

Pièces réponses Enquête publique PDU 2020-2030 / GMVA	
1	Réponse du maître d'ouvrage aux observations du public
2	Annexe pièce 1 - observation C28
3	Annexe pièce 1 - observation C52
4	Annexe pièce 1 - observation RD113
5	Annexe pièce 1 - observation RP SAR9
6	Réponse du maître d'ouvrage aux avis PPA
7	Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAE (uniquement relatif au PDU)

Registre	Réf. Observation (suivant registre)	NOM Prénom (intervenant)	Nature et détail de l'observation	Thème	Découpage	Eléments du mémoire en réponse du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
Arradon	ARR RP05	BOLEIS Gildas et Jeannine	Piste cyclable de BOTQUELEN (Arradon) au MOUSTOIR voire BADEN	B4 PDU : Déplacements doux	Arradon	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.	
Registre dématérialisé	RD061		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	B4 PDU : Déplacements doux	Arzon	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.	
Île aux Moines	ILM RP01		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, yc 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.	B3 PDU : Transports collectifs	L'Île-aux-Moines	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.	
Île aux Moines	ILM RP01		Carte d'abonnement résident : critères d'attribution flous, voire opaques. Définition de résident dans ce contexte à clarifier	B3 PDU : Transports collectifs	L'Île-aux-Moines	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.	
Île aux Moines	ILM RP01		Accès aux bateaux , surtout en haute saison : demande de priorisation des détenteurs des cartes (bleues et jaunes), comme à l'île d'Arz	B3 PDU : Transports collectifs	L'Île-aux-Moines	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.	
Registre dématérialisé	RD060		A quand la piste cyclable sécurisée entre Plescop et Vannes ?	B4 PDU : Déplacements doux	Plescop	Le schéma cyclable de GMVA prévoit effectivement de créer une continuité cyclable reliant Plescop à Vannes. Des acquisitions foncières doivent préalablement être engagées.	
Registre dématérialisé	RD102		Déplacements de Plescop vers Vannes fréquemment engorgés : demande lignes de bus toutes les 20 min pour changer nos comportements	B3 PDU : Transports collectifs	Plescop	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	
Registre dématérialisé	RD078	RONTET David	Prévoir dans le PDU un itinéraire cyclable entre le bourg du Bono et Plougoumelen car les 2 communes ont des équipements mutualisés	B4 PDU : Déplacements doux	Plougoumelen	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.	
Vannes	C66	LE HECHO Valérie	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	B1 PDU : Généralités	Saint-Gildas-de-Rhuys	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).	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associationBYCYRHUYS	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	B4 PDU : Déplacements doux	Saint-Gildas-de-Rhuys	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.	
Registre dématérialisé	RD001	MAHOU Claire	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	B1 PDU : Généralités	Sarzeau	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie ou Département) Intérêt strictement communal.	
Registre dématérialisé	RD005		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	B3 PDU : Transports collectifs	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD007		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	B3 PDU : Transports collectifs	Sarzeau	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.	
Registre dématérialisé	RD044		Prévoir transports en commun au départ de Penvins en direction du bourg de Sarzeau, de Vannes et Nantes	B3 PDU : Transports collectifs	Sarzeau	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.	
Registre dématérialisé	RD054		La sortie du supermarché Casino vers la RD780 direction Arzon est dangereuse. Il y a pourtant de la place pour une voie de dégagement	B1 PDU : Généralités	Sarzeau	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Département).	

Registre dématérialisé	RD055	MAIRET Christine	Revoir amplitude et fréquence des bus sur la ligne 24 Sarzeau-Vannes. Retards fréquents	B3 PDU : Transports collectifs	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD056		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	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD064		Idem RD61	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD071		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	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - 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	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD084	DESIRE Michèle	Pas de transport en commun pour se rendre à Sarzeau à partir de Brillac	B3 PDU : Transports collectifs	Sarzeau	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.	
Registre dématérialisé	RD094		Urgence de la déviation de Kerguet et de la piste cyclable : accès aux plages, projet de Suscinio	B2 PDU : Autres	Sarzeau	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"). Les demandes d’aménagement concernant la RD198 sont à transmettre au Département.	
Registre dématérialisé	RD097	RIEDI MC au nom de la liste des élus de "Sarzeau, un avenir partagé"	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 Rhuys. Prendre en compte la population devenue moins « sportive » pour le vélo	B3 PDU : Transports collectifs	Sarzeau	L’efficacite 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 Rhuys 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 Rhuys 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 Rhuys et s’organise en rabattement sur la ligne régulière Kicéo 24 Arzon/Vannes	
Registre dématérialisé	RD097	RIEDI MC au nom de la liste des élus de "Sarzeau, un avenir partagé"	Souscrit aux contributions de l’association Bicyrhuys pour le développement de l’utilisation du vélo « utilitaire ».	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	Cf. SAR RP13	
Registre dématérialisé	RD097	RIEDI MC au nom de la liste des élus de "Sarzeau, un avenir partagé"	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	B5 PDU : Intermodalité	Sarzeau	Ces propositions pourront effectivement être analysées dans le cadre de l’action 3.3 du PDU ("Encourager la pratique du covoiturage")	
Registre dématérialisé	RD098	GOUMON Thierry	Manque de liaison verte entre la route de Kerlevenan et les plages de Suscinio	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD099	BODUIN Bernard	Excès de vitesse rue des Vénètes : mettre en place une politique afin de réduire la fréquentation de cette rue ainsi que la vitesse	B2 PDU : Autres	Sarzeau	Demande qui n’est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie)	
Registre dématérialisé	RD100	RENIER Céline	Manque une liaison verte entre le Château de Kerlevenan et les plages et le Château de Suscinio	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD101	RENIER Frédéric	Manque liaison verte entre le Château de Kerlevenan et les plages et le Château de Suscinio	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD108	RUELLAND Daniel	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	B5 PDU : Intermodalité	Sarzeau	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")	

Sarzeau	SAR RP09	LEBLAIS Bruno pour l'APEQ	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	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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.	
Sarzeau	SAR RP14	GOUMON Mireille	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	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	L'axe 1 du PDU prévoit effectivement de travailler sur ces sujets. Une réflexion sera engagée dès 2020.	
Sarzeau	SAR RP16	SCHLUMBERGER Eric	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 ?	B4 PDU : Déplacements doux	Sarzeau	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").	
Registre dématérialisé	RD010		Une piste cyclable doit exister entre Theix et Noyalo tout en permettant de rejoindre Séné et Vannes	B4 PDU : Déplacements doux	Theix-Noyalo	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.	
Registre dématérialisé	RD011		Demande point de passage de la ligne 10 à Noyalo	B3 PDU : Transports collectifs	Theix-Noyalo	La ligne Kicéo 10 dessert le bourg de Theix, le bourg de Noyalo étant desservi par la ligne Kicéo 24.	
Registre dématérialisé	RD038		Une passerelle d'accès pour Noyalo vers son port est une très bonne idée	B4 PDU : Déplacements doux	Theix-Noyalo	Projet communal	
Registre dématérialisé	RD039		Une passerelle d'accès piéton/vélo/paddle, kayak entre la commune de Noyalo et son port comme ce qui existe déjà pour Saint Colombier	B4 PDU : Déplacements doux	Theix-Noyalo	Projet communal	
Registre dématérialisé	RD040		Proposer une passerelle d'accès au port piétons/vélos/paddle pour les habitants de NOYALO	B4 PDU : Déplacements doux	Theix-Noyalo	Projet communal	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associationBYCYRHUYS	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	B4 PDU : Déplacements doux	Theix-Noyalo	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 .	
Vannes	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	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	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 la desserte de l'ensemble du territoire (Cf. action 2.3 "Optimiser l'offre périurbaine").	
Vannes	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 D 780	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	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	
Vannes	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 oeuvre 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	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	Cf. document dédié	
Vannes	C45	TALHOUET 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	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	La volonté du PDU est bien d'encourager l'usage d"hydrogène vert" (produit à partir de sources d'énergies renouvelables).	

Vannes	C52	FUCHS Claude - FAPEGM	<p>Le plan d’actions 2020-2029</p> <p>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.</p> <p>engagement sur les énergies innovantes : production d’hydrogène consommatrice d’énergie électrique; pas actuellement non polluant</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 déficitaires en période de forte activité touristique.</p> <p>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.</p> <p>Lors de la Fête du Golfe, création de parkings ponctuels dès Sarzeau et mise en place de navettes en direction d’Arzon</p> <p>Transport ferroviaire : tout TGV terminé. étudier la création par le Conseil Régional d’une desserte omnibus à fréquence élevée entre Auray et Questembert.</p>	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	<p>Cf. document dédié</p> <p>La piste mixte piétons/vélos est dans certains cas intéressante : contraintes techniques et/ou foncières, fréquentation modérée ou sans pic d'affluence.</p>	
Vannes	C52	FUCHS Claude - FAPEGM	<p>Analyse des objectifs du PDU 2011-2020 Vannes Agglomération :</p> <p>Les résultats ne semblent pas à la hauteur des sommes investies.</p> <p>Une seule réelle réussite: la fréquentation des transports urbains.</p> <p>Le développement de l’usage du vélo n’est pas démontrable, ni quantifiable.</p> <p>De nombreuses études sont sans suite, d’autres toujours en cours.</p> <p>Cet échec est pour partie la conséquence des mésententes entre la Communauté et certaines communes; de celles de communes entre elles.</p>	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	<p>Cf. document dédié</p>	
Vannes	C52	FUCHS Claude - FAPEGM	<p>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</p> <p>transport collectif local l’été à Arzon succès : faible étendue, beaucoup de touristes et peu de stationnement en agglomération.</p> <p>schéma cyclable cohérent, conditions de stationnement des vélos plébiscités, à poursuivre.</p> <p>sécurisation des déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite : grande absente dans les villages.</p> <p>stationnement en été facilité partiellement mais parfois conséquences lourdes sur l’environnement</p> <p>“Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements”, échec cuisant, urbanisation débridée, environnement fortement dégradé</p>	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	<p>Cf. document dédié</p>	
Vannes	C66	LE HECHO Valérie	<p>Dans les bourgs émergents, les zones piétonnes compliquent le déplacement des personnes âgées ou handicapées</p>	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	<p>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.</p>	
Grand Champ	GRC RP01	DERIAN Pierre Yves	<p>Communes deuxième couronne : absence de réflexion sur les emplois à proximité et les déplacements pour les nouveaux habitants</p>	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	<p>L'action 2.3 du PDU ("Optimiser l'offre périurbaine") vise spécifiquement à améliorer l'offre TC en seconde couronne</p> <p>S'agissant des emplois, l'échelle de pertinence est celle du SCOT.</p>	
Grand Champ	GRC RP01	DERIAN Pierre Yves	<p>Création de ligne de covoiturage sur le modèle des lignes de bus</p>	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	<p>Cette proposition pourra effectivement être analysée dans le cadre de l'action 3.3 du PDU ("Encourager la pratique du covoiturage")</p>	
Île aux Moines	ILM RP02		<p>Prise de renseignement sur le PDU</p>	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	<p>RAS</p>	
Registre dématérialisé	RD003		<p>Mettre en oeuvre une offre de transport en adéquation avec la réalité du terrain : durée transport collectif >> voiture, météo bretonne peu favorable au vélo</p>	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	<p>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).</p>	
Registre dématérialisé	RD004		<p>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</p>	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	<p>L'objectif du PDU est bien de développer des solutions de déplacements crédibles alternatives à l'automobile</p>	
Registre dématérialisé	RD008	HESBERT Pierre	<p>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</p>	B2 PDU : Autres	Toutes les communes	<p>Le PDU est favorable au développement des véhicules électriques, notamment au travers de l'action 6.2 ("Poursuivre le développement des véhicules moins polluants")</p> <p>Il existe déjà une carte des points de recharge sur le site de Morbihan Energies.</p>	
Registre dématérialisé	RD009		<p>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 ?</p>	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	<p>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.</p>	
Registre dématérialisé	RD012		<p>Des pistes cyclables continues et sécurisées sont attendues sur un rayon de 15 km autour de Vannes</p>	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	<p>Dans le cadre de l'axe 1, ("Engager une politique cyclable ambitieuse"), le PDU cherche effectivement à développer les continuités douces.</p>	
Registre dématérialisé	RD024		<p>Prévoir des lignes de bus spécifiques l'été pour accéder aux différents services et animations</p>	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	<p>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)</p>	

Registre dématérialisé	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	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	Le développement des navettes maritimes est effectivement un axe de travail du PDU.	
Registre dématérialisé	RD026		Les navettes sur le golfe doivent être plus nombreuses, y compris hors saison, et devenir "solaires" ou "électriques"	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	Le développement des navettes maritimes est effectivement un axe de travail du PDU.	
Registre dématérialisé	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	B5 PDU : Intermodalité	Toutes les communes	Le développement des navettes maritimes est effectivement un axe de travail du PDU.	
Registre dématérialisé	RD037		Des navettes "petits véhicules" doivent exister pour les hameaux et communes les plus éloignés des points de passage des bus interurbains	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	Le service Créacéo (transport à la demande) répond aujourd'hui à cette attente.	
Registre dématérialisé	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.	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	L'amélioration des continuités cyclables est l'une des actions phares du PDU (axe 1)	
Registre dématérialisé	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 ?	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	Le PDU de Vannes agglo 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.	
Registre dématérialisé	RD051		Le PDU semble exclure de l'analyse les véhicules électriques des particuliers. Pourquoi ?	B2 PDU : Autres	Toutes les communes	Le PDU est favorable au développement des véhicules électriques, notamment au travers de l'action 6.2 ("Poursuivre le développement des véhicules moins polluants")	
Registre dématérialisé	RD052		Pas de soutien à l'utilisation du vélo électrique : aide financière, la mise à disposition (payante) etc	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	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	
Registre dématérialisé	RD059	HELAS Jean-François	Donner la priorité aux aménagements cyclables. Certains chemins sont impraticables dans une approche normale de vélo de ville	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	L'amélioration des continuités cyclables est l'une des actions phares du PDU (axe 1)	
Vannes	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 »	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	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")	
Registre dématérialisé	RD072		Demande davantage de bus, plus de fréquence, yc 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...	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	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	
Registre dématérialisé	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 Rhuys devrait être préconisée	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	Le PDU prévoit plusieurs actions sur ces sujets (1.1 : "Concevoir et mettre en oeuvre 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", ...)	
Registre dématérialisé	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...	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	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")	
Registre dématérialisé	RD075	CORVENNE Didier	Complément à l'observation VAN RP10	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	Cf. VAN RP10	
Registre dématérialisé	RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Mettre en place une campagne de communication permanente sur le PDU	B2 PDU : Autres	Toutes les communes	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")	
Registre dématérialisé	RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	Dans les zones touristiques, mettre les campings-cars en périphérie et aménager des pistes cyclables vers les lieux d'attractivité. Idem pour les campings	B5 PDU : Intermodalité	Toutes les communes	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")	
Registre dématérialisé	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	B3 PDU : Transports collectifs	Toutes les communes	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, ...)	
Registre dématérialisé	RD092 et RD093	ASSOCIATION DIJET - St Gildas de Rhuys	Orientation du PDU sur la localisation des pakings des déplacements intermodaux : une carte est souhaitable	B5 PDU : Intermodalité	Toutes les communes	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.	
Registre dématérialisé	RD106	NARDI Cécile	Encourager l'utilisation des véhicules non polluants auprès des particuliers et des entreprises	B2 PDU : Autres	Toutes les communes	C'est effectivement l'un des objectifs majeurs du PDU (développement des modes alternatifs à l'automobile et des véhicules moins polluants).	
Registre dématérialisé	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 oeuvre du PDU	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	Cf. document dédié. Fonds de concours : 50% max / cadre légal	

Registre dématérialisé	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 faciliterati les déplacements à vélo.	B5 PDU : Intermodalité	Toutes les communes	Cf. document dédié	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	P53 Piloter et évaluer en continu la mise en oeuvre du PDU : les associations devraient être les acteurs de cette évaluation	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	Les modalités précises de l'évaluation en continu ne sont pas aujourd'hui arrêtées et pourront effectivement faire éventuellement participer les associations d'usagers.	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	P55 Budget du PDU : les actions projetées ne font pas apparaître les moyens mis en oeuvre pour l'entretien du réseau cyclable	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	Ces budgets sont globalisés. A noter que l'entretien des réseaux cyclables communaux sont du ressort de chaque commune	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	P56 Planning du PDU : que signifie la notion d'une action "au fil de l'eau" pour GMVA	B1 PDU : Généralités	Toutes les communes	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).	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	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	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	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 Véloмотive à la semaine de la mobilité, prêt de la machine de marquage à cette association.	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	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	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	Il s'agit effectivement du contenu de l'action 1.3 "Communiquer et faire connaître le schéma cyclable"	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	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	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	L'action 1.4 traite des servcies 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.	
Sarzeau	SAR RP13	FAYOLE Maryvonne pour l'associtionBYCYRHUYS	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	B5 PDU : Intermodalité	Toutes les communes	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 averé,	
Vannes	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	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	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). 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. 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. 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 oeuvre du schéma cyclable communautaire, mais de la mise en oeuvre de l'ensemble des 21 actions du PDU de 2020 à 2030. Enfin, le PDU est bien conforme aux objectifs de la loi LAURE.	
Vannes	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	B4 PDU : Déplacements doux	Toutes les communes	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.	
Registre dématérialisé	RD030		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	B2 PDU : Autres	Vannes	Les RN165 et RN166 sont de compétence nationale (contrairement au tunnel de Kerino). L'Etat (en collaboration avec le Département) étudient les possibilités d'amélioration de ces axes.	
Registre dématérialisé	RD031		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	B2 PDU : Autres	Vannes	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie ou Département)	
Registre dématérialisé	RD057		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)	B4 PDU : Déplacements doux	Vannes	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire de voirie concerné / Mairie)	
Registre dématérialisé	RD070		Réparer l'horloge de la gare	B3 PDU : Transports collectifs	Vannes	Demande qui n'est pas du ressort du PDU (à transmettre au gestionnaire concerné / SNCF)	
Registre dématérialisé	RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	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 poles modaux...	B2 PDU : Autres	Vannes	Cf. SAR RP09	
Registre dématérialisé	RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	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	B3 PDU : Transports collectifs	Vannes	Cf. SAR RP09	

Registre dématérialisé	RD082 et RD083	ASSOCIATION APEQ - Sarzeau	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...	B4 PDU : Déplacements doux	Vannes	Cf. SAR RP09	
Registre dématérialisé	RD106	NARDI Cécile	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	B2 PDU : Autres	Vannes	Ces demandes peuvent aujourd'hui être transmises directement aux Maîtres d'Ouvrage concernés (Mairie, Agglo ou Département).	
Registre dématérialisé	RD106	NARDI Cécile	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.	B4 PDU : Déplacements doux	Vannes	L'axe 1 du PDU ("Engager une politique cyclable ambitieuse") vise entre autres cette finalité. Les desserte des écoles relève davantage de compétence communale, avec le soutien possible de GMVA via le dispositif de fonds de concours.	
Registre dématérialisé	RD106	NARDI Cécile	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	B4 PDU : Déplacements doux	Vannes	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").	
Sarzeau	SAR RP09	LEBLAIS Bruno pour l'APEQ	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 villeFacilité 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 cyclablesMettre en place une campagne de communication : plan de déplacement urbain, concertation avec les professionnels du transport relayée par le site de l'agglomération	B1 PDU : Généralités	Vannes	Cf. document dédié	
Vannes	VAN RP06	JOUAN Martine	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 l'Etang au duc ou à la gare	B3 PDU : Transports collectifs	Vannes	La ligne Kicéo 1 dessert l'arrêt Pont SNCF à proximité immédiate de la gare	
Vannes	VAN RP06	JOUAN Martine	Regrette l'absence de liaison vers Locmariaquer et Pénestin pour accéder au GR 34	B3 PDU : Transports collectifs	Vannes	Ces territoires sont en dehors du domaine de compétence de GMVA	

Analyse Objectifs/Impacts/Ressources			Avis	Observations	Risques identifiés dans les différents domaines								
					Foncier	Logement	Voies	Telecom	Eau	Energie	Economie	Environnement	Emploi
AXE 1 : ENGAGER UNE POLITIQUE CYCLABLE AMBITIEUSE					Réponse GMVA								
1.1 CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES INTERCOMMUNALES	Réservé	La problématique identifiée de continuité cyclable est adaptée. Par contre l'objectif est totalement inadapté pour réduire de façon significative la part de la voiture (-35% à l'horizon 2050, donc -12% à l'horion 2029 et non 5% comme indiqué page27)	Il y a une incompréhension sur les chiffres présentés : - Le trafic automobile doit effectivement baisser de 5% à l'horizon 2050 pour tenir les objectifs du PCAET. - Pour cela, en tenant compte des hypothèses de croissance de GMVA, la part modale automobile doit passer de 54% en 2020, à 47% en 2030 et 39% en 2050. En ce qui concerne le vélo, l'objectif du PDU est de passer à 10% de part modale à l'horizon 2030. L'objectif est effectivement ambitieux, mais pas "totalement inadapté" (à titre d'illustration, l'Etat français vise une part modale vélo de 9% à l'échelle nationale en 2024).				Critères identifiés mais indicateurs et valeurs manquantes et liste des discontinuités non identifiée dans le PDU						
1.2 INCITER FINANCIEREMENT LES COMMUNES AU DEVELOPPEMENT DE LEURS RESEAUX CYCLABLES COMMUNAUX	Réservé	Un plan intercommunal est nécessaire pour mettre en œuvre cet objectif et assurer notamment la suppression des discontinuités (pt 1.1). Le site de veloceo démontre cette discontinuité et est limité à Vannes. Application Velo sur tout le territoire de GMVA, donc pilotage GMVA	Le plan intercommunal est du ressort de l'action 1.1 (qui prévoit la création d'un certain nombre de liaisons intercommunales). L'action 1.2 vise au développement de liaisons cyclables intra-communales. Veloceo est un service de vélos électrique en libre-service.				Pertinence du budget de 15ME et répartition par territoire manquants						
1.3 COMMUNIQUER ET FAIRE CONNAITRE LE SCHEMA CYCLABLE	Favorable	Application Velo GMVA à mettre en œuvre sous pilotage GMVA. Développer les bourses à vélos (cf action 3.10/buys)	Le terme "Application vélo" serait à préciser. L'action 1.3 vise dans un premier temps à recenser et dans un second temps à faire connaître le réseau cyclable. Une application mobile est effectivement envisageable si celle-ci répond au besoin.					Un site internet pour l'usage du vélo sur le territoire GMVA est à étudier					
1.4 POURSUIVRE ET DEVELOPPER LES SERVICES VELOS AUX USAGERS	Favorable	Globaliser la démarche avec une application multifonctions sur la totalité du périmètre GMVA (réseau, locations, bourse à vélos, événements, circuits touristiques, linéaire et pentes de point à point -cf application strava.com)	Cf 1.3, la création d'une application mobile dédiée à l'usage du vélo est effectivement envisageable si celle-ci répond au besoin.										
AXE 2 : OPTIMISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS													
2.1 AMELIORER L'EFFICACITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS PAR DES AMENAGEMENTS DE VOIRIE	Défavorable	Le transport sur bus en site propre n'est pas adapté aux contraintes du territoire de GMVA, ni aux densités urbaines du territoire. Il faut par contre leur donner une priorité aux ronds-points et aux carrefours	Cette affirmation n'est pas étayée (par exemple, Lorient et St Brieuc disposent de sites propres). Par ailleurs, il existe tout un panel de solutions pour favoriser la circulation des bus (sites propres complets, sites ponctuels type "chronobus", simples priorités en carrefours, ...).				Règles de priorité à établir pour les TC sur la voirie existante (idem tramway)	Application TC à développer (voir intermodalité)					
2.2 RESOUDRE LES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA PLACE DE LA LIBERATION	Réservé	Problème local pas situé au niveau des enjeux majeurs du PDU (Action à mettre en annexe)	Les Groupes de travail, qui ont participé à l'élaboration du PDU, ont considéré que la sécurité des élèves transportés par des services de GMVA ou bien de la Région Bretagne n'était pas un sujet annexe, dans la mesure où les élèves résidaient bien au-delà des frontières de Vannes.										
2.3 OPTIMISER L'OFFRE PERIURBAINE	Favorable	L'offre doit être élargie de façon massive pour les autres usagers que les scolaires et notamment au niveau territorial pour des trajets Centre Bourg/Centres commerciaux/Plages/Ports/..)	RAS				Etude d'impact à lancer rapidement et indicateurs à définir			Etude d'impact et gain socio-éco à établir	Etude d'impact et gain socio-éco à établir	Etude d'impact et gain socio-éco à établir	
2.4 AMELIORER L'ATTRACTIVITE TARIFAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	Défavorable	Objectif inadapté. Le tarif actuel est très compétitif. Le problème c'est que l'offre n'est pas connue et qu'il n'y a pas d'application TC intermodalité (voir Axe 3)	Les Groupes de travail, qui ont participé à l'élaboration du PDU, ont considéré que la tarification pouvait encore être optimisée ; en particulier, par exemple, pour les étudiants. Il existe aujourd'hui une application TC Intermodalité à l'échelle régionale (calculateur d'itinéraire, cf. site MobilBreizh)										
2.5 ETUDIER LA POSSIBILITE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS MARITIMES A L'ANNEE	Réservé	Enquête à faire avant toute étude pour vérifier pertinence et attentes de cette offre	Il s'agit bien d'une étude d'opportunité, qui permettra de mesurer la pertinence du projet										
AXE 3 : ENCOURAGER ET POURSUIVRE LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE													
3.1 CREER DES PARKINGS-RELAIS MUTUALISES AVEC DU COVOITURAGE EN ENTREE DE VILLE	Favorable	Doit être couplée avec une application TC qui permet de calculer le temps d'un point A à un point B du territoire de GMVA (cf appli RATP avec TC/Voiture/Vélo)	Cette application existe aujourd'hui (Cf. sites Kiceo et MobilBreizh)					Application TC/Intermodalité à développer					
3.2 DEVELOPPER LA BILLETIQUE INTEROPERABLE	Favorable	Oui, mais il faut aller tout de suite au-delà avec une application TC/Intermodalité	Cette application existe aujourd'hui (Cf. sites Kiceo et MobilBreizh)					Application TC/Intermodalité à développer					
3.3 ENCOURAGER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE	Réservé	Oui mais la question-clé est que les gens d'un territoire proche se connaissent et fassent cete auto-partage. Sinon très difficile de programmer en dehors du cadre des entreprises	Le développement du covoiturage est effectivement un sujet complexe, d'où l'intérêt d'encourager son développement.				Voies réservées pas réalistes à l'échelle du territoire de GMVA et des zones contraintes	Application TC/Intermodalité à développer					
3.4 AMELIORER L'INTERMODALITE TC-VELO	Réservé	Oui, mais il faut impérativement embarquer les vélos (Plate-forme-remorque extérieure du bus ou zone réduite dans le bus -idem SNCF)car on s'en sert aussi à l'autre bout du trajet que ce soit pour le tourisme ou les trajets pendulaires si on veut réduire le poids de la voiture	L'embarquement des vélos dans certaines conditions n'est pas exclu, c'est une des pistes de travail de l'action 3.4					Application TC/Intermodalité à développer					
AXE 4 : METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE													
4.1 ENVISAGER LE DEVELOPPEMENT DES NAVETTES MARITIMES TOURISTIQUES	Réservé	Ces navettes maritimes devraient faire l'objet d'une étude globale des déplacements entre les différents ports/jetées du Golfe, intégrant les opérateurs commerciaux. Il s'agit d'un enjeu d'intérêt général et pas uniquement commercial qui pourrait aussi être intégrée dans l'application TC/Intermodalité	L'opportunité de développement des navettes maritimes en et hors saison estivale fait l'objet d'une étude globale. Si un service public de transport est mis en place, il sera bien entendu intégré aux calculateurs d'itinéraire existants (Kiceo et MobilBreizh)					Application TC/Intermodalité à développer					
4.2 DEVELOPPER UN SERVICE DE PARKINGS-RELAIS ET DE NAVETTES GRATUITES POUR LES COMMUNES LITTORALES	Réservé	A regrouper avec le 3.1 si on veut donner une lisibilité au citoyen	Ces mesures ne visent pas le même usage (déplacements quotidiens pour le 3.1 et flux toutristiques pour le 4.2).				Réaliser les études de faisabilité et rendre gratuites les navettes au-delà de l'événementiel et de la période estivale (solution pour réduire l'habitude et l'usage de la voiture 12 mois sur 12)						
4.3 CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA CYCLABLE TOURISTIQUE POUR COMPLETER, LE CAS ECHEANT, LE RESEAU INTERCOMMUNAL	Réservé	Le découplage apparent de ces 2 fonctions est incompréhensible. La continuité doit être là pour tous si on veut qu'elle soit connue et utilisée (Voir proposition sous enjeu Voirie)	Ces mesures ne visent pas le même usage. Par exemple, la desserte d'une plage ou d'un site touristique peut ne pas être nécessaire pour les déplacements quotidiens mais peut répondre à une forte demande en saison touristique.				La totalité du territoire entre Vannes et Arzon devrait être un territoire d'expérimentation élargi pour s'attaquer sérieusement, d'une part à la congestion du D780 et d'autre part à la réduction des émissions et consommations énergétiques de la voiture 12 mois sur 12						
AXE 5 : COMMUNIQUER SUR LES MOBILITES ALTERNATIVES													
5.1 OUVRIR UN ESPACE DEDIE A LA MOBILITE POUR LE GRAND PUBLIC	Défavorable	La seule méthode utile est une application Internet. Un tel espace doit être inclus, mais cdans une vision plus large au PEM	Cette application existe aujourd'hui (Cf. sites Kiceo et MobilBreizh)					Application TC/Intermodalité à développer					
5.2 POURSUIVRE LES ACTIONS ENGAGEES EN MATIERE DE PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISES	Favorable	Il s'agit depuis mai 2018 d'une obligation pour les entreprises de plus de 100 salariés. Les PDEI devraient être encouragés et l'application TC/Intemodalité pourrait avoir un espace réservé PDE (lieu majeur du covoiturage)	RAS					Application TC/Intermodalité à développer					
AXE 6 : S'ENGAGER DANS L'INNOVATION													
6.1 ÊTRE COLLECTIVITE INITIATRICE SUR LES ENERGIES INNOVANTES (HYDROGENE)	Favorable	Oui, mais mutualiser à une large échelle (minimum Région) pour éviter dispersion, augmentation des coûts et pour obtenir les financements européens très importants dans ce domaine. Etude à lancer	Des partenariats sont effectivement envisagés							Point à inclure dans le PCAET	Potentiel de développement économique à voir sur l'ensemble des véhicules (Bus, taxi, voiture, bateau,..)		Potentiel de création d'emplois
6.2 POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES MOINS POLLUANTS	Favorable	Oui, mais mutualiser à une large échelle (minimum Région) pour éviter dispersion, augmentation des coûts et pour obtenir les financements européens très importants dans ce domaine. Etude à lancer	Des partenariats sont effectivement envisagés							Point à inclure dans le PCAET	Potentiel de développement économique à voir sur l'ensemble des véhicules (Bus, taxi, voiture, bateau,..)		Potentiel de création d'emplois
AXE 7 : MISE EN ŒUVRE DU PDU													
7.1 PILOTET ET EVALUER EN CONTINU LA MISE EN ŒUVRE DU PDU	Réservé	L'ensemble des objectifs précédents a fait l'objet d'un avis, mais il manque les incitations à la réduction de l'utilisation de la voiture ou à des voitures plus propres. Cela doit passer par une étude sur les usages de la voiture suivant les 12 mois de l'année et suivant les territoires. Ces différentiations sont essentielles car les contraintes en terme de congestion ou de consommations énergétiques ne sont pas identiques. Une information/démonstration sur les alternatives est également nécessaire. Il faut beaucoup plus de pédagogie sur ce sujet que ce qui apparaît dans le PDU	Le PDU vise à fournir le cadre et les axes de travail de GMVA durant les 10 prochaines années. La mise en œuvre opérationnelle de chacune des actions du PDU pourra répondre à tout ou partie des points évoqués.										

**FEDERATION D'ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT
DU GOLFE DU MORBIHAN . FAPEGM
Bodad kevredigezhioù difennadeg endro ar Mor-Bihan**

agrée au titre de la protection de l'environnement
blog : <http://environnement-golfe-morbihan.fapegm.blogspot.com>
Siège social : Maison des Associations 31 rue G.Le Bartz 56000 Vannes

**PROJET DE PDU GMVA
Remarques à l'attention de Mesdames les commissaires enquêteurs**

Axes et bilan du PDU Vannes Agglomération 2011-2020:



Axe: Mieux articuler urbanisme et déplacements

On ne trouve pas pas dans le projet d'avancées significatives en matière de réflexions prospectives sur le développement de l'agglomération à long terme.

Axe: Renforcer les transports collectifs urbains

Certes l'offre de transport a été multipliée par deux et la fréquentation du réseau urbain du réseau urbain est passée de 6,5 à 10,7 millions de voyages par an. Seule la rue Joseph le Brix a été aménagée en couloir-bus.

La fréquence des transports a été renforcée sans résultat appréciable sur la circulation intra muros.

Parkings relais: un seul parking a été créé sur les 4 à 5 prévus.

Axe: Conforter l'intermodalité

- Il n'y a pas de suite concrète sur le développement de l'autopartage.
- Le projet de pôles d'échanges multimodal de la Gare SNCF traîne en longueur : les études se poursuivent jusqu'en 2022
- Le contrat d'axes est mis en oeuvre seulement sur les lignes Grand Champ/Vannes et Arzon/Vannes.

Axe: Engager une politique en faveur des modes doux

- Cet axe est difficile à mettre en oeuvre face aux limites de compétences de la Communauté d'Agglomération.
- Les mesures les plus stratégiques ont été faites de manière hétérogènes et non coordonnées par les différentes communes. Les discontinuités cyclables entre communes sont un frein majeur à la pratique du vélo.
- Prêts de vélo aux étudiants, vélos à assistance électrique en libre service, prise en compte du stationnement des vélos dans les PLU... ont été une réussite.

Axe: Maîtriser la circulation automobile

- Le projet de prolongement de la RD135 bis a été abandonné, on peut le regretter.
- Les études sur le réaménagement de l'échangeur du Liziec se prolongent trop.
- La mise en oeuvre de l'amélioration des voiries urbaines, est hétérogène et non coordonnée à cause des limites de compétences de la Communauté d'Agglomération.

Axe: Organiser le transport de marchandises et les livraisons

- Il n'y a pas de suites concrètes en matière de logistique urbaine.

Axe: Innover dans les transports

- Il n'y a pas de création par la Communauté d'Agglomération de structure spécifique dédiée à la valorisation dans les transports (innovation portée par les services compétents de la collectivité).

Axe: Sujets transversaux

Le PDU est peu prolifique sur cette thématique.

Les objectifs du PDU 2011-2020 Vannes Agglomération ont-ils été atteints?

Notre analyse:

Les résultats ne nous 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.

Volets et bilan du plan global de développement de la CC Presqu'île de Rhuys 2012-2020

Rappelons les volets de ce plan global de développement :

Volet: Développer les transports collectifs

- Développer la ligne Arzon/Vannes.
- Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine.
- Faire de l'intermodalité une réalité.
- Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop.

Volet: Modes doux

- Mettre en oeuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo.
- Améliorer les conditions de stationnement et le jalonement pour les vélos.
- Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite.

Actions transversales

- Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements.
- Définir les politiques de stationnement (été et hiver).
- Etablir un plan de communication annuel sur les déplacements.
- Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD.

Les objectifs sont-ils atteints?

Le développement de la ligne Arzon/Vannes est un fait, mais encore largement insuffisant.

La mise en place d'un transport collectif local l'été est un succès à Arzon du fait de la faible étendue de cette ville, du nombre important de touristes et de la faible offre de place de stationnement en agglomération.

La mise en place d'un schéma cyclable cohérent ainsi que les conditions de stationnement des vélos sont plébiscitées, ils doivent se poursuivre.

La sécurisation des déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite est la grande absente dans les villages.

Les politiques de stationnement en été permettent de le faciliter partiellement mais parfois avec des conséquences lourdes sur l'environnement (dunes de Suscinio, le Roaliguen...).

"Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements", c'est un échec cuisant, l'urbanisation est débridée, l'environnement est fortement dégradé 'dunes, estran, espaces sensibles piétinés, déchets le long des rivages et des chemins, confusion entre cendriers et plages, bruits continus élevés sur mer comme sur terre, non respect des règlements, centres de retraitements des eaux engorgés.

Déplacements: peut-on parler de déplacement lorsqu'on est immobilisé par la congestion prolongée des voies ?

Sarzeau/gare de Vannes: 1h50, St Jacques/ Kerollaire 55mn, bloqué 35 mn sur le parking de la plage de Suscinio du fait du non respect des règles de stationnement sur la route d'accès...

La ligne Arzon Vannes est très perturbée du fait de la circulation; les trains loupés sont nombreux (combien de cars sont arrivés avec un retard supérieur à 30 mn?).

***La Presqu'île de Quiberon a son tire-bouchons,
celle de Rhuys n'a que les bouchons***

Le plan d'actions 2020-2029

L'ambition de maîtrise des flux automobiles est portée par l'objectif de diviser par 2 la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon de 2050 (PCAET). Cette division ne peut pas résulter uniquement de la maîtrise des flux mais reposer également sur une interdiction à la vente des véhicules trop énergivores ou très polluants. Nous ne pouvons que souscrire à l'engagement sur les énergies innovantes cependant la production d'hydrogène est consommatrice d'énergie électrique; cette production ne peut actuellement pas être qualifiée de non polluante.



Nous souscrivons pleinement aux actions proposées mais elles sont insuffisantes pendant le rush de l'été, néanmoins certaines propositions méritent d'être améliorées.

Concernant la politique cyclable en centre ville nous proposons :

Augmenter le nombre de pistes, les sécuriser .



Ne pas créer de pistes partagées piétons cyclistes car elles sont génératrices de conflits et multiplient les risques d'accidents.



Communiquer et faire connaître le schéma cyclable:



C'est primordial, actuellement très peu de fléchages, des erreurs dans le plan touristique, des pistes existant depuis plusieurs années et n'y figurant pas.

Le PNR doit poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables culturels.

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 testés 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, la création de parkings ponctuels dès Sarzeau et la mise en place de navettes en direction d'Arzon éviterait la paralysie du réseau routier.

Transport ferroviaire.



La politique du tout TGV est terminée. La création par le Conseil Régional d'une desserte omnibus à fréquence élevée entre Auray et Questembert doit être étudiée.

Observations de Vélomotive au projet de PDU 2020-2030

Nous adhérons et nous félicitons de la priorité accordée aux modes de déplacements doux et en particulier au vélo dans le PDU en projet ainsi que de la volonté de réduire la circulation automobile. Par contre nous affirmons que les moyens proposés ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Notre premier étonnement porte sur l'absence du train dans ce PDU. Certes il est de compétence régionale mais comment peut-on vouloir faire un plan sur les déplacements dans l'agglomération sans tenir compte de ce mode de transport. Sans développement du ferroviaire il ne sera pas possible de réduire sensiblement l'usage de l'automobile.

- Nous demandons l'intégration du ferroviaire dans le PDU à venir. Nous demandons également que les moyens financiers inhérents à ce nécessaire maillage, ne soient pas inclus dans le budget Agglomération, mais à la charge de l'autorité compétente.



- Nous préconisons, notamment le développement du train entre Auray et Questembert par la création d'un tram-train faisant la navette entre ces 2 villes et s'arrêtant à Pluneret, La Tourelle (Ploeren), Kerluhern (Plescop), Vannes, Tréalvé, Saint Nolff, La Vraie Croix, Questembert. Cette navette orienterait à terme le développement de l'habitat le long de la voie ferrée. La faible distance de la station ferroviaire permettrait les déplacements vélos du domicile à la gare.



Pour ce qui concerne la politique cyclable proprement dite, nous notons le relèvement à 50 % de la subvention de GMVA aux aménagements cyclables des communes ainsi que le budget alloué de 15 M€. Nous craignons toutefois que la subvention ne soit pas suffisamment incitative pour motiver les communes.



- Nous demandons que le pourcentage soit porté à 70 % soit pour les aménagements qui assurent la continuité des aménagements cyclables.

Nous comprenons la volonté des communes de rester maître de leurs projets et budget, mais il faut un véritable plan global à l'échelle de l'agglomération, avec GMVA comme maître d'ouvrage délégué ou initiatrice, afin d'optimiser et rationaliser les études et dessiner un schéma cohérent cyclable entre les villes, un véritable maillage efficace sans discontinuité.

- Nous demandons que les aménagements soient homogènes et ne plus avoir des traitements différents d'une commune à l'autre, comme par exemple la façon d'aménager les ronds-points.



- Nous demandons que Le Cerema qui a fait des fiches sur la façon de traiter les différents ronds-points pour les cyclistes, et dont les modèles sont efficaces et validés, soient appliqués, notamment dans les nouveaux aménagements (ex : rond point pour aller à Saint Avé). Ces aménagements sont importants pour la sécurité des cyclistes, que le cycliste ne perde pas du temps quand il perd la priorité quand la bande cyclable s'arrête, mais aussi pour signifier clairement aux automobiles qu'ils doivent partager la route.

Nous sommes naturellement favorables à la création d'une maison de la mobilité à condition que les Transports en Commun ne l'accaparent pas et qu'une place importante soit réservée au vélo.

Nous regrettons que l'étude ne commence qu'en 2021 pour une réalisation au mieux en 2022.

- Nous demandons que ce calendrier prévisionnel soit avancé d'un an.



Nous refusons que le transport des vélos dans les bus urbains et interurbains ne soit pas étudié.

- Nous demandons l'étude de solutions concrètes, par exemple, au moins aux heures creuses ainsi que dans les cars pour les villes de la 2eme couronne.



Par ailleurs, les cyclistes sont demandeurs d'informations d'itinéraires cyclables et de signalisation : une carte des itinéraires cyclables, précise selon les différentes configurations (chemins, piste séparée, bande cyclable, etc) et un balisage efficace, le tout, évolutif et maintenu à jour est nécessaire.

- Nous demandons que le PDU intègre un volet «itinéraires cyclables, loisirs et déplacements quotidiens» soit ajouté.



Nous rappelons que pour développer la pratique du vélo pour les collégiens, lycéens, étudiants, actifs ou non, il faut des itinéraires efficaces, c'est à dire sans discontinuités, rupture (perte de priorité) balisés, sécurisés et agréables (rouler sur une bande cyclable le long d'une route à gros trafic n'est pas incitatif). Pour que le vélo ne soit pas que l'apanage de téméraires ou militants pro vélo, mais un mode de déplacement accessible à tous et devienne un réflexe.

Enfin pour un réel développement de la pratique du vélo, il faut une continuité du service offert aux cyclistes durant tout son déplacement pourtant rien n'est proposé pour le stationnement abrité des vélos en courte, moyenne et longue durée en particulier dans l'habitat collectif ancien ou récent, les entreprises, les administrations, les lieux de loisirs.



- Nous demandons que le PDU intègre la recherche et la construction de divers stationnements, comme décrits ce dessus.

Nous réaffirmons enfin, notre volonté et notre demande d'être des interlocuteurs pour tout projet de mise en chantier de ce PDU

RP SAR n°3

**ENQUÊTE PUBLIQUE du 19 AOÛT au 19 SEPTEMBRE 2019, PROJETS DE SCHEMA DE
COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) ET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DU
GOLFE DU MORBIHAN-VANNES AGGLOMERATION**

REPONSE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE : Le 17 septembre 2019

**Madame la Présidente de la Commission d'enquête unique SCoT et PDU
Golfe du Morbihan - Vannes agglomération**

L'Association Pour un Environnement de Qualité (APEQ) qui regroupe des habitants de Sarzeau, plus précisément de Kerguet et des environs, a répondu à l'enquête PDU & Scot.

La route D198 qui désert notre village est accidentogène pour les riverains et les cyclistes. Des remarques globales viennent compléter le document annexé à ce courrier.



Cordialement

Bruno Leblais

Président de l'APEQ

26 chemin du lavoir Sarzeau

Mail : bleblais@hotmail.fr

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'B' followed by a horizontal stroke that extends to the right.

**ENQUÊTE PUBLIQUE du 19 AOÛT au 19 SEPTEMBRE 2019, PROJETS DE SCHEMA DE
COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) ET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DU
GOLFE DU MORBIHAN-VANNES AGGLOMERATION**

REPONSE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE :

**Madame la Présidente de la Commission d'enquête unique SCoT et PDU
Golfe du Morbihan - Vannes agglomération**

En référence document : Plan de Déplacements Urbains GOLFE DU MORBIHAN VANNES
AGGLOMERATION PDU GMVA Rapport environnemental, quelques propositions vous sont soumises.

Ce dossier est divisé en deux parties :

La première porte sur la dangerosité pour les cyclistes l'emprunt de la route D198.
Des remarques concernant l'agglomération Vannes Pays de Rhuys sont énoncées en
deuxième partie.

Sécurité des cyclistes sur la D198

Première remarque : le délai de réalisation de la déviation de Kerguet :

La D 198, entre Kerblay et la Croix de Suscinio, est très dangereuse car étroite et
sinueuse. Déjà en 2014, un collaborateur de la Mairie nous a écrit : « *Le nombre de voitures
en période estivale est d'environ 8.000 voitures /jour, ce qui donne un caractère très
accidentogène à cette route !* »

Cette semaine, une enquête réalisée sur la limitation de vitesse à 80 km/h est parue dans le
JDD. www.jdd.fr Et un lien donne des informations intéressantes sur le département du
Morbihan <http://www.linternaute.com/auto/accident/morbihan/departement-56>

De plus, les déplacements pédestres au sein même de notre village de Kerguet ne sont
absolument pas sécurisés : absence partielle de trottoirs due à l'étroitesse de la route,
passage piéton mal signalé ou mal placé.



Depuis plus de dix ans, rien n'a avancé, et actuellement, la situation semble s'éterniser. Nous
tenons à votre disposition les copies des lettres qui ont cependant été envoyées au Maire et
au Vice-Président du Conseil départemental en 2014, 2015, 2016 et 2018.

Nous demandons que cette déviation tracée sur le plan joint soit réalisée avant l'été 2020.

Seconde remarque : les panneaux de fin de limitation de vitesse

		
A Kerblay, juste après la sortie de Kerguet, 400 mètres seulement avant d'arriver à l'entrée de la piste BMX	600 mètres avant l'entrée de Kerguet	Dans l'autre sens, il existe bien un rappel de la limitation de vitesse qui n'existe pas en sortie de Kerguet.

Pour mémoire, il y a eu courant été 2018, un accident mortel au niveau de la Croix de Suscinio, un automobiliste venant de Penvins ayant heurté un cycliste.

Compte tenu des très faibles distances 400 m et 600 m (photos 1 et 2), il nous semblerait judicieux de **supprimer ces panneaux pour les remplacer par des rappels de limitation de vitesse (photo 3).**

Troisième remarque : la liaison Sarzeau – Penvins en vélo



Depuis plusieurs années, APEQ (Association Pour un Environnement de Qualité) demande à ce qu'une piste cyclable pour aller de Kerguet à Suscinio soit réalisée. Une liaison **Sarzeau - Penvins** est tracée sur les plans, mais les dates de réalisation annoncées restent floues : Été 2020, 2021, 2022 ?

La réalisation de ce projet permettrait de rendre le trajet beaucoup moins dangereux pour les cyclistes et, certainement, diminuerait le nombre de voitures sur route.

La remarque d'une personne signataire de ce courrier exprime parfaitement notre demande:

"La D198 reliant Sarzeau à la plage de Suscinio et principalement de Kerblay à La Croix de Suscinio est impraticable à pied comme à vélo du fait de son étroitesse/sinuosité entre Kerblay et Kerguet et du fait de la grande ligne droite entre Kerguet et La Croix avec des voitures qui se croisent sans arrêt. Il est impossible d'utiliser les bas-côtés surtout avec des enfants.

Etant installé avec mon mari à Kerguet depuis environ 2 ans, je pensais pouvoir rallier la plage à pied ou en vélo et je suis obligé de prendre la voiture pour les raisons évoquées ci-






dessus. Ceci remplit le parking de la plage et c'est un non-sens d'un point de vue écologique. »







Une autre personne souligne que « *la piste cyclable qui va de Kerblay à Sarzeau est fort mal indiquée. De plus, la piste est étroite, ce qui rend le croisement de cyclistes gênant voir dangereux et elle est très mal entretenue. »*

Nous demandons à ce que la piste cyclable Kerblay –Suscínio soit réalisée avant l'été 2020 et que la partie déjà réalisée entre Kerblay et Sarzeau soit élargie et améliorée, en particulier lorsqu'on arrive à proximité du Centre Equestre.

Propositions sur le territoire Vannes Agglomération :

Schéma cyclable :


- Accélérer le maillage des pistes cyclables sur le territoire en donnant la priorité aux zones accidentogènes, qu'elles soient touristiques ou non, tout en diminuant l'impact du transport polluant ; Pour exemple la piste cyclable, Sarzeau-kerguet-Landrezac-Penvins : La fréquentation de cet axe est en constante progression donnant accès au site de Suscinio, aux plages ainsi qu'à plusieurs bourgs. Ce projet qui a fait l'objet de nombreuses réunions est acté. Sa réalisation est prévue pour l'été 2020. 
- Prévoir des zones de franchissement des départementales, passage à vache ou pont, afin de sécuriser l'accès aux pistes cyclables. 
- La zone roulante des pistes cyclables doit permettre à tous les types de vélos d'y circuler sans problème (vélos de route, VTT, VTC...).
- Il faut donc veiller à adapter le revêtement de surface et à entretenir les pistes cyclables par un budget prévisionnel. Pour exemple ; Le parcours pour se rendre en centre-ville de Sarzeau en provenance de Kerguet oblige les cyclistes équipés de vélos de route ou de vélos de courses à emprunter la route bitumée à l'abord du rond-point de Kerblanquet. 
- La signalisation des pistes cyclables est très perfectible ; les petits panneaux représentant un cycliste sont trop petits. Une signalétique nouvelle par exemple une boule verte, positionnée à 3 ou 4 mètres de hauteur surmontant le panneau existant, serait visible de loin. Les marquages au sol sont souvent absents, peu lisibles ou effacés. 
- Le schéma de continuité des pistes cyclables est peu compréhensible notamment en ville. Des études pratiques sur le terrain (parcours en vélo) permettraient aux décideurs de mieux appréhender les problématiques de fléchage et de continuité. A ce sujet, les usagers ou associations doivent être mieux écoutés, leur constat s'établissant sur le terrain. 

- L'agglomération doit inciter les maires à intégrer obligatoirement dans leur PLU un plan vélo cohérent, pratique et sécuritaire. L'intégration des zones d'intermodalité se faisant en concertation avec l'agglomération. 
- Intégrer sur les trajets des transports en commun (TC), au niveau des arrêts, des lieux couverts et sécurisés (caméra) de parcage pour vélos. 
- En zone touristique, multiplier les points de renseignements concernant les déplacements (par exemple, dépôt de plans chez les loueurs et vendeurs de vélos). Inciter les touristes à prendre les TC par la création de passe-transport (routier et maritime) sur l'agglomération. 
- Développer une application actualisée et fiable des pistes cyclables sur la zone de Vannes aggro. 
- Informer les capitaineries des ports de plaisance afin qu'ils soient en mesure de distribuer des plans vélo sur lesquels sont matérialisés les loueurs de cycle. 
- Inciter le gestionnaire de transport urbain de l'agglomération de Vannes à acquérir des cars ayant la possibilité d'empot de vélos. Lors du renouvellement du nouveau contrat prévoir cette clause. 

Evolution des modes de transport en commun :

Une vision moderne et d'anticipation doit être présente dans tout aménagement. 

Quid de l'évolution des transports en commun ?

- Développer des voies dédiées aux nouveaux moyens de transport non polluants, par l'aménagement des routes existantes tout en leur facilitant l'accès. 
- Créer des réserves foncières en vue de l'évolution des moyens de transport.
- Penser un aménagement des nouveaux quartiers en priorisant les voies vélo et les zones intermodales.
- Etudier la période de transition des différents moyens de transport afin de permettre la cohabitation des véhicules de particulier à moteur thermique, électrique ou à hydrogène.
- Développer des moyens de transport en commun, favoriser le covoiturage sur des axes privilégiés. Pour cela, aménager l'existant en donnant la priorité à ces moyens de déplacement, créer des réserves foncières au plus proche de routes existantes et aménager d'anciennes voies, par exemple les voie ferrées déclassées. Multiplier les navettes (tester les navettes sans chauffeurs) sans émissions polluantes, de petite capacité en passagers afin d'accroître la fréquence de passage et d'étendre le maillage.
- Le remplacement du parc de véhicules polluants municipaux par des véhicules propres doit être programmé, au plus tôt.
- Restreindre l'accès au centre-ville aux seuls vélos et véhicules propres.

- Accroître la capacité des parkings périphériques pour les véhicules polluants et multiplier les dessertes, navettes électriques vers les centres villes à partir de ceux-ci.
- Créer une gratuité du transport, des parkings périphériques vers les centres-villes.

Faciliter l'usage des véhicules électriques ou à hydrogène:



- Multiplier les zones de charge de batterie en ville, sur les aires de covoiturage, d'intermodalité, sur les parkings de proximité.
- Création de parkings dédiés aux véhicules électriques au plus proche des centres villes ou des sites touristiques.
- Création de voies dédiées.
- Favoriser la location de véhicules électriques ou à hydrogène à partir des pôles modaux (gare routière, gare SNCF, aéroport).
- Sensibiliser les loueurs de véhicules, les hôteliers à proposer des véhicules non polluants.
- Inciter les taxis, les autocaristes à s'équiper en véhicules non polluants en leur créant des accès au plus proche des sites sensibles.

Dans les zones touristiques, mettre les camping-cars en périphérie des bourgs et aménager des pistes cyclables vers les lieux d'attractivités, de même pour les campings.

Communication :



- Mettre en place une campagne de communication permanente sur le plan de déplacement urbain de Vannes agglomération.
- En concertation avec les professionnels du transport urbain ou périphérique, les mairies, les syndicats d'initiative ...
- Cette campagne devrait être relayée sur le site de la communauté urbaine Vannes agglomération Pays de Rhuys.

Projection dans 30ans :



Petit plaisir ; Projetons nous dans des dizaines d'années. Les transports s'effectueraient dans des modules de 2 à 4 places sur des voies spécifiques. Le réseau serait une véritable toile d'araignée. L'intelligence artificielle assurerait la fluidité du trafic. Imaginer l'avenir des transports permettrait de garder des voies de circulation existantes et de planifier des couloirs de circulation.

Emetteur	Réserve	Commentaire et proposition de réponse	Proposition d'action
St Gildas de Rhuys	Faire référence aux navettes et P+R existants sur la commune	Ces navettes ont effectivement été développées en parallèle de l'élaboration du PDU (été 2018)	Fiche action à compléter
Sarzeau	Réserve sur le budget	Budget validé par le Conseil Communautaire	Pas de modification
Arradon	Pas de réserves mais doute sur la maison de la mobilité	Pas de modification	Pas de modification
St Armel	Réserves sur la maison de la mobilité	Pas de modification	Pas de modification
Tredion	Réserve sur la fait que le PDU n'affiche pas de délai pour la desserte TC par ligne fixe de la commune	D'une manière générale le PDU ne précise pas le détail des modalités de développement de la desserte en 2nde couronne (qui doit faire l'objet d'études dédiées). Il convient avant tout de mener des actions de communication afin de faire mieux connaître l'offre (en cours)	Pas de modification
PNR	Demande visant à renforcer le développement des continuités piétonnes + Demandes cartographie complémentaire (?) + critère d'évaluation (?)	Le plan d'actions du PDU s'est concentré sur les actions entrant dans le champ de compétences de GMVA. Les continuités piétonnes, du fait de leur linéaire réduit sont essentiellement de compétences communales.	Possibilité de développer le sujet dans la stratégie du PDU (3.2.1 Modes actifs : "En complément des continuités cyclables, le PDU préconise le développement des continuités piétonnes par les communes")
Conseil de Développement	Diverses préconisations pour améliorer le PDU		
	- Evoquer les Plans de Mobilité Rurale d'Arc Sud Bretagne et Questembert Communauté		Peuvent être éventuellement abordés dans le rapport de diagnostic, mais pas dans le PDU, au risque d'entraîner des confusions sur les territoires d'actions
	- Afficher une volonté sur le développement du transport ferroviaire	Ne dépend pas de GMVA	Peut-être évoqué dans la stratégie du PDU pour le territoire, mais GMVA n'est pas décideur en la matière
	- Etudier la gratuité TC	Ce sujet n'a pas été retenu dans le cadre des GT. Toutefois, il est possible de réaliser un benchmark et une analyse des gratuités bretonnes existantes dans le cadre de l'action 2.4 (attractivité tarifaire)	Pas de modification
	- Envisager des P+R provisoires	La mise en œuvre effective de cette action semble difficile. Par ailleurs, on peut supposer qu'aujourd'hui rien n'empêche a priori les usagers de stationner à proximité des arrêts TC en bout de ligne. La plus-value apportée par ces P+R provisoires serait ainsi sans doute faible, sans amélioration des lignes TC correspondantes.	Pas de modification
	- Proposer un système de location moyenne durée de VAE	Cette action est envisagée dans le cadre de l'action 1.4, et la réflexion sera lancée dès 2020	Pas de modification
	- Proposer des stations Vélocéo à proximité des lieux de loisirs	Le positionnement des stations Vélocéo répond à des critères de mixité de fonction très précis. Certaines des 6 prochaines stations envisagées sont à proximité de zones de loisirs (Speed Park - cinéma - Conleau, ...)	Pas de modification
	- Mutualiser les cartes Kiceo et Vélocéo	Systèmes différents (carte à vue pour le premier / système RFID pour l'autre), qui pourront être étudiés dans le cadre de la billettique.	Pas de modification
	- Pourquoi un tel délai pour la mise en place de Korrigo	La mise en œuvre de cette action nécessite que les différents partenaires développent une billettique appropriée ; ceci concerne GMVA, mais aussi les transports régionaux par autocar.	Pas de modification
	- Clarifier la notion de "points stop covoiturage"	Il s'agit de points stop pour le covoiturage, aussi appelés "points stop de proximité". Il s'agit de de sécuriser la pratique pour les auto-stoppeurs et d'inciter les automobilistes à covoiturer	Pas de modification
	- Préciser les actions pour le développement des vélos pliants	Les modalités précises ne sont pas définies à ce jour. Il s'agit de services vélos à l'utilisateur, inscrits à l'action 1.4, au même titre que la location moyenne et longue durée ou le VAELS.	Pas de modification
	- Rester vigilant sur les innovations concernant les engins à mobilité douce	La réglementation des EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés : trottinettes électriques, gyroroue, ...) doit être intégrée à la prochaine loi LOM. Le PDU ne propose pas d'actions particulières, si ce n'est d'appliquer la réglementation qui sera mise en œuvre.	Pas de modification
	- La priorisation de la Maison de la mobilité fait débat au sein du Conseil de Développement		Pas de modification
DREAL	Il serait utile de préciser les objectifs du schéma cyclable	La conception du schéma cyclable a fait l'objet d'une étude dédiée menée en parallèle de l'élaboration du PDU. A ce titre le PDU fait référence à la délibération correspondante du Conseil Communautaire	Pas de modification (ou éventuellement précisions complémentaires sur le SD cyclable issues de la délibération)
	Il serait utile de rappeler globalement les mesures mises en œuvre pour lutter contre la pollution atmosphérique	Le PDU cherche globalement à développer les mobilités alternatives pour, entre autres, réduire les émissions de polluants. Cf. PCAET	Pas de modification
	Il serait utile de sensibiliser les professionnels au label "Objectif CO2"	Cette action peut être mise en œuvre sans figurer obligatoirement au PDU (il ne s'agit pas d'une mesure emblématique)	Le sujet pourrait éventuellement être évoqué dans l'action 5.2 (PDE)
	Le développement des espaces de coworking n'est pas abordé par le PDU	GMVA dispose de peu de moyens d'actions pour développer ces espaces et la mesure risquerait d'être uniquement incantatoire.	Le sujet peut éventuellement être évoqué dans la stratégie du PDU ("Le PDU est favorable au développement des espaces de coworking et à toutes mesures permettant de limiter les déplacements professionnels")
	Le PDU pourrait préciser la stratégie de développement de la desserte TC en 2nde couronne	D'une manière générale le PDU ne précise pas le détail des modalités de développement de la desserte en 2nde couronne (qui doit faire l'objet d'études dédiées). A noter, que l'agglomération n'a pas attendu la validation du PDU pour engager dès la rentrée 2019 un renforcement de la desserte de 2nde couronne, en impulsant 1M€ supplémentaire par an.	Pas de modification
	Le PDU pourrait faire figurer un bilan des PAVE et préconiser des priorités d'intervention.	L'étude et la mise en œuvre des PAVE étant de compétence communale, GMVA dispose de peu de marges de manœuvre pour guider ces travaux. Les PAVE sont mentionnés au PDU, mais sont consultables en mairie.	Pas de modification
	Le PDU pourrait préciser les modalités opérationnelles d'intermodalité sur le PEM, la Place de la Libération,	Ces modalités opérationnelles nécessitent une concertation et un travail partagé entre les différents acteurs. Elle ne peut pas être simplement définie dans le cadre du PDU.	Pas de modification
	Le PDU pourrait préciser les modalités opérationnelles de développement de l'offre TC	Ces choix n'ont pas pas été actés à ce jour. Le PDU fixe un cadre (et une enveloppe prévisionnelle) pour ces développements. La traduction opérationnelle sera à approfondir au cas par cas en veillant à optimiser les dépenses publiques et l'efficacité des mesures qui seront mises en oeuvre.	Pas de modification
	Le PDU pourrait préciser son articulation avec l'étude de requalification des espaces publics du centre-ville de Vannes	Il s'agit d'une étude opérationnelle de compétence communale. Les préconisations qui seront issues de cette étude tiendront compte bien entendu des orientations du PDU.	Pas de modification
	Le PDU pourrait préciser les orientations sur le renouvellement de la flotte de bus	Comme cela est précisé (action 6.2), le PDU n'intègre pas les réflexions sur le renouvellement de la flotte de bus étant donné qu'il s'agit d'un coup parti (renouvellement de la flotte en faveur de l'électrique)	Pas de modification
	Il serait utile de mettre en place un observatoire trafic		La mise en place d'un observatoire doit faire l'objet d'une réflexion plus globale à mutualiser avec le SCOT.
	Les futurs P+R pourraient être équipés de stations de recharge	Effectivement. C'est déjà le cas du P+R Ouest existant.	Pas de modification
	Il serait utile que le PDU aborde le sujet du fret	Ce sujet dépasse très largement le cadre du PDU.	Pas de modification
	Il serait utile que l'intermodalité soit prise en compte dans le cadre des études de développement des liaisons maritimes	Naturellement	Pas de modification Concernant la mise en œuvre de bateaux décarbonés, cela pourrait être ajouté à l'action 6.2

Page	Chapitre	Observation de la MRAe/PCAET	Domaine	Réponse
9	1.2 Présentation des projets	<i>PDU</i> : Trois projets structurants se dégagent du plan d’action : la création de deux parc-relais au nord (entrée de Vannes – boulevard de Pontivy) et à l’est (commune de Theix) ainsi que le réaménagement de l’échangeur de Liziec. Ces trois projets représentent une emprise au sol de 17 hectares et sont susceptibles de porter atteinte à l’environnement, en particulier le projet d’échangeur. En effet, les 15 hectares de terres artificialisées par le réaménagement concernent une zone humide et un réservoir de biodiversité à proximité du cours d’eau de Liziec.	ARTIFICIALISATION / ZONE HUMIDE	Les deux projets de parking-relais représentent 1 hectare au maximum. Le réaménagement de l’échangeur du Liziec, dossier porté par l'Etat, n'est nullement évoqué dans le PDU. A ce stade, seules des études sont en cours et aucun scénario n'a été arrêté. Cela signifie donc qu'aucune emprise au sol pour la refonte de cet échangeur n'a pu être déterminée. Enfin, au vu des études et de la concertation restant à mener et des montants de travaux à engager, le projet de réaménagement de cet échangeur, s'il voit le jour, se fera au-delà de l'échéance du PDU2.
11	2.3 Qualité de l’analyse État initial de l’environnement	<i>PDU</i> : 2. L’Ae note que le rapport de présentation du PDU ne comprend aucune analyse synthétique des déplacements (y compris maritimes vers les îles), sur le territoire telles que des cartes, à une échelle appropriée, permettant d’appréhender les usages des différents modes de déplacements et de faire apparaître les points critiques. En outre, il apparaît indispensable que la collectivité se dote d’outils permettant de dresser un bilan de l’usage du vélo sur le territoire (2 % en 2008). GMVA souhaite en effet fortement développer ce mode de déplacement par le confortement du maillage cyclable.	LISIBILITE /CARTE ANALYSE ET BILAN / MOBILITE	Proposition de mise en place de compteurs vélos sur le territoire A rajouter à l'action "services vélos"?
12		<i>PDU</i> : L’Ae recommande à la collectivité de reprendre le rapport environnemental du PDU en consacrant une partie à la présentation et à l’analyse des déplacements actuels, sur le territoire, en lien avec les territoires limitrophes. Il convient en particulier, pour assurer l’efficacité du plan de mettre l’accent sur les données relatives à l’usage du vélo.	ANALYSE ET BILAN / MOBILITE INTERTERritoire	Pas d'EDVM réalisée (pas d'obligation), mais un diagnostic réalisé. Un constat évident d'un besoin de développer l'usage du vélo, d'où les orientations fortes prises par les élus en ce sens => intégrer le diagnostic en annexe du PDU?
12		<i>PDU</i> : En outre, le rapport environnemental du PDU ne présente aucun bilan des PDU précédents, à savoir le PDU de Vannes Agglomération (2011-2020) et le Plan Global des déplacements (2012-2020) de la Communauté de Communes de la Presqu’île de Rhuys. Ces éléments auraient dû être intégrés au rapport environnemental notamment pour éclairer la justification des choix et étayer le résumé non technique. Ce manque de structure du dossier nuit à la lisibilité du document	BILAN	Des bilans ont été réalisés pour les deux documents PDU et PLG, lesquels ont permis de déterminer les objectifs attendus et ceux restants à atteindre (le TC par ex. a fait l'objet d'un développement massif entre 2012 et 2018, qui a entraîné une augmentation très nette de la part modale TC). Ces bilans ont montré la nécessité d'orienter davantage le PDU 2 sur le volet vélo, car il y a des manques en matière d'aménagements et une attente forte des usagers en la matière. Les élus se sont basés sur ces bilans pour déterminer les orientations qu'ils souhaitaient prendre pour la future décennie. => Intégrer le diagnostic du PDU en annexe du PDU?
13	2.3 Qualité de l’analyse Méthodologie d’élaboration et analyse de la pertinence du projet vis-à-vis de l’environnement	<i>PDU</i> : le dossier ne montre aucun scénario alternatif permettant de comprendre en quoi la stratégie élaborée par GMVA est la moins impactante pour l’environnement. Il aurait été nécessaire que différentes stratégies soient mises en concurrence, notamment des stratégies plus économes d’espace, que les options envisagées par GMVA soient étayées, au regard des objectifs et évaluées au regard des incidences environnementales.	CHOIX STRATEGIE / ENVIRONNEMENT / MOBILITE	Pas de scénario alternatif proposé puisque le PDU était le volet mobilité du PCAET et que par définition, il devait donc tenir les objectifs affichés par le PCAET. De même, le PDU s'est appuyé sur la "jauge" des 200 000 habitants à horizon 2035 pour déterminer les objectifs à atteindre. Pour mémoire les principaux impacts environnementaux sont générés par l'échangeur du Liziec, qui n'est pas une action du PDU.
14	2.3 Qualité de l’analyse Qualité de l’analyse des incidences et mesures Eviter-Réduire-Compenser (ERC)	<i>PDU</i> : Les mesures ERC, telles qu’elles apparaissent dans l’évaluation environnementale du PDU auraient du être intégrées aux fiches actions du PDU afin d’éviter, réduire ou compenser les incidences environnementales du PDU sur l’environnement. L’Ae attire en particulier l’attention de la collectivité sur le réaménagement de l’échangeur de Liziec qui, en l’état, ne garantit pas le maintien des fonctionnalités écologiques de la zone humide et du réservoir de biodiversité impactés par le projet.	ERC ARTIFICIALISATION / ZONE HUMIDE MOBILITE	Ce sujet n'est pas inscrit au PDU ni même au SCOT. Cf.rq ligne 6 Ajouter les ERC dans les fiches actions (mesures de bon sens : limiter l'imperméabilisation, ...) ?
14	2.3 Qualité de l’analyse Suivis	L’Ae recommande de définir des indicateurs de suivi à la pertinence démontrée, de s’engager sur les moyens de ce suivi, et de préciser l’utilisation qui sera faite de ces données afin, notamment, d’ajuster le cas échéant, les plans d’actions concernés en cas de dérive vis-à-vis de leurs objectifs respectifs (renforcement de la communication, sensibilisation, infléchissement des actions de subventionnement pour les pratiques les plus efficaces	INDICATEURS	Réfléchir à la mise en place d'un observatoire commun aux trois documents ?