presqu'île de Rhuys après Vannes direction Nantes avant le rond-point du bateau. Risque d'accident par temps humide lié à la présence d'aiguilles	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie ou Département)
RD051		Le PDU semble exclure de l'analyse les véhicules électriques des particuliers. Pourquoi ?	Le PDU est favorable au développement des véhicules électriques, notamment au travers de l'action 6.2 ("Poursuivre le développement des véhicules moins polluants")
RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Vannes : Formule des propositions pour faciliter l'usage des véhicules électriques ou à hydrogène : multiplier zones de charge, créer voies dédiées, favoriser location à partir des pôles modaux...	Le PDU prévoit d'une part des actions de communication (Axe 5 : "Communiquer sur les mobilités alternatives" et d'autre part un processus d'évaluation continu (action 7.1 "Piloter et évaluer en continu la mise en oeuvre du PDU")
RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Mettre en place une campagne de communication permanente sur le PDU	Cf. SAR RP09
RD094		Sarzeau : Urgence de la déviation de Kerguet et de la piste cyclable : accès aux plages, projet de Suscinio	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en oeuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux"). Les demandes d'aménagement concernant la RD198 sont à transmettre au Département.
RD099	BODUIN Bernard	Sarzeau : Excès de vitesse rue des Vénètes : mettre en place une politique afin de réduire la fréquentation de cette rue ainsi que la vitesse	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie)
RD106	NARDI Cécile	Vannes : Mettre en place un outil permettant aux usagers de faire part de leurs remarques et suggestions concernant la sécurité à des endroits bien précis et listés	C'est effectivement l'un des objectifs majeurs du PDU (développement des modes alternatifs à l'automobile et des véhicules moins polluants).
RD106	NARDI Cécile	Encourager l'utilisation des véhicules non polluants auprès des particuliers et des entreprises	Ces demandes peuvent aujourd'hui être transmises directement aux Maîtres d'Ouvrage concernés (Mairie, Agglo ou Département).

La mise en place d'un outil permettant aux usagers de faire part de leurs remarques et suggestions concernant la sécurité est une proposition intéressante mais qui ne dépend pas du PDU.

Les aménagements de RD dépendent du Département (RD030, RD031, RD099).

Le PDU encourage l'usage des véhicules électriques (cf action 6.2) (RD008, RD051)

3.4.3 Transports collectifs

Réf. Obs.	NOM Prénom (intervenant)	Nature et détail de l'observation	Éléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
C02	JACQUART Gérard	Demande d'autobus "urbain" pour la desserte Sarzeau/Vannes/Sarzeau en lieu et place de l'autocar de la TIM, avec une fréquence accrue	La Ligne Kicéo 24 (anciennement TIM 7 et renommée depuis 2017 suite à son intégration dans le réseau Kicéo de GMVA), qui dessert la Presqu'île, offre actuellement 22 passages (bisens). Son développement pourra être étudié par GMVA en fonction des contraintes budgétaires et dans une volonté d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire (Cf. action 2.3 "Optimiser l'offre périurbaine").
GRC RP01	DERIAN Pierre Yves	Création de ligne de covoiturage sur le modèle des lignes de bus	Cette proposition pourra effectivement être analysée dans le cadre de l'action 3.3 du PDU ("Encourager la pratique du covoiturage")
ILM RP01		Île-aux-Moines : Transport maritime : prendre en compte la problématique des métiers à horaires décalés et à trajets importants sur le continent. Besoins de passage jusqu'au moins 23h le soir toute l'année, y compris le week end, et à partir de 6h30 le matin. Un élargissement des horaires de passage faciliterait l'accès à l'emploi des îliens sur le continent.	GMVA ne gère pas la desserte maritime des îles. La liaison régulière Ile aux Moines / Port Blanc est assurée par un prestataire privé sans contrat avec la Région Bretagne.
ILM RP01		Île-aux-Moines : Carte d'abonnement résident : critères d'attribution flous, voire opaques. Définition de résident dans ce contexte à clarifier	La mairie délivre des cartes insulaires permanents (présence 11 mois sur 12), 1 carte est valable pour l'ensemble du foyer. Avec cette carte, l'insulaire peut acheter son abonnement bateau (carte "jaune" 42 passages) . Les autres habitués achètent une carte « bleue » pour 40 passages. La reconnaissance légale d'un insulaire permanent est du ressort de la mairie.
ILM RP01		Île-aux-Moines : Accès aux bateaux, surtout en haute saison : demande de priorisation des détenteurs des cartes (bleues et jaunes), comme à l'île d'Arz	GMVA ne gère pas la desserte maritime des îles. La liaison régulière Ile aux Moines / Port Blanc est assurée par un prestataire privé sans contrat avec la Région Bretagne.
RD003		Mettre en oeuvre une offre de transport en adéquation avec la réalité du terrain : durée transport collectif >> voiture, météo bretonne peu favorable au vélo	L'objectif du PDU est bien de développer des solutions de déplacements crédibles alternatives à l'automobile (par ailleurs les pays à forte pratique de vélo, au nord de l'Europe, ne sont pas situés dans des zones où la météo est clémente).
RD004		Proposer une offre de transports en commun en adéquation avec la réalité du terrain et l'augmentation de la population, que ce soit sur les lignes urbaines ou périurbaines. Bus : faible fréquence, manque de ponctualité, de périodicité. Covoiturage : pas suffisamment souple ou pratique. Vélo : distances parfois trop importantes, météo	L'objectif du PDU est bien de développer des solutions de déplacements crédibles alternatives à l'automobile

RD005		Sarzeau : Renforcer l'offre de transports en commun, en développant en particulier la ligne 24 : plus de fréquences (surtout aux heures de pointe), offrir des possibilités pour prendre ce car le soir après 19 heures et moins de retards	La ligne Kicéo 24, qui dessert la Presqu'île, offre actuellement 22 passages (bisens). Son développement pourra être étudié par GMVA en fonction des contraintes budgétaires et dans une volonté d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire (Cf. action 2.3 "Optimiser l'offre périurbaine").
RD007		Sarzeau : Sur Saint Jacques en Sarzeau, la ligne 24 fonctionne uniquement l'été. Les horaires des navettes en direction de Sarzeau sont incompatibles avec le bus de Vannes. Le covoiturage est impossible avec horaires bus. Pas de bus en soirée	Créacéo (transport à la demande) propose une desserte des secteurs peu denses vers les lignes régulières du réseau Kicéo. St Jacques est desservi en Créacéo pour un rabattement sur la ligne Kicéo 24 via l'arrêt Sarzeau Médiathèque.
RD011		Theix-Noyal : Demande point de passage de la ligne 10 à Noyal	La ligne Kicéo 10 dessert le bourg de Theix, le bourg de Noyal étant desservi par la ligne Kicéo 24.
RD024		Prévoir des lignes de bus spécifiques l'été pour accéder aux différents services et animations	L'axe 4 ("Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire") vise à optimiser l'offre de transport pour la saison estivale (en particulier action 4.2)
RD025		Multiplier des navettes électriques ou fonctionnant à l'énergie solaire sur le golfe durant toute l'année. Mettre en place un tarif préférentiel et unique pour tous les habitants morbihannais	Le développement des navettes maritimes est effectivement un axe de travail du PDU.
RD026		Les navettes sur le golfe doivent être plus nombreuses, y compris hors saison, et devenir "solaires" ou "électriques"	Le développement des navettes maritimes est effectivement un axe de travail du PDU.
RD037		Des navettes "petits véhicules" doivent exister pour les hameaux et communes les plus éloignés des points de passage des bus interurbains	Le service Créacéo (transport à la demande) répond aujourd'hui à cette attente.
RD044		Sarzeau : Prévoir transports en commun au départ de Penvins en direction du bourg de Sarzeau, de Vannes et Nantes	Créacéo (transport à la demande) propose une desserte des secteurs peu denses vers les lignes régulières du réseau Kicéo. Penvins est desservi en Créacéo pour un rabattement sur la ligne Kicéo 24 via l'arrêt Sarzeau Médiathèque, soit en direction de Vannes, soit en direction d'autres points de la commune de Sarzeau (et jusqu'à Arzon). La gare SNCF offre des liaisons vers Nantes.
RD055	MAIRET Christine	Sarzeau : Revoir amplitude et fréquence des bus sur la ligne 24 Sarzeau-Vannes. Retards fréquents	La ligne Kicéo 24, qui dessert la Presqu'île, offre actuellement 22 passages (bisens). Son développement pourra être étudié par GMVA en fonction des contraintes budgétaires et dans une volonté d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire (Cf. action 2.3 "Optimiser l'offre périurbaine").
RD069		Le PDU ne semble pas montrer s'il a mené l'étude d'un passage à la gratuité des transports publics en commun, pas plus qu'il n'en démontre les effets tant au plan financier qu'au plan environnemental. « La réflexion pourrait porter sur un arbitrage total ou partiel entre finance (publique et privée) et conservation/amélioration de la santé »	Dans le cadre de l'élaboration du PDU, cette mesure a été évoquée mais sans créer de consensus fort. Elle pourra être travaillée dans le cadre de l'action 2.4 ("Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs")
RD070		Vannes : Réparer l'horloge de la gare	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire concerné / SNCF)
RD072		Demande davantage de bus, plus de fréquence, y compris le soir. Sur Vannes, de nombreux secteurs ne sont pas encore desservis comme le Rohic-chapeau rouge, l'aérodrome, le Tour du parc, Penvins, Saint Jacques...	Comme le montre le diagnostic du PDU, GMVA améliore de manière continue son réseau de transports. Des développements pourront être étudiés par GMVA en fonction des contraintes budgétaires et dans une volonté d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire
RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Vannes : Etablit une liste d'actions à conduire pour accompagner l'évolution des transports en commun sur le territoire de Vannes Agglomération. Ex : voies dédiées aux moyens de transports non polluants, réserves foncières, prioriser vélo et intermodalité dans les nouveaux quartiers, favoriser le covoiturage sur des axes privilégiés, restreindre l'accès au centre-ville, créer une gratuité du transport vers les centres-villes à partir des parkings périphériques	Cf. SAR RP09
RD084	DESIRE Michèle	Sarzeau : Pas de transport en commun pour se rendre à Sarzeau à partir de Brillac	Créacéo (transport à la demande) propose une desserte des secteurs peu denses vers les lignes régulières du réseau Kicéo. Brillac est desservi en Créacéo pour un rabattement sur la ligne Kicéo 24 via l'arrêt Sarzeau Médiathèque.
RD087	SCICARD Arnaud	Plutôt que d'aménager les routes, favoriser les transports en commun plus fréquents et gratuits (Ex : Niort, Dunkerque) et ainsi réduire les embouteillages. Favoriser aussi les pistes cyclables	Le PDU ne propose effectivement pas de mesures pour le développement du réseau routier et cherche avant tout à favoriser le développement des mobilités alternatives (TC, modes doux, covoiturage, ...)
RD097	RIEDI MC au nom de la liste des élus de "Sarzeau, un avenir partagé"	Sarzeau : Insiste sur la nécessité de développer l'offre de passage des transports en commun, en particulier pour les villages qui ne se trouvent pas sur l'arête centrale – la RD 780 – de la presqu'île de Rhuy. Prendre en compte la population devenue moins « sportive » pour le vélo	L'efficacité de la ligne Kicéo 24 repose sur son tracé empruntant essentiellement la RD 780. Cette ligne a vocation touristique forte est en correspondance avec les trains. Elle est par ailleurs utilisée par des actifs aussi bien domiciliés sur la presqu'île de Rhuy que sur d'autres communes de GMVA. La révision de son itinéraire au profit d'une desserte plus fine de quelques villages nuirait à son efficacité commerciale, sa vitesse d'exploitation et la rendrait non attractive pour la clientèle (actuelle et future) qui se tournerait vers d'autres modes de déplacements. Suite à la fusion des 3 intercommunalités Vannes aggro, CC Rhuy et CC Loch, le service de transport à la demande Créacéo a été créé pour répondre au besoin de desserte des villages de la presqu'île de Rhuy et s'organise en rabattement sur la ligne régulière Kicéo 24 Arzon/Vannes.
RD102		Plescop : Déplacements de Plescop vers Vannes fréquemment engorgés : demande lignes de bus toutes les 20 min pour changer nos comportements	La fréquence actuelle de la Ligne Kicéo 8 est à 30 minutes en période de pointe. Son développement pourra être étudié par GMVA en fonction des contraintes budgétaires et dans une volonté d'optimisation de la desserte de l'ensemble du territoire
VAN RP06	JOUAN Martine	Vannes : Domiciliée Bd de la Paix à Vannes, apprécie particulièrement les lignes 3, 5, 21, 23, 24. Suggère un arrêt supplémentaire sur la ligne 1, à Hang au duc ou à la gare	La ligne Kicéo 1 dessert l'arrêt Pont SNCF à proximité immédiate de la gare
VAN RP06	JOUAN Martine	Vannes : Regrette l'absence de liaison vers Locmariaquer et Pénestin pour accéder au GR 34	Ces territoires sont en dehors du domaine de compétence de GMVA

Pour améliorer la fréquentation des transports en commun, une augmentation de la fréquence de certaines lignes est certainement nécessaire. Cette fréquence ne doit pas être amoindrie par une augmentation des points de desserte (RD 097). En complément Créacéo (transport à la demande) propose une desserte des secteurs peu denses vers les lignes régulières du réseau Kicéo. Ce dispositif peut sans doute être encore développé

Même si la desserte des îles est actuellement privée, une étude pour des navettes régulières adaptées aux horaires de travail et de loisirs vers les îles semble une bonne idée. (ILM RP01, RD 025, RD 026, RD 029)

Les investissements pour les transports collectifs ont été importants dans le précédent PDU. Ils restent une priorité du projet présenté. Certains secteurs semblent déjà bien desservis (contradictoires avec les demandes de RD 102, RD 005, RD 055, C 02) (lignes KICEO 8, 24, par exemple). L'offre doit être, maintenant, harmonisée à l'ensemble du territoire.

3.4.4 Déplacements doux

Réf. Obs.	NOM Prénom (intervenant)	Nature et détail de l'observation	Eléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
ARR RP05	BOLEIS Gildas et Jeannine	Arradon : Piste cyclable de BOTQUELEN (Arradon) au MOUSTOIR voire BADEN	Le schéma cyclable de GMVA prévoit effectivement de créer une continuité cyclable reliant Arradon, Baden, Larmor-Baden et Le Bono. Section Botquelen/Bourg d'Arradon déjà aménagée avec une piste cyclable en site propre. La section Le bourg/Le moustoir sera intégrée à la continuité de la V5 (vélo route littorale). Il s'agit d'une portion en voirie partagée avec les automobiles. Le jalonnement est prévu.
C66	LE HECHO Valérie	Dans les bourgs émergents, les zones piétonnes compliquent le déplacement des personnes âgées ou handicapées	Si les zones piétonnes défavorisent la circulation automobile, elles favorisent en revanche la vie locale, la sécurité et les modes doux et ont pour vocation de permettre à tout à chacun de se déplacer plus aisément.
RD009		Le long de certains itinéraires routiers, aucun cheminement piéton et/ou vélo n'existe. L'explication réside souvent dans la dangerosité. Une politique plus large est-elle possible dans le PDU, incitant les responsables à développer leur offre dans leurs documents d'urbanisme ?	Dans le cadre de l'axe 1, ("Engager une politique cyclable ambitieuse"), le PDU cherche effectivement à développer les continuités douces. Il existe aussi des alternatives aux aménagements le long des axes routiers : chemins, petites routes, etc.
RD010		Theix-Noyalo : Une piste cyclable doit exister entre Theix et Noyalo tout en permettant de rejoindre Séné et Vannes	Le schéma cyclable de GMVA prévoit effectivement la création d'une liaison cyclable entre Theix-Noyalo et Vannes / Séné. La liaison Theix-Noyalo (bourg)/Vannes-Séné existe déjà. L'axe demandé relève davantage d'un intérêt communal.
RD012		Des pistes cyclables continues et sécurisées sont attendues sur un rayon de 15 km autour de Vannes	Dans le cadre de l'axe 1, ("Engager une politique cyclable ambitieuse"), le PDU cherche effectivement à développer les continuités douces.
RD038		Theix-Noyalo : Une passerelle d'accès pour Noyalo vers son port est une très bonne idée	Projet communal
RD039		Theix-Noyalo : Une passerelle d'accès piéton/vélo/paddle, kayak entre la commune de Noyalo et son port comme ce qui existe déjà pour Saint Colombier	Projet communal
RD040		Theix-Noyalo : Proposer une passerelle d'accès au port piétons/vélos/paddle pour les habitants de NOYALO	Projet communal
RD041	FAISANT René	Pistes cyclables à Vannes et sa périphérie dangereuses et non reliées dans les ronds-points ou intersections par des passages protégés parfaitement délimités au sol ou par panneau. Les voies de roulement des cyclistes et passages pour piétons devraient être décalés en amont des chaussées. Il faut dès à présent penser à densifier et sécuriser le réseau, le relier entre chaque commune. Une étude à cet effet serait utile afin d'uniformiser cette approche sur l'ensemble des communes.	L'amélioration des continuités cyclables est l'une des actions phares du PDU (axe 1)
RD052		Pas de soutien à l'utilisation du vélo électrique : aide financière, la mise à disposition (payante) etc	GMVA soutient depuis 2016 l'utilisation du vélo électrique et souhaite poursuivre cette démarche dans le cadre de l'action 1.4 ("Poursuivre et développer les services vélos aux usagers") du PDU. Subvention existante, selon conditions de ressources
RD056		Sarzeau : Il manque des pistes cyclables entre le giratoire de Kerollaire et Saint-Jacques : route étroite et dangereuse pour les voitures, a fortiori pour les vélos	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD057		Vannes : Problèmes de sécurité pour les piétons sur Vannes. Ex : giratoire de Troadec, tunnels qui mènent vers Saint Avé, trottoir longeant l'hôpital vers la gare qui s'interrompt (absence de passage piétons)	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie)
RD059	HELAS Jean-François	Donner la priorité aux aménagements cyclables. Certains chemins sont impraticables dans une approche normale de vélo de ville	L'amélioration des continuités cyclables est l'une des actions phares du PDU (axe 1)
RD060		Plescop : A quand la piste cyclable sécurisée entre Plescop et Vannes ?	Le schéma cyclable de GMVA prévoit effectivement de créer une continuité cyclable reliant Plescop à Vannes. Des acquisitions foncières doivent préalablement être engagées.
RD061		Arzon : Du rond-point du super U avant Arzon au rond-point du Spernec à Sarzeau, assurer la sécurité piétonne et cycliste en privilégiant des pistes en site propre	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie ou Département). La demande porte sur un aménagement le long de la RD780. Il existe toutefois déjà une liaison douce Arzon/Sarzeau, au sud. Le schéma cyclable prévoit également un axe au nord de la presqu'île entre Arzon et Sarzeau.
RD064		Sarzeau : Idem RD61	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD071		Sarzeau : La route vers Saint-Jacques est étroite et dangereuse : pas de piste cyclable, ni chemin, ni trottoir. Le marquage au sol est incomplet, ce qui la rend encore plus dangereuse l'hiver	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD075	CORVENNE Didier	Complément à l'observation VAN RP10	Cf. VAN RP10
RD078	RONTET David	Plougoumelen : Prévoir dans le PDU un itinéraire cyclable entre le bourg du Bono et Plougoumelen car les 2 communes ont des équipements mutualisés	Le schéma cyclable de GMVA a cherché à prioriser les futurs investissements de l'agglomération en matière de création de continuités cyclables. Ce schéma ne prévoit pas à court terme la création d'une continuité entre Le Bono et Plougoumelen. Possibilité de fonds de concours pour soutenir les communes sur ce type d'axe.
RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Sarzeau : Dangerosité pour les cyclistes de l'emprunt de la D198. Demande que la déviation de Kerguet soit réalisée avant l'été 2020. Supprimer les panneaux de fin de limitation de vitesse et les remplacer par des rappels de limitation de vitesse (photos jointes). Demande que la piste cyclable Kerblay-Suscinio soit réalisée avant 2020 et que la partie déjà réalisée entre Kerblay et Sarzeau soit élargie et améliorée, en particulier lorsqu'on arrive à proximité du centre équestre	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").

RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Vannes : Formule de nombreuses propositions concernant le schéma cyclable sur le territoire de Vannes Agglomération. Priorité aux zones accidentogènes, prévoir zones de franchissement des départementales, zone roulante des pistes cyclables adaptée à tous les types de vélos, prévoir budget pour revêtement de surface, améliorer signalisation des pistes cyclables, concertation avec les usagers et les associations pour améliorer le schéma de continuité des pistes, inciter les maires à intégrer un plan vélo dans les PLU, parkings sécurisés et couverts sur les trajets de TC, multiplier les points de renseignement en zone touristique...	Cf. SAR RP09
RD097	RIEDI MC au nom de la liste des élus de "Sarzeau, un avenir partagé"	Sarzeau : Souscrit aux contributions de l'association Bicyrhuys pour le développement de l'utilisation du vélo « utilitaire ».	Cf. SAR RP13
RD098	GOUMON Thierry	Sarzeau : Manque de liaison verte entre la route de Kerlevenan et les plages de Suscinio	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD100	RENIER Céline	Sarzeau : Manque une liaison verte entre le Château de Kerlevenan et les plages et le Château de Suscinio	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD101	RENIER Frédéric	Sarzeau : Manque liaison verte entre le Château de Kerlevenan et les plages et le Château de Suscinio	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD106	NARDI Cécile	Vannes : Privilégier des aménagements permettant l'utilisation en toute sécurité du vélo pour les enfants, en particulier autour des écoles de Vannes. Ex : piste en site propre, stationnement sécurisé, continuité des pistes cyclables.	L'axe 1 du PDU ("Engager une politique cyclable ambitieuse") vise entre autres cette finalité. Les dessertes des écoles relève davantage de compétence communale, avec le soutien possible de GMVA via le dispositif de fonds de concours.
RD106	NARDI Cécile	Vannes : Sécuriser les déplacements cyclistes entre Vannes Nord et Vannes Sud, en particulier sur les ronds-points. Plus de pistes cyclables. Des équipements pour ranger vélos et casques	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
RD113	Association VELOMOTIVE	Formule de nombreuses propositions sur la politique cyclable. Subvention à porter à 70% pour les aménagements qui assurent la continuité des pistes cyclables. Etablir un plan global à l'échelle de l'agglomération avec GMVA comme maître d'ouvrage. Afin d'homogénéiser les ronds-points, appliquer les modèles du CEREMA. Maison de la mobilité : réserver une place importante au vélo ; avancer d'un an le calendrier prévisionnel. Refuse que le transport des vélos dans les bus ne soit pas étudié. Demande l'ajout dans le PDU d'un volet "itinéraires cyclables, loisirs et déplacements quotidiens" : il faut des itinéraires efficaces, balisés, sécurisés et une carte détaillée des itinéraires cyclables. Demande l'intégration de la recherche et la construction de divers stationnements sur différents lieux, en courte, moyenne et longue durée. Réaffirme sa volonté d'être un interlocuteur pour tout projet de mise en œuvre du PDU	Cf. document dédié. Fonds de concours : 50% max / cadre légal
SAR RP09	LEBLAIS Bruno pour l'APEQ	Sarzeau : Sécurité des cyclistes sur la D198 : dangereuse entre Kerblay et la Croix de Suscinio étroite et sinueuse ; pour les piétons absence partielle de trottoir, passages piéton mal signalés ou placés. Demande de contournement à réaliser avant l'été 2020 Les panneaux de limitation de vitesse accidentogènes : les remplacer par des rappels de limitation de vitesse La liaison Sarzeau-Penvins à vélo permettrait de rendre le trajet beaucoup moins dangereux, piste Kerblay-Sarzeau mal indiquée et étroite	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux"). Un aménagement le long de la RD198 fait partie des possibilités (parmi d'autres) à l'étude pour l'axe sud de la Presqu'île de Rhuys.
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	Theix-Noyalo : P25 Itinéraire direct Noyalo-Vannes sans passer par Theix doit figurer en réseau intercommunal structurant. L'été le passeur de Saint Armel constitue une bonne alternative pour les touristes mais les horaires ne conviennent pas aux trajets domicile-travail, service à conforter	Le schéma cyclable de GMVA prévoit de créer une continuité cyclable reliant St Gildas de Rhuys au Tour du Parc, qui permettra de rejoindre Sarzeau. Le tracé n'est pas encore défini. Un aménagement le long de la D198 est une des possibilités.
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	Saint-Gildas-de-Rhuys : Demande d'une courte section reliant Saint Gildas de Rhuys à Sarzeau entre "Gouezan" et le "Haut Bohat" sans passer par la bande multifonctionnelle longeant la D198, demande de création d'une liaison directe Saint Gildas-Sarzeau en site propre	Le schéma cyclable de GMVA a cherché à prioriser les futurs investissements de l'agglomération en matière de création de continuités cyclables. Ce schéma prévoit une liaison Theix-Vannes, mais pas de continuité directe Noyalo-Vannes à ce stade.
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P26 Des mesures à moindre coût peuvent vraiment encourager le développement du réseau cyclable : formation des élus, prise de contact avec la Fédération des usagers de la Bicyclette, lors des événements festifs	Ces mesures peuvent effectivement être mises en place (sans pour autant être identifiées de manière spécifique par le PDU). Actions déjà existantes : participation de l'association Vélo Motive à la semaine de la mobilité, prêt de la machine de marquage à cette association.
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P27 Communiquer et faire connaître le schéma cyclable : recensement exhaustif des continuités cyclables, plan vélo identifié sur un fond IGN, différencier les sites propres et les sites empruntés par les automobilistes	Il s'agit effectivement du contenu de l'action 1.3 "Communiquer et faire connaître le schéma cyclable"
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P28 Mieux donner à voir le vélo : services offerts aux usagers, mise en place de panneaux C13d qui indique une impasse sauf pour les piétons et les cyclistes	L'action 1.4 traite des services vélos aux usagers. La signalisation de police est de compétence communale et le panneau C13d peut effectivement être utilisé pour signaler une impasse sauf pour les modes doux.
SAR RP14	GOUMON Mireille	Sarzeau : Manque une offre de vélos gratuits, mise en valeur des pistes cyclables en centre-ville pour que les conducteurs respectent les usagers des pistes cyclables, liaisons pas suffisamment signalées	L'axe 1 du PDU prévoit effectivement de travailler sur ces sujets. Une réflexion sera engagée dès 2020.
SAR RP16	SCHLUMBERGER Eric	Sarzeau : Satisfait que la voie nouvelle depuis l'impasse du Drennec pour rejoindre Kermaillard soit réservée aux circulations douces (vélos et piétons) comme indiqué dans la lettre du maire du 4 juillet 2011. Panneaux d'indication et chicanes dissuasives ?	Le schéma cyclable de GMVA propose le développement de liaisons intercommunales. Si la demande concerne une liaison communale, elle serait à transmettre à la Mairie (sa mise en œuvre pouvant être co-financée par GMVA

			conformément à l'action 1.2 du PDU "Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux").
VAN RP10	CORVENNE Didier	Relève des lacunes relatives aux objectifs du SCOT et du PDU en termes de modes alternatifs à la voiture individuelle dont les déplacements doux : absence d'état des lieux, de cartographie de l'existant (cheminements communaux et intercommunaux, accessibilité voirie et espaces publics). S'interroge sur ces insuffisances au regard du DAAC qui comporte 368 p d'annexes. Estime en conclusion que le PDU ne répond pas aux objectifs de la loi LAURE ni aux ambitions affichées dans la délibération du conseil communautaire sur l'élaboration du SCoT	<p>La remarque porte sur l'accessibilité de l'espace public aux Personnes à Mobilité Réduite. Celle-ci est de compétence communale et est portée à l'échelle communale au travers des Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).</p> <p>La remarque concerne également le plan cyclable de GMVA et critique le manque d'exhaustivité du relevé des continuités existantes. Le PDU confirme ce manque d'exhaustivité et se fixe d'ailleurs comme priorité de le compléter (action 1.3). Un état de lieux est déjà en cours en collaboration avec les communes. Une cartographie est prévue.</p> <p>La remarque concerne aussi l'absence de synthèse des PDU existants. Il est précisé que le PDU se base sur une évaluation des PDU existants (PDU de Vannes Agglo et PGD de la CCPR) dont une synthèse figure pages 7 à 16.</p> <p>Enfin la remarque conteste la faisabilité de l'objectif de réduction de 5% du trafic automobile à l'horizon 2050 et sa réponse aux objectifs de la loi LAURE. Il est précisé que l'atteinte des objectifs du PDU ne provient pas exclusivement de la mise en œuvre du schéma cyclable communautaire, mais de la mise en œuvre de l'ensemble des 21 actions du PDU de 2020 à 2030. Enfin, le PDU est bien conforme aux objectifs de la loi LAURE.</p>
VAN RP31	KELLIMER F	L'axe 1 du PDU devrait être plus spécifique et mesurable en se focalisant sur le vélo. Privilégier les pistes cyclables et non les bandes cyclables peintes sur la chaussée. Prévoir des indicateurs plus précis	Le choix de l'infrastructure cyclable est à décider en fonction du contexte (trafics automobile, vitesses pratiquées, ...) et des contraintes de site. Des guides techniques fixent aujourd'hui les règles de l'art pour la création de continuités cyclables.

Un certain nombre d'observations concerne les communes qui peuvent recevoir une aide de GMVA pour le financement du développement de leur réseau cyclable (RD 078, RD 056, RD 064, RD 071, RD 082, RD 083, RD 098, RD 100, RD 101, RD RP09, SAR RP, RD 057). D'autres reçoivent des réponses positives ou favorables (ARR RP05, RD 060, SAR RP13, SAR RP14, RD 010) sur les continuités cyclables, sur l'aménagement le long de la RD 198 (SAR RP09).

Il est dommage que le piéton ait été oublié par les déposants si ce n'est pour contester les zones piétonnes (C 66). Les cheminements doux ne doivent pas oublier les piétons mais l'aménagement de ces chemins relèvent des communes.

L'aménagement d'une passerelle vers le port à Noyal qui fait l'objet d'une demande répétée ne peut être qu'un projet communal (RD 038, RD 039, RD 040)

Outre que le transport ferroviaire n'entre pas dans les compétences de GMVA, le maître d'ouvrage rappelle que le car permet une desserte plus fine et plus fréquente que le train : 15 minutes pour le car mais 1 h pour le TER.

Le soutien au vélo électrique réclamé par certains habitants (RD 052) est une des actions du PDU.

Les demandes d'une meilleure communication sur le circuit cyclable (SAR RP13) ainsi que le relevé exhaustif des continuités existantes (VAN RP10) sont, en effet, un axe qui peut encore être amélioré (voir action 1.3)

3.4.5 Intermodalités

Réf. Obs.	NOM Prénom (intervenant)	Nature et détail de l'observation	Éléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage
RD029		Augmenter les navettes fluviales sur le golfe toute l'année, (solaire ou/et électrique) pour que les trajets domicile/travail/lycée puissent se faire en continuité des pistes cyclables. Pour les professionnels de la presqu'île de Rhuys, étudier les modes d'approvisionnement	Le développement des navettes maritimes est effectivement un axe de travail du PDU.
RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Dans les zones touristiques, mettre les camping-cars en périphérie et aménager des pistes cyclables vers les lieux d'attractivité. Idem pour les campings	Il s'agit généralement de problématiques communales, mais ces sujets pourront être traités dans le cadre de l'action 4.2 ("Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales")
RD092 et RD093	ASSOCIATION DJET - St Gildas de Rhuys	Orientation du PDU sur la localisation des parkings des déplacements intermodaux : une carte est souhaitable	La localisation précise des parkings-relais Nord et Est n'est pas aujourd'hui arrêtée et doit faire l'objet d'études spécifiques ultérieures, car leur réussite dépend d'un grand nombre de critères (en amont des congestions mais pas trop, sur un axe passant, accessible en entrée comme en sortie, sécurisé, ...). Si l'ensemble des critères n'est pas respecté, les parkings -relais peuvent s'avérer totalement inefficaces.
RD097	RIEDI MC au nom de la liste des élus de "Sarzeau, un avenir partagé"	Sarzeau : Covoiturage : la prévision de point stop est une excellente idée mais il faut que ces points ne soient pas uniquement situés aussi en bordure de la RD780. Imaginer une application adaptée au local et gratuite	Ces propositions pourront effectivement être analysées dans le cadre de l'action 3.3 du PDU ("Encourager la pratique du covoiturage")
RD108	RUPELLAND Daniel	Sarzeau : Déplacements de la presqu'île vers Vannes ou vers une ville desservie par la SNCF : développer l'intermodalité (vélo, bus et train). Dans cet objectif, implanter des garages vélos sécurisés, augmenter la fréquence des bus en lien avec les horaires de trains, développer encore le réseau cyclable sécurisé. Le tout à un prix modéré. Et pour les personnes qui ne peuvent utiliser un vélo, prévoir des parkings relais à proximité immédiate des arrêts de bus, voire mettre en place des navettes légères	Ces propositions pourront effectivement être analysées dans le cadre de l'axe 3 du PDU ("Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité")
RD113	Association VELOMOTIVE	Salue la priorité accordée aux déplacements doux mais estime que les moyens proposés ne sont pas à la hauteur. Demande l'intégration du ferroviaire avec budget à mettre à la charge de l'autorité compétente. Préconise notamment tram-train entre Auray et Questembert avec arrêt dans les villes traversées, ce qui faciliterait les déplacements à vélo.	Cf. document dédié
SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'association BYCYRHUYS	P36 Créer des parkings relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville, compléter les points de vigilance par : Projet systématiquement des liaisons cyclables vers le centre-ville, au même titre que le bus en site propre	La mutualisation Parking-relais / covoiturage existe déjà (Parking-relais Ouest) et l'agglomération y est favorable, tant que le parking-relais n'est pas saturé. En cas de saturation, l'agglomération s'attachera à créer un parking de covoiturage dédié, si l'usage est avéré.

Une carte de localisation des parkings pour les déplacements intermodaux, pas encore arrêtée, doit être proposée au public par une communication adaptée dès qu'elle sera disponible. (RD 092, RD 093). L'implantation de ces parkings-relais devra tenir compte des fragilités du littoral et intégrer la gestion des eaux pluviales (RD 073 et RD 074).

Les améliorations en faveur du covoiturage sont évidemment à promouvoir (RD 097, RD 108).

4 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

La commission d'enquête désignée par le Tribunal administratif de Rennes pour conduire l'enquête publique relative au projet de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération (GMVA) considère que :

La démarche engagée par Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération est d'abord **une recherche de cohérence** : d'une manière générale, le Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération doit contribuer à atteindre les objectifs de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte soit 10% d'énergie consommée issue de sources renouvelables dans les transports en 2020 et 15% en 2030, 7 millions de points de charge pour les véhicules électriques en 2030 au niveau national, une part de véhicules à faibles émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques lors du renouvellement des flottes. Il participe aussi au plan national Vélo qui prévoit de multiplier par 3 ce mode de déplacement d'ici 2024.

Cette démarche s'inscrit aussi dans **la continuité** : localement, le projet de PDU prendra la suite des documents actuellement en vigueur jusqu'à janvier 2020 : le Plan de Déplacements Urbains de Vannes agglomération et le Plan Général des Déplacements de la presqu'île de Rhuys. Il pourra s'appuyer sur le bilan de ces Plans pour prolonger leur réussite comme le développement des transports collectifs urbains pour Vannes ou la mise en place du Plan Vélo de la presqu'île de Rhuys et amender leurs limites ou leurs manques (l'absence d'évaluation des actions mises en place sur l'usage du vélo pour Vannes, par exemple).

Le Plan de Déplacements Urbains est élaboré conjointement avec le projet de SCoT du Golfe du Morbihan avec lequel il doit être compatible, avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) en cours de révision qui devrait être approuvé en 2020 et avec le Plan Local de l'Habitat qui a été adopté en juin 2019.

L'écriture simultanée de ces 4 documents présente l'intérêt de contribuer à élaborer un **projet global** de territoire en termes de déplacement, de qualité de vie, de développement soutenable.

On peut, d'ores et déjà, souligner, parmi les objectifs communs entre au **PCAET** et au **PDU**, le report de l'usage de la voiture vers des modes de transports plus économes et moins polluants. En effet, le PCAET prévoit de diviser par deux la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon 2050 et le PDU affiche l'ambition d'atteindre une part modale Voiture/Conducteur de 47% en 2030 soit plus d'un déplacement sur 2 réalisé autrement qu'au volant de sa voiture.

Le nouveau projet de PDU inscrit ses ambitions en tenant compte de la croissance démographique de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération qui accroîtra inévitablement les besoins de déplacements mais il bénéficie des préconisations du **SCoT** en termes de densification urbaine et de limitation de l'étalement urbain qui jouent en faveur de la réduction des distances et des déplacements. Il est inscrit dans l'orientation du PADD "organiser une offre de mobilité adaptée à l'organisation territoriale" et dans celle du Document d'Orientation et d'Objectifs "Organiser les mobilités durables".

Le bilan du PDU de Vannes montre bien les difficultés à **associer développement de l'urbanisme, réduction des déplacements automobiles, utilisation des transports en commun** puisque tandis que les transports collectifs urbains progressaient de 63% de 2008 à 2016, le trafic automobile augmentait de plus de 15% sur les routes départementales. La seule augmentation du nombre d'habitants ne suffit pas à expliquer le phénomène en apparence contradictoire. Il faut chercher les explications dans le développement de la population et de l'urbanisation de la deuxième couronne vannetaise et dans la plus grande difficulté à développer les transports collectifs en dehors des centres urbains. Les remarques formulées par les habitants des secteurs ruraux ou rurbains disent, d'ailleurs, leur sentiment d'isolement et leur regret que le coût des déplacements vienne atténuer le moindre coût du foncier.

Les transports en commun ne pouvant pas se substituer partout à l'usage de la voiture, la solution est donc bien à chercher dans la connexion des modes de déplacements : co-voiturage, parking relais, accès aux transports collectifs, plans de déplacements d'entreprises, co-voiturage de proximité (voir l'expérience menée dans la commune de Cotignac, dans le Var, par exemple). Le fait de prévoir, dès qu'un parking-relais existe ou est envisagé (le SCoT en prévoit deux), d'étudier la mise en place d'un site propre bus en aval est évidemment à saluer.

Pour encourager à prendre les transports en commun, proposer d'améliorer l'offre, de mettre en œuvre des sites propres aux bus, de supprimer les points noirs de circulation en ville, de renforcer l'intermodalité entre services urbains et périurbains, d'optimiser la grille tarifaire sont évidemment les bons leviers. Ces objectifs correspondent bien à certaines demandes formulées : mettre un bus urbain Vannes/Sarzeau/Vannes, ajouter un point de passage de la ligne 10 à Noyal, développer la ligne 24 qui ne fonctionne que l'été, rendre les horaires compatibles entre les navettes vers Sarzeau et le bus...

Le recours aux **navettes maritimes** (privées) apparaît comme un plus qualitatif pour l'image touristique du territoire du Golfe mais les îliens formulent aussi des attentes sur l'élargissement des horaires de passages pour faciliter l'accès à l'emploi sur le continent ou pour se rendre dans les établissements scolaires. Ils demandent des cartes d'accès prioritaires (comme à l'île d'Arz) pour les résidents, des tarifs préférentiels et uniques pour les habitants du Golfe... Toutefois, si ces navettes étaient proposées à l'année (le sujet est à l'étude), il faudra qu'elles recourent à l'énergie électrique ou au solaire, (beaucoup de demandes sont formulées en ce sens) car ce mode de déplacement a aussi des effets environnementaux négatifs (bruit, pollution, dérangement de la faune marine et aquatique...).

L'intermodalité est un élément majeur si l'on veut proposer des trajets de déplacement complets qui permettent aussi de limiter l'usage de la voiture. Les 2 parkings relais programmés en entrée d'agglomération devraient améliorer la connexion du centre-ville et de ses périphéries. S'ils proposent, en plus, des parkings vélos protégés et sécurisés, ils peuvent aussi satisfaire les petits déplacements. L'aide de la Région pour la mise en place d'une carte Korrigo unique donnant accès à une pluralité de modes de transports en commun est évidemment une autre façon de connecter les modes de déplacement collectif.

En dehors de la poursuite des actions en faveur du transport collectif par le développement des aménagements ou des actions en faveur de l'intermodalité, le projet de PDU a une marge de manœuvre importante pour proposer un **plan vélo** qui permette de construire des continuités intercommunales afin de satisfaire aux déplacements du quotidien, aux loisirs et au tourisme. En recensant les continuités cyclables, en assurant la prise en charge du réseau intercommunal structurant et en aidant les communes qui sont en responsabilité du réseau intercommunal de maillage par des aides en faveur des continuités cyclables avec le réseau intercommunal, Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération se donne les moyens d'engager une politique cyclable ambitieuse.

Cette ambition répond d'ailleurs aux attentes formulées : demande d'une piste cyclable entre Theix et Noyal, entre Botquelen et Baden, entre le bourg de Bono et Plougoumen, entre Plescop et Vannes... de pistes cyclables continues dans un rayon de 15 km autour de Vannes... Le maître d'ouvrage apporte déjà des réponses à ces demandes comme, par exemple, la création d'une continuité cyclable reliant, Arradon, Baden, Larmor-Baden et Le Bono, une liaison Plescop-Vannes...

Afin de bien montrer les continuités et faire percevoir l'existence du nouveau territoire de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération, une signalétique vélo unique pourrait aussi être utile ainsi qu'une carte des pistes cyclables.

Sans doute, quelques points méritent-ils une attention soutenue (et le public les signale) : les traversées des ronds-points, de la RN 165 et des voies ferrées qui sont à sécuriser, le revêtement des pistes qui doit être à la fois roulant et perméable, la proximité des axes routiers polluants à éviter, le conflit des usages à anticiper entre piétons, vélos, vélos électriques voire trottinettes électriques.

Le PDU cherche aussi à **limiter les effets polluants des transports**. On sait que le transport de voyageurs est la première source d'émission de GES sur le territoire et que 77% des émissions proviennent de la mobilité quotidienne. La voiture est la première source de GES pour le transport de voyageurs puisque 86% des kilomètres parcourus sur le territoire le sont en voiture individuelle et 83% le sont pour les trajets domicile-travail. C'est donc bien la limitation des déplacements motorisés polluants qui est une priorité pour peser, à la fois, sur la réduction des GES mais aussi pour améliorer la qualité de vie et de santé des habitants du territoire. Cette limitation passe par le recours aux véhicules électriques (bateaux, petits véhicules de transports urbains, bornes de recharge pour voitures électriques), par le projet de filière hydrogène que Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération soutient et par l'adhésion des transporteurs de marchandises au label Objectif CO2 sachant que ce transport pèse près de 10% des émissions de GES.

La commission retient trois éléments du projet qui devront faire l'objet d'une attention particulière :

Le déplacement piéton est peu présent dans le projet de PDU parce qu'il relève des communes, mais il pourrait figurer dans la stratégie du PDU. Favoriser les déplacements doux peut servir aussi à diminuer les déplacements motorisés. Cela passe par la réalisation de chemins piétonniers et leur connexion et par l'accélération de la mise en place des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) à la charge des communes et qui, aujourd'hui, sont inégalement réalisés sur le territoire, mais que le PDU peut encourager.

La presqu'île de Rhuys, secteur sensible par sa configuration géographique, son attractivité touristique, son accessibilité compliquée exige une vigilance accrue en raison de l'accumulation des enjeux, des risques, des fragilités qui la caractérisent. Elle bénéficie déjà d'un bon maillage de pistes cyclables mais elle requiert des transports collectifs adaptés à une presqu'île. Ici, encore plus qu'ailleurs, son avenir se mesure à l'aune de la soutenabilité et de la durabilité car il n'est pas facile, comme le souligne la Fédération d'Associations de Protection de l'Environnement du Golfe du Morbihan, de concilier urbanisme, déplacements, tourisme et environnement.

Le recours aux déplacements alternatifs à la voiture exige une bonne **information**. Ce point apparaît souvent dans les demandes des usagers et on peut aussi constater que ces derniers sont parfois mal informés sur les offres qui leur sont déjà faites. On peut citer, par exemple, le système de transport à la demande Créacéo, l'existence de certaines applications (Kiceo, MobiBreizh), les actions en faveur des véhicules électriques qui semblent mal connus.

Le projet de PDU qui doit être **évalué** (voire révisé) à mi-parcours pourra s'appuyer sur les états annuels d'avancement de sa mise en œuvre, sur les enquêtes sur le déplacement des ménages et sur l'opportunité de la mise en œuvre de transports maritimes à l'année, par exemple. Il devra surtout évaluer les **émissions de gaz à effet de serre** et faire le point sur l'**accidentologie des piétons et des vélos** par la mise en place d'un observatoire des accidents. Cette évaluation devra croiser celle du SCoT en termes de réduction des GES, de développement des énergies durables, de projets d'infrastructures routières...

Le budget de 50 millions d'euros alloué au PDU et qui paraît, selon certains élus municipaux, risquer de limiter la réalisation de sa mise en œuvre exigerait sans doute qu'un ordre de priorité soit affiché. On note que le projet proposé s'appuie déjà sur des constats qui permettent de prioriser certains objectifs : une meilleure desserte de la seconde couronne vannetaise, le développement du réseau des pistes cyclables communautaires.

Si la **plus-value environnementale** du projet est avérée (diminution supplémentaire des émissions de CO2 de 6% en 2030, par exemple), les aménagements nécessaires au développement des modes de transport devront aussi mesurer et compenser les impacts environnementaux qu'ils génèrent (parkings littoraux, imperméabilisation des voies, déplacements des piétons en milieu naturel...), comme le prévoit, d'ailleurs, l'évaluation environnementale. Tout ce qui sera mis en œuvre pour renforcer sa **plus-value sociétale** contribuera à la qualité de vie sur le territoire. Ainsi, le projet de PDU pourra utilement être complété sur deux aspects : l'amélioration de la sécurité des déplacements, sa contribution au renforcement de la cohésion sociale et urbaine, avec en particulier, **la réduction des distances** à générer entre lieu de résidence, lieu de travail, accès aux services... le PDU doit aussi être un guide pour les choix d'urbanisation (tout projet urbain devant prendre en compte les moyens d'accès et de transports).

Enfin, la multiplicité des pratiques et des besoins de déplacements, la pluralité des intervenants et la nécessité d'harmoniser et de coordonner les modes de transports supposent un travail de concertation conséquent qui exige sans doute la mise en place d'un mode de **coordination**, des instances de **concertation** avec les usagers et les associations et beaucoup de communication.

En résumé, la commission d'enquête pense que le projet présenté s'inscrit dans les grands enjeux climatiques, poursuit les actions conduites par les plans de déplacement en vigueur, répond aux besoins et aux demandes des habitants du territoire, contribue à leur qualité de vie et, en conséquence, émet un **avis favorable** au projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération.

Le 20 octobre 2019

Michèle Evard-Thomas

Michelle Le Du

Jacqueline Veillerot

GLOSSAIRE

Ae : Autorité environnementale
ANC : Assainissement Non Collectif
BASIAS : Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service
CAA : Cour Administrative d'Appel
CDNPS : Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites
CDPENAF : Commission Départementale de Préservations des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
DAAC : Document d'Aménagement Artisanale et Commerciale
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs
EIE : Etat initial de l'environnement
ELAN : Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique
ENR : ENergies Renouvelables
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPR : Espace Proche du Rivage
ERC : Eviter, Réduire, Compenser
GES : Gaz à Effet de Serre
GMVA : Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
MRAe : Mission Régionale d'Autorité environnementale
OAP : Orientations d'Aménagement et d'Orientation
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PEB : Plan d'Exposition aux Bruits
PEM : Pôle d'Echange Multimodal
PGD : Plan Global des Déplacements
PGRI : Plan de Gestion du Risque Inondation
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLU : Plan Local de l'Urbanisme
PLUi : Plan Local de l'Urbanisme intercommunal
PNR : Parc Naturel Régional
POA : Programme d'Orientations et d'Actions
PPA ; Personnes Publiques Associées
RTE : Réseau de Transport d'Electricité
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT : Schéma de COhérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDC : Schéma Départementaux des Carrières
SIP : Sites d'Implantation Périphérique
SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
STECAL : Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées
TEPOS : Territoire à Energie POSitive
TVB : Trame Verte et Bleue
VAE : Vélo à Assistance Electrique
ZAE : Zone d'Activités Economiques