

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 13 FEVRIER 2020

Le Conseil Communautaire, convoqué par courriel en date du 6 février 2020, s'est réuni le 13 Février 2020, à 18h, dans les locaux de Golfe du Morbihan - Vannes agglomération, au 30 rue Alfred Kastler, PIBS 2, à VANNES, sous la Présidence de Monsieur Pierre LE BODO, Président.

Etaient présents :

ARRADON : Antoine MERCIER - Hélène DE BOUDEMANGE - Jean-Philippe PERIES (départ 22h)
BADEN : Michel BAINVEL
COLPO : Freddy JAHIER - Jean-Luc HENRY
ELVEN : Gérard GICQUEL - Carole MALINGE (arrivée à 19h30) - Michel BALLIER
GRAND-CHAMP : Yves BLEUNVEN (arrivée à 18h20) - Dominique LE MEUR - Serge CERVA-PEDRIN
ILE-AUX-MOINES : Philippe LE BERIGOT (départ à 20h45)
ILE D'ARZ : Marie-Hélène STEPHANY
LARMOR-BADEN : Denis BERTHOLOM
LA TRINITE-SURZUR : Lucien MENAHES
LE BONO : Jean LUTROT
LE TOUR-DU-PARC : François MOUSSET
LOCMARIA-GD CHAMP : Martine LOHEZIC
LOCQUeltas : Michel GUERNEVE
MEUCON : Pierrick MESSAGER
MONTERBLANC : Gérard GUILLERON
PLESCOP : Loïc LE TRIONNAIRE - Raymonde BUTTERWORTH - Bernard DANET
PLOEREN : Gilbert LORHO - Bernard RIBAUD
PLougoumelelen : Patrick CAMUS - Sophie LEBRETON
SAINT-ARMEL : Dominique PLAT
SAINT-AVE : Anne GALLO - Thierry EVENO - Marine JACOB - Michaël LE BOHEC (départ à 21h40)
ST GILDAS DE RHUYS : Alain LAYEC
SAINT-NOLFF : Nadine LE GOFF-CARNEC - François DOREMUS
SARZEAU : David LAPPARTIENT - Dominique VANARD - Dominique-Sophie LIOT
SENE : Luc FOUCAULT (arrivée à 18h15) - Dominique AUFFRET - Sylvie SCULO - Isabelle DUPAS
SULNIAC : Marylène CONAN - Jean LE CADRE
SURZUR : Michèle NADEAU - Xavier BENEAT
THEIX-NOYALO : Yves QUESTEL - Xavier-Pierre BOULANGER - Françoise NICOLAS - Danielle CATREVAUX
TREDION : Jean-Pierre RIVOAL
TREFFLEAN : Claude LÉ JALLE
VANNES : David ROBO - Christine PENHOUE - Odile MONNET (départ à 20h15) - Latifa BAKHTOUS - Gabriel SAUVET - Pascale CORRE - Gérard THEPAUT (départ à 20h15) - François ARS - Jeannine LE BERRIGAUD - Jean-Christophe AUGER - François BELLEGO - Chrystel DELATTRE - Fabien LE GUERNEVE - Simon UZENAT (arrivée 18h15) - Micheline RAKOTONIRINA - Christian LE MOIGNE - Nicolas LE QUINTREC - Bertrand IRAGNE (arrivée à 18h40) - Hortense LE PAPE - Michel GILLET (départ 19h15) -

Ont donné pouvoir :

ARRADON : Jean-Philippe PERIES a donné pouvoir à Antoine MERCIER à partir 22h
ARZON : Roland TABART a donné pouvoir à François MOUSSET
BADEN : Chantal DE GRAEVE a donné pouvoir à Michel BAINVEL
BRANDIVY : Jean-Marie FAY a donné pouvoir à Martine LOHEZIC
ELVEN : Carole MALINGE a donné pouvoir à Michel BALLIER jusqu'à 19h30
ILE-AUX-MOINES : Philippe LE BERIGOT a donné pouvoir à Marie Hélène STEPHANY à partir de 20h45
LE HEZO : Loïc LEBERT a donné pouvoir à Philippe LE BERIGOT jusqu'à 20h45
MONTERBLANC : Françoise GOUPIL a donné pouvoir à Gérard GUILLERON
PLOEREN : Nadine FREMONT a donné pouvoir à Gilbert LORHO
SAINT-AVE : Michaël LE BOHEC a donné pouvoir à Dominique VANARD à partir de 21h40
SARZEAU : Pierre SANTACRUZ a donné pouvoir à David LAPPARTIENT
VANNES : Nadine DUCLOUX a donné pouvoir à Jeannine LE BERRIGAUD
Odile MONNET a donné pouvoir à Pierre LE BODO à partir de 20h15
Gérard THEPAUT a donné pouvoir à Gabriel SAUVET à partir de 20h15

Affiché le 17/02/2020

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Anne LE HENANFF a donné pouvoir à Fabien LE GUERNEVE
Antoinette LE QUINTREC a donné pouvoir à Chrystel DELATTRE
Patrick MAHE O'CHINAL a donné pouvoir à Pascale CORRE
Michel GILLET a donné pouvoir à Gérard THEPAUT de 19h15 à 20h15

Ont été représentés :

PLAUDREN

: Thierry LE MEE a été représenté par Françoise TRIONNAIRE

Absents :

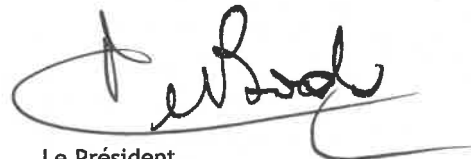
SAINT-AVE

: André BELLEGUIC

VANNES

: Olivier LE COUVIOUR

: Vincent GICQUEL



Le Président,
Pierre LE BODO

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 13 FEVRIER 2020

MOBILITE

APPROBATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2020-2029

Monsieur le Président présente le rapport suivant :

Golfe du Morbihan - Vannes agglomération a arrêté son projet de Plan de Déplacements Urbains par délibération du Conseil communautaire le 25 avril 2019, dans lequel :

- A été dressé un bilan des actions passées tant pour le PDU de Vannes agglo 2011-2020 que pour le Plan Global de Déplacements qui prévalait sur le territoire de la Presqu'île de Rhuys à compter de 2012.
- De nouveaux objectifs en matière de mobilité pour la période 2020-2029 ont été fixés au regard du PCAET parallèlement en cours de révision, lesquels prévoient :
 - o La réduction d'environ 20 points de la part de marché de l'automobile à l'horizon 2050 pour atteindre une part modale Voiture Conducteur de 47% en 2030
 - o Le report modal de la voiture particulière vers des modes de transports plus économes et moins polluants afin de garantir et de préserver la qualité de vie du territoire.
- Un programme d'actions a été élaboré afin de répondre au mieux aux objectifs fixés.

Ce sont au final 20 actions qui ont été définies et déclinées suivant 6 axes stratégiques.

1. Engager une politique cyclable ambitieuse
2. Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains
3. Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité
4. Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire
5. Communiquer sur les mobilités alternatives
6. S'engager dans l'innovation

Un dernier axe, quant à lui davantage opérationnel, fait partie intégrante du PDU, celui relatif à son évaluation et à sa mise en œuvre effective, durant la prochaine décennie.

Le contenu du projet de PDU 2020-2029

Le document de PDU soumis à approbation se décline en deux volets.

Le premier fait état du diagnostic du PDU, dressé à la lumière du bilan des actions passées.

Le second se décline de la manière suivante :

- Evaluation des documents d'orientation précédemment en vigueur (PDU de Vannes agglo et Plan Global de Déplacements de la Communauté de Communes de la presqu'île de Rhuys) ;
- Stratégie d'action pour le PDU 2020-2029 ;
- Le plan d'actions du PDU pour la période 2020-2029 ;
- Les modalités de mise en œuvre du programme d'action (évaluation du coût des actions, maîtrise d'ouvrage, ...) ;
- La synthèse de l'évaluation environnementale (qualité de l'air et niveaux de bruits).
- L'annexe accessibilité

Les étapes décisives du PDU depuis son arrêt

Suite à l'arrêt du PDU en Conseil communautaire, le projet a été soumis pour avis aux personnes publiques associées pour une durée légale de trois mois.

L'ensemble des avis, recueillis à l'issue des trois mois de consultation, ont été annexés au projet de PDU et soumis à enquête publique. Cette enquête, qui s'est déroulée du 19 août au 19 septembre 2019, a été réalisée sur le format d'une enquête publique unique avec le SCoT, les deux dossiers étant liés.

Aux termes de cette enquête publique, la Présidente de la Commission d'Enquête a remis au Président de Golfe du Morbihan - Vannes agglomération ses conclusions, dans lesquelles il est indiqué que : *«le projet présenté s'inscrit dans les grands enjeux climatiques, poursuit les actions conduites par les plans de déplacements en vigueur, répond aux besoins et aux demandes des habitants du territoire, contribue à leur qualité de vie et, en conséquence, [la commission d'enquête] émet un avis favorable au projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération.»*

L'avis formulé suggérait des pistes de travail pour améliorer le PDU, notamment :

- Mieux répondre aux attentes des usagers en matière de transports maritimes quotidiens,
- Améliorer la sécurité des continuités cyclables existantes
- Développer le label « Objectif CO2 » auprès des entreprises,
- Valoriser le développement de la marche à pied dans la stratégie du PDU,
- Prendre en compte les spécificités et contraintes de la Presqu'île de Rhuys en matière de transports collectifs,
- Mieux valoriser et faire connaître les services de transport existants auprès des usagers
- Approfondir l'évaluation en continu du PDU, en particulier :
 - o En intégrant un suivi de l'accidentologie piétons/vélos,
 - o En développant les collaborations et la concertation avec les associations d'usagers.

Au regard de ces suggestions et de certaines remarques émises lors de l'enquête publique ou par les personnes publiques associées, il a été proposé d'ajuster le plan d'actions du PDU en intégrant les éléments joints en annexe 3, sans que cela ne modifie fondamentalement le contenu du document ni n'en modifie l'économie générale.

Vu l'avis favorable du bureau du 29 novembre 2019 et de la commission Attractivité & Développement du 5 décembre suivant, il vous est proposé :

- *D'approuver le Plan de Déplacements Urbains 2020-2029, tel que figurant en annexes 1 et 2 ;*
- *De donner tous pouvoirs au Président pour accomplir toutes les formalités et signer tous les documents se rapportant à ce dossier.*

ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Affiché le 17/02/2020

PDU

Plan de déplacements urbains Golfe du Morbihan-Vannes agglomération

Diagnostic



PDU de GMVA

1. PREAMBULE	4
1.1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE DU PDU	4
1.1.1. CONTEXTE D'ELABORATION DU PRESENT PDU	4
1.1.2. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) ?	5
1.1.3. LE PERIMETRE DU PDU	6
1.1.4. PERIODE DE VALIDITE DU PDU	6
1.1.5. QUELQUES NOTIONS JURIDIQUES A PRENDRE EN COMPTE	7
1.1.5.1. Les documents avec lesquels le PDU doit être compatible	7
1.1.5.2. Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDU	7
1.1.5.3. Notions de compatibilité et de conformité	7
2. DIAGNOSTIC DU PDU	8
2.1. TERRITOIRE ET POPULATION	8
2.1.1. LE TERRITOIRE DE GMVA	8
2.1.2. LA POPULATION DE GMVA	10
2.1.2.1. La population à l'année	10
2.1.2.2. La population en saison touristique	10
2.1.2.3. Évolution de la population	12
2.1.2.4. Âge moyen de la population	14
2.1.3. LES ACTIFS ET LES EMPLOIS SUR LE TERRITOIRE	15
2.2. NIVEAU DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE DEPLACEMENTS SUR GMVA	16
2.2.1. LE PDU DE VANNES AGGLO 2011-2020	16
2.2.1.1. Présentation	16
2.2.1.2. Avancement de sa mise en œuvre	18
2.2.1.3. Les objectifs du PDU 2010-2020 ont-ils été atteints ?	22
2.2.2. LE PGD DE LA CCPR	24
2.2.2.1. Présentation	24
2.2.2.2. Avancement de sa mise en œuvre	25
2.2.3. LE PLAN DE MOBILITE RURALE D'ARC SUD BRETAGNE ET QUESTEMBERT COMMUNAUTE	26
2.3. ÉLÉMENTS D'INFORMATION SUR LA MOBILITE	28
2.3.1. MOBILITE GENERALE	28
2.3.1.1. Des grands chiffres pour prendre conscience de l'importance des flux à traiter	28
2.3.1.2. Zoom sur les déplacements motorisés	29
2.3.2. SECURITE ROUTIERE	30
2.3.2.1. Tous accidents corporels	30
2.3.2.2. Accidents impliquant un piéton	31
2.3.2.3. Accidents impliquant un vélo	32

2.3.3. LES RESULTATS DE L'ENQUETE D'OPINION 2018	33
2.3.3.1. Mode principal de déplacements	33
2.3.3.2. Frein principal à l'usage des modes alternatifs à l'automobile	34
2.3.3.3. Actions prioritaires souhaitées	35
2.3.4. LE MODE AUTOMOBILE	36
2.3.4.1. Les trafics automobiles	36
2.3.4.2. Le stationnement	39
2.3.5. LE VELO	41
2.3.6. LA MARCHE	43
2.3.7. LES TRANSPORTS COLLECTIFS	44
2.3.7.1. Budget Transport	44
2.3.7.2. L'offre de transports collectifs interne à GMVA	45
2.3.7.3. Les usages des transports collectifs	47
2.3.7.4. La tarification des transports collectifs publics	51
2.3.7.5. La modernisation du réseau	51
2.3.7.6. Les difficultés de circulation des transports collectifs routiers	52
2.3.7.7. L'offre ferroviaire sur GMVA	53
2.3.8. FRET ET LOGISTIQUE URBAINE	55
2.3.9. ACTIONS INTERMODALES	56
2.3.9.1. Le conseil en mobilité de GMVA	56
2.3.9.2. La coopération entre Autorités Organisatrices de la mobilité	57
2.3.9.3. Le covoiturage	57
2.3.10. DEPLACEMENTS ET TOURISME	59
2.3.10.1. Le schéma de développement touristique	59
2.3.10.2. Tourisme et transports : la demande en déplacements	60
2.3.10.3. Tourisme et transports : l'offre actuelle	63
2.4. LES ENJEUX A RETENIR POUR LE PDU	65
2.4.1. PDU & PCAET : QUELLE AMBITION POUR LA MAITRISE DES FLUX AUTOMOBILES ?	65
2.4.2. PDU & SCOT : QUEL DEVELOPPEMENT PERIURBAIN ?	66
2.4.3. LES ENJEUX PROPRES A LA POLITIQUE DE TRANSPORT	66
3. ANNEXES	68
3.1. TEMPS DE PARCOURS EN SAISON ESTIVALE	68
3.1.1. JEUDI EN SAISON ESTIVALE	68
3.1.2. VENDREDI EN SAISON ESTIVALE	76
3.1.3. SAMEDI EN SAISON ESTIVALE	84

1. Préambule

1.1. Présentation de la démarche du PDU

1.1.1. Contexte d'élaboration du présent PDU

Golfe du Morbihan - Vannes (GMVA) a été créée le 1er janvier 2017 par fusion de 3 EPCI : Vannes Agglo, la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys (CCPR) et la Communauté de Communes du Loc'h.

En matière de politique de déplacements, l'ancienne intercommunalité Vannes agglo est couverte par un Plan de Déplacements Urbains (PDU) depuis le 17 février 2011. L'ancienne CCPR est couverte par un Plan Global des Déplacements (PGD) depuis le 24 février 2012. La mise en œuvre de ces deux plans s'étend jusqu'au 1^{er} janvier 2020 et ils restent en vigueur sur leur territoire respectif jusqu'à cette date.

Dans le même temps, en cas de fusion d'établissements publics, le nouveau périmètre issu de la fusion devient celui du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le nouvel établissement public doit prescrire l'élaboration d'un schéma couvrant l'intégralité de son périmètre au plus tard lors de la délibération qui suit l'analyse des résultats de l'application du premier schéma en vigueur, soit avant 2022 en ce qui concerne GMVA.

Par ailleurs, il est également fait obligation à l'agglomération d'élaborer un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et un Programme Local de l'Habitat (PLH) d'ici le 31 décembre 2018.

Aussi, et afin d'assurer la cohérence entre ces politiques publiques, il a été décidé en conseil communautaire du 28 septembre 2017 que l'élaboration du PDU, du PLH, du SCoT et du PCAET soit conduite concomitamment.

1.1.2. Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ?

Créés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été rendus obligatoires, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (donnés INSEE), en 1996, par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE).

Dans le cas de GMVA, ce seuil n'étant pas atteint (\pm 79 000 habitants sur l'Unité Urbaine de Vannes), le PDU fait l'objet d'une **démarche volontaire**.

La loi LAURE impose aux PDU les orientations suivantes :

- Diminution du trafic automobile,
- Développement des transports collectifs (TC) et des moyens de déplacement économes et les moins polluants (bicyclette et marche),
- Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- Organisation du stationnement sur le domaine public,
- Organisation du transport et de la livraison des marchandises,
- Encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel.

Au cours du temps, le contenu et l'orientation des PDU ont été amendés et complétés par différents textes législatifs ; notamment :

- La Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (2000),
- L'ordonnance relative à l'évaluation environnementale (2004),
- La Loi sur l'Accessibilité (2005),
- La loi Grenelle 1 (2009),
- La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (2015),
- La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015).

1.1.3. Le périmètre du PDU

Le périmètre d'action d'un PDU est le Périmètre des Transports Urbains (PTU). Dans le cas de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération, le PTU est identique à celui de la Communauté d'Agglomération et comprend 34 communes depuis le 1^{er} janvier 2017.



Les 34 communes de GMVA (source : GMVA)

1.1.4. Période de validité du PDU

Le PDU doit être approuvé en bureau et en conseil communautaire en décembre 2019.

Ainsi, le PDU sera valable sur la période 2020 - 2029.

1.1.5. Quelques notions juridiques à prendre en compte

1.1.5.1. Les documents avec lesquels le PDU doit être compatible

Le PDU se doit d'être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), document d'urbanisme qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes.
- Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), projet de territoire axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les court, moyen et long termes.
- Le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

1.1.5.2. Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDU

Les documents et mesures suivantes se doivent d'être compatibles avec le PDU :

- Les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), documents d'urbanisme de planification à l'échelle communale.
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes (articles 28-1, 28-1-1 et 28-2 de la LOTI).

1.1.5.3. Notions de compatibilité et de conformité

Le rapport entre le PDU d'une part et le SCOT, le PCAET et les PLU, d'autre part, se base sur une notion de compatibilité (et non de conformité).

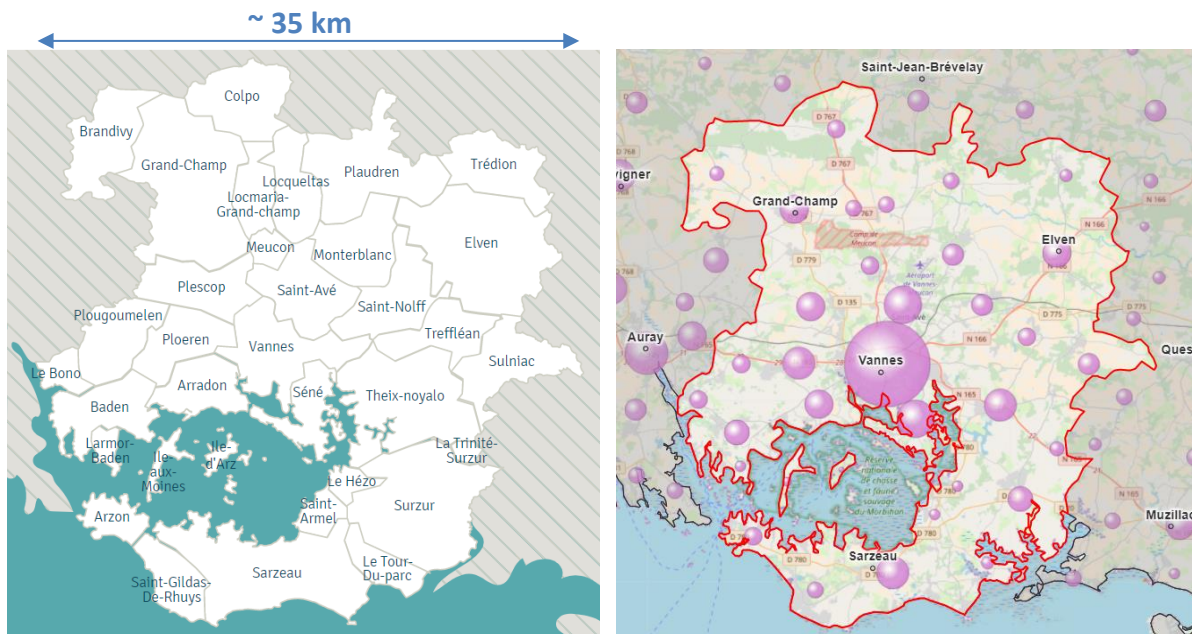
Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document (le rapport de conformité exigerait que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme).

2. Diagnostic du PDU

2.1. Territoire et population

2.1.1. Le territoire de GMVA

Un territoire étendu : les 34 communes de GMVA comptent environ 165 000 habitants (au 1^{er} janvier 2015) et forment un espace de 35 km de côté.



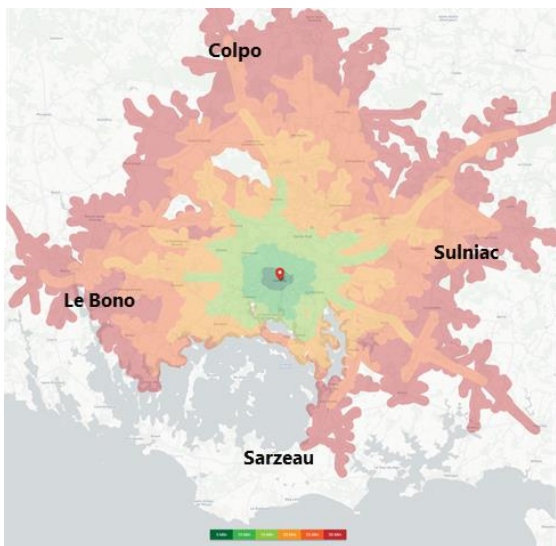
Communes (source GMVA) et population communale de GMVA (source INSEE)

Cette étendue du territoire nécessite de concevoir et mettre en place une stratégie de mobilité cohérente.

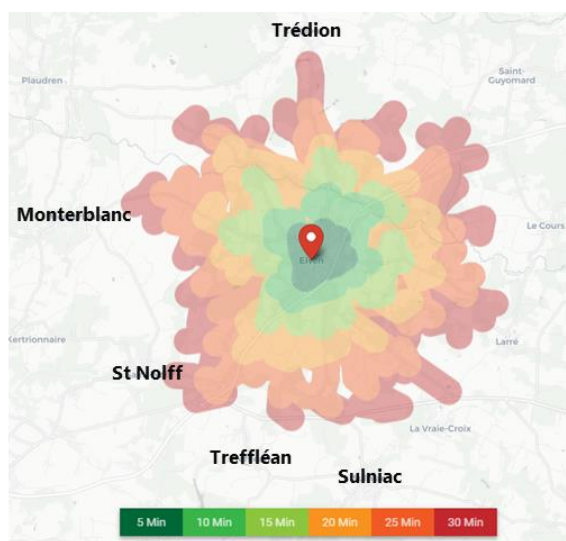
Ainsi, si les modes actifs (marche et vélo) sont davantage adaptés aux déplacements intra-communaux et entre communes limitrophes, les modes motorisés (voiture, covoiturage) sont indispensables pour les trajets entre communes éloignées. Les transports collectifs quant à eux trouvent leur place, tant pour répondre aux besoins de déplacements intra-communaux, que pour les trajets entre communes éloignées.

Une stratégie de mobilité à adapter au territoire :

- Modes actifs pour les trajets intra-communaux et entre communes limitrophes
- Modes motorisés pour les trajets les plus longs



Isochrone automobile : il faut 30 minutes (voire plus) en automobile, pour rejoindre la ville de Vannes depuis les limites de GMVA



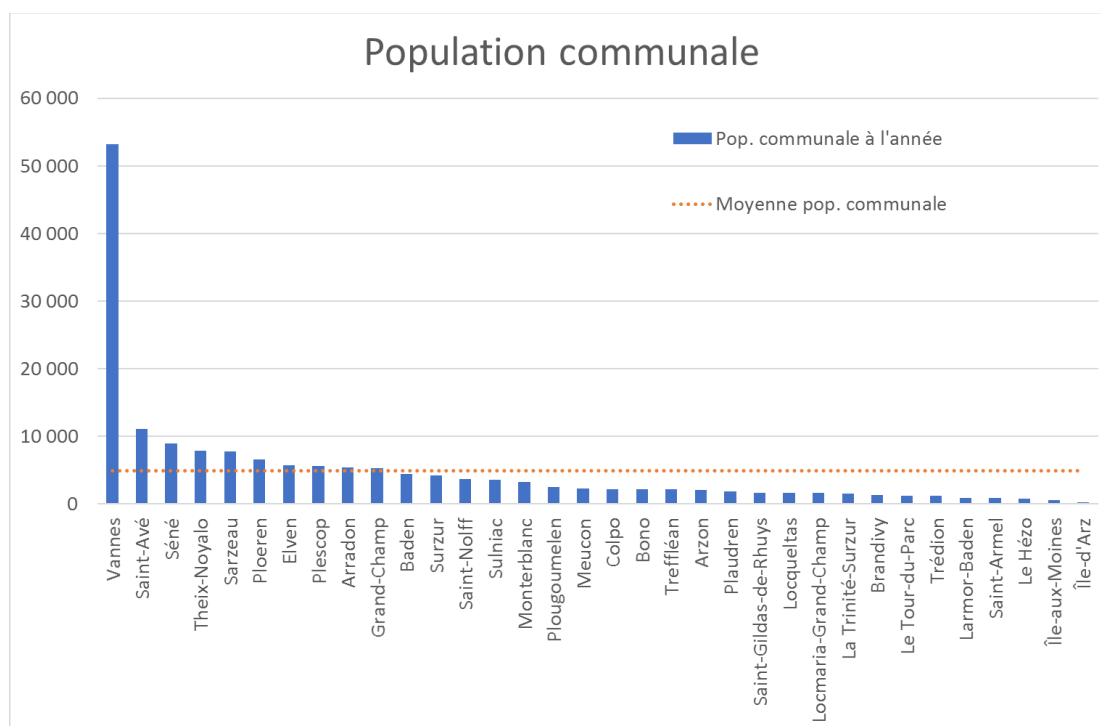
Isochrone vélo : les villes limitrophes d'Elven sont accessibles en 30 minutes à vélo depuis le centre d'Elven

2.1.2. La population de GMVA

2.1.2.1. La population à l'année

Avec 165 000 habitants répartis sur 34 communes, la population moyenne de chaque commune est d'environ 5 000 habitants. Bien entendu, toutes les communes n'ont pas la même taille et, en pratique, il est possible de distinguer 3 familles principales :

- Vannes et ses 53 000 habitants,
- 9 communes ayant des populations de 5 000 à 11 000 habitants (Saint-Avé, Séné, Theix-Noyal, Sarzeau, Ploeren, Elven, Plescop, Arradon, Grand-Champ),
- 24 communes avec une population de moins de 5 000 habitants.



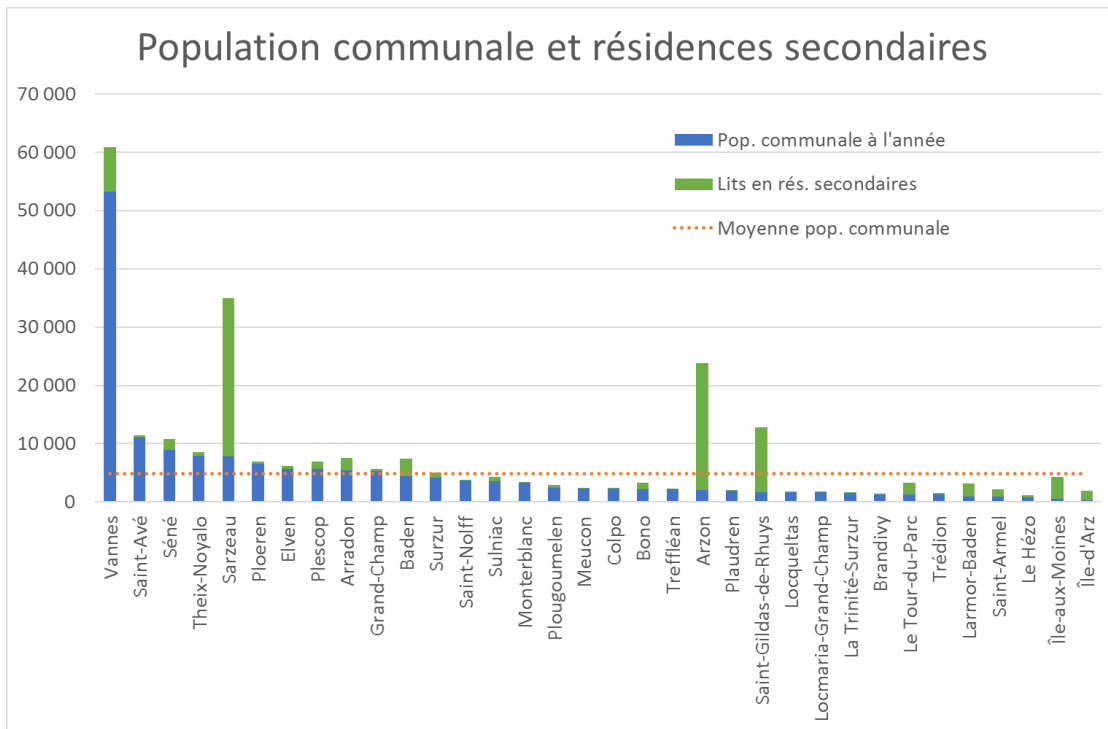
Population communale au 01/01/2015 (source : INSEE)

2.1.2.2. La population en saison touristique

Ajoutés aux 165 000 habitants à l'année, le territoire dispose d'environ 150 000 lits touristiques (50 000 lits marchands et 100 000 lits en résidence secondaire en 2016).

Ainsi, on peut considérer qu'en saison estivale la population du territoire est globalement multipliée par deux (sans tenir compte des visiteurs à la journée).

L'analyse de la répartition des résidences secondaires sur le territoire (pour mémoire 100 000 lits) met par ailleurs en évidence une très forte concentration sur la Presqu'île de Rhuy, où la population totale en saison estivale (14 000 habitants à l'année + 60 000 lits en résidence secondaire) dépasse celle de la Ville de Vannes.

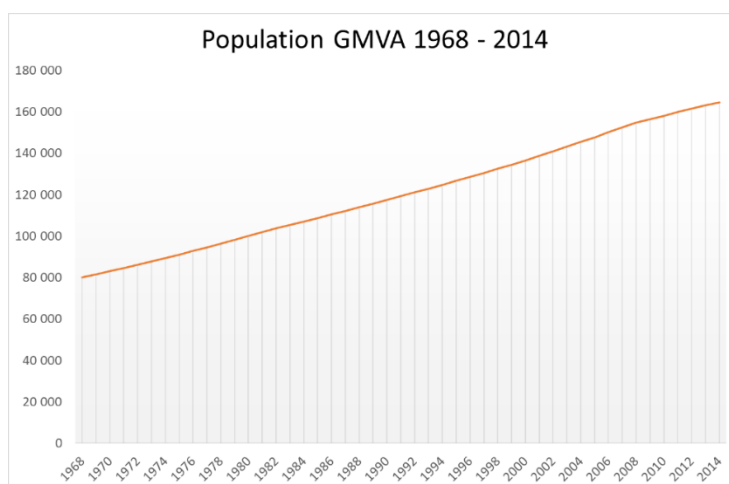


Population communale et résidences secondaires au 01/01/2015 (source : INSEE)

La population du territoire est globalement multipliée par 2 en saison touristique.
 Forte concentration des résidences secondaires sur la Presqu'île de Rhuy
 La gestion des flux touristiques au bord du Golfe : un enjeu transport, mais aussi économique (amélioration de l'accueil, diffusion des flux touristiques dans le territoire, ...)

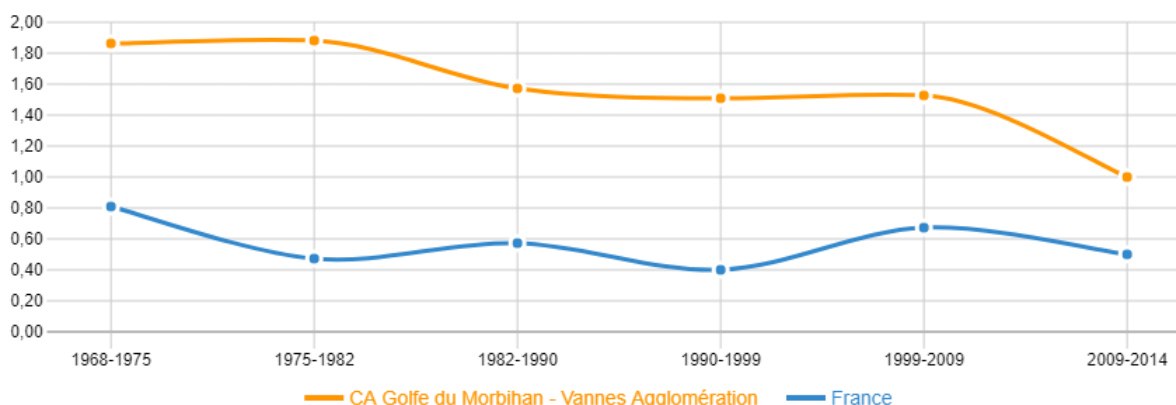
2.1.2.3. Évolution de la population

La population a doublé depuis 1968, avec une croissance moyenne annuelle soutenue, de +1,6% par an sur 50 ans.



Population de GMVA entre 1968 et 2014
 (source : INSEE)

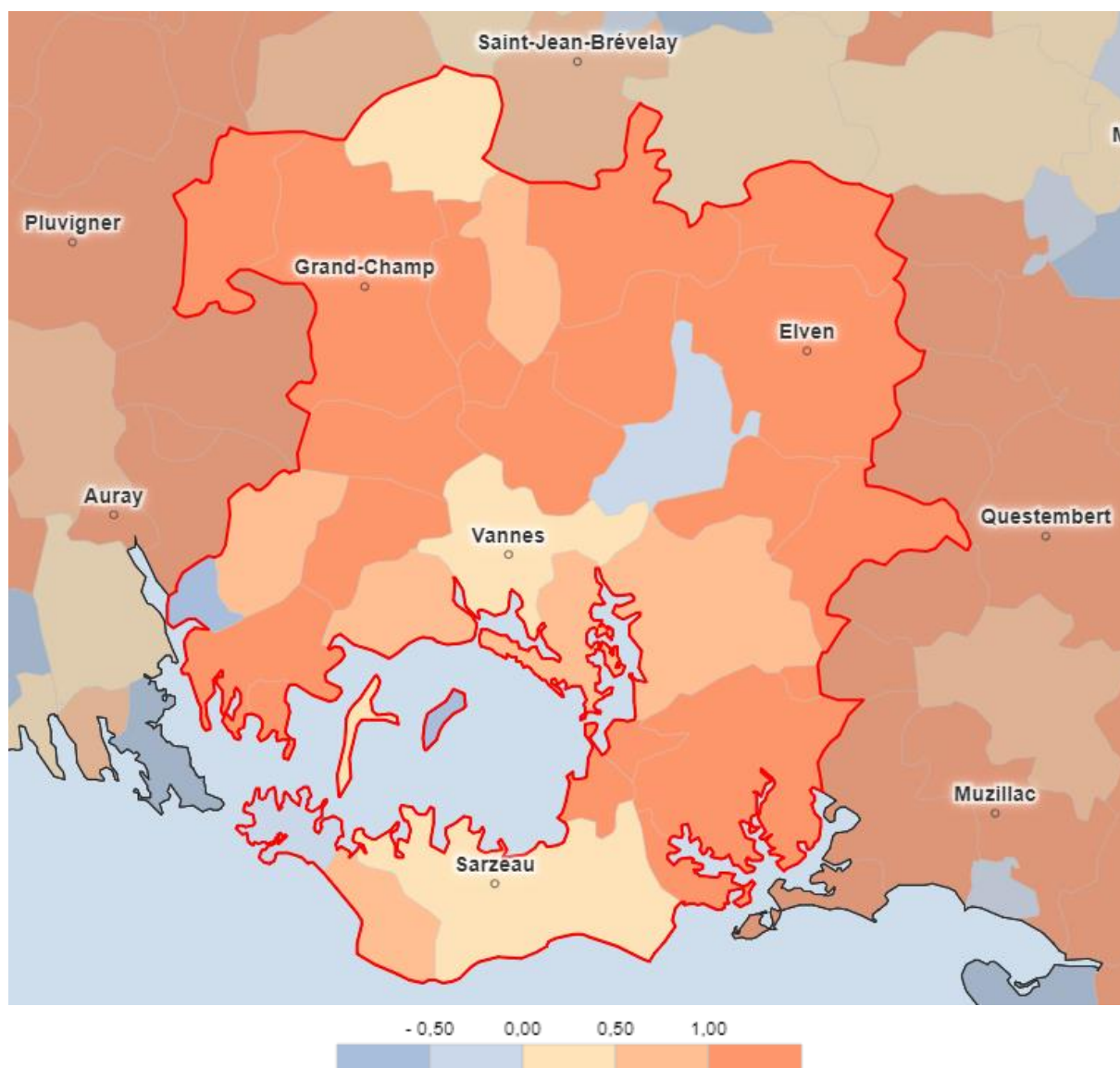
Toutefois, l'analyse de la croissance annuelle met en évidence une décélération continue de la croissance ; celle-ci est ainsi passée de +1.90% par an jusqu'en 1980 à +1% par an depuis 2010.



Source : Insee, RP

Taux d'évolution annuel de la population de GMVA entre 1968 et 2014
 (source INSEE)

La croissance des 10 dernières années s'est concentrée en 2ème couronne. Ainsi, entre 2006 et 2015, on a recensé une augmentation de 3 000 habitants sur l'unité urbaine de Vannes (Vannes, Séné, Plescop, St Avé) pour une augmentation de 12 000 habitants sur le reste du territoire.



Évolution annuelle de la population 2009-2014
(source INSEE)

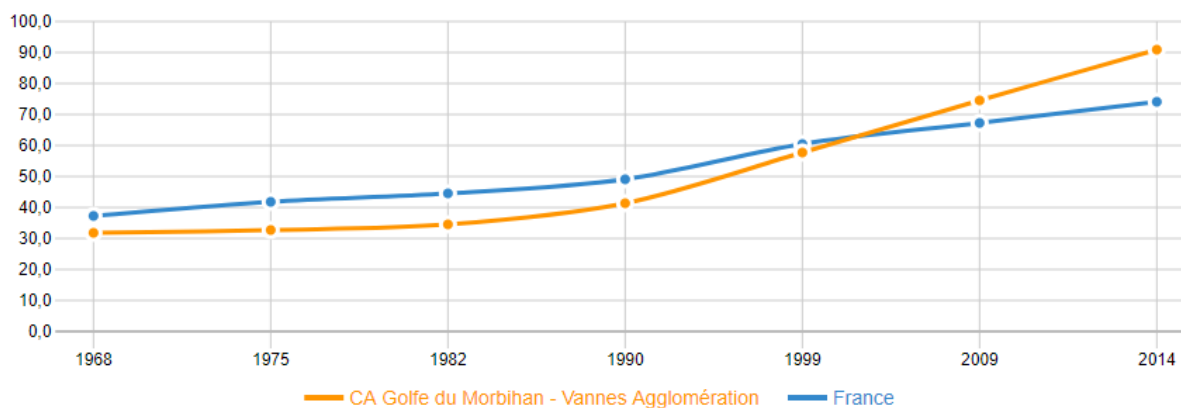
Une croissance de population continue depuis 50 ans, mais en décélération.
Les orientations du SCOT en matière de structuration du territoire et de croissance (population, emploi, tourisme, ...) conditionnent la stratégie du PDU.

2.1.2.4. Âge moyen de la population

L'indice de vieillissement est le rapport entre la population des plus de 65 ans et celle des moins de 20 ans.

Sur le territoire de GMVA, on note un accroissement significatif de cet indice, qui suit une tendance nationale plus globale. On notera toutefois, que depuis le début 2000, l'indice de vieillissement de GMVA a dépassé la moyenne française.

Ainsi, si en 1968 on relevait 30 seniors pour 100 jeunes, en 2014, ce ratio est passé à 90 seniors pour 100 jeunes.



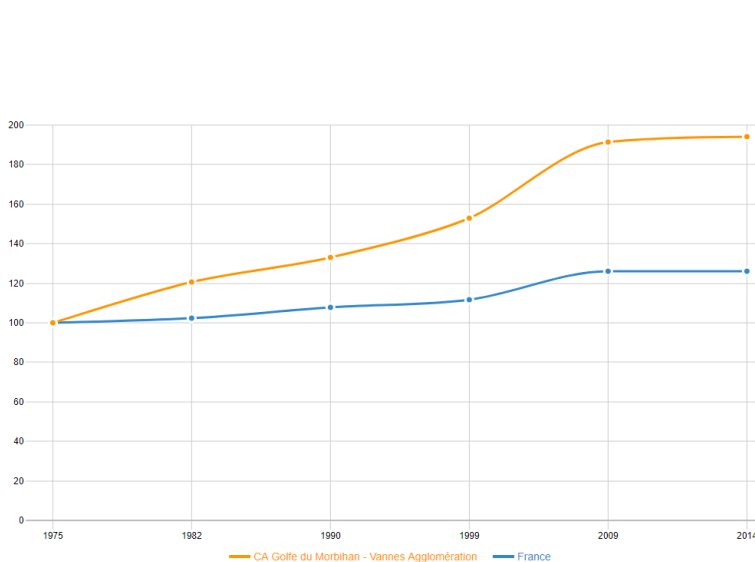
Indice de vieillissement depuis 1968 (source INSEE)

Un vieillissement de la population à prendre en compte dans la réflexion sur l'organisation et les besoins en matière de déplacements

2.1.3. Les actifs et les emplois sur le territoire

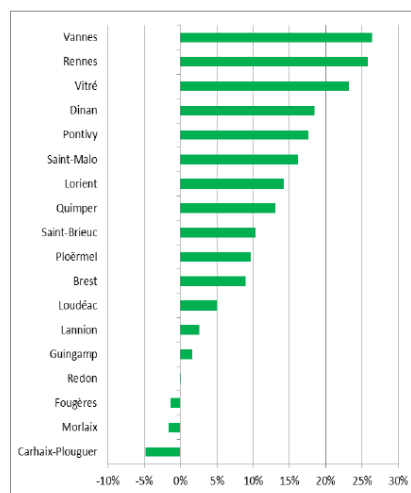
GMVA compte 73 000 actifs pour 70 000 emplois (source INSEE 2014). La croissance de l’emploi est forte, en particulier sur la période 1999-2009, et Vannes constitue aujourd’hui la première zone d’emploi bretonne en termes de croissance.

On notera toutefois que, comme pour l’évolution de population, la croissance du nombre d’emplois s’est relativement stabilisée depuis 2010.



Évolution du nombre d’emploi sur le territoire de GMVA (Source INSEE 2014)

Évolution de l’emploi total en Bretagne de fin 1998 à fin 2014



(Source Région Bretagne / BreizhCop)

Sur le territoire, les « navetteurs » (personnes travaillant dans une commune autre que leur commune de résidence) représentent 63% des actifs (37% des actifs travaillent dans leur commune de résidence et 3/4 des actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence travaillent à Vannes). Ce chiffre est dans la moyenne française, puisqu’au niveau national les navetteurs représentent 2/3 des actifs.

Un territoire équilibré entre nombre d’actifs et d’emplois
 Une prédominance des emplois sur la Ville de Vannes.
 Une part non négligeable des emplois sur la commune de résidence.

2.2. Niveau de mise en œuvre de la politique de déplacements sur GMVA

2.2.1. Le PDU de Vannes Agglo 2011-2020

2.2.1.1. Présentation

Le Plan de Déplacements Urbains 2011-2020 de Vannes Agglo a été élaboré de 2008 à 2010.

Avec un budget important de 177 M€ (dont 75 M€ pour la Communauté d'agglomération « Vannes agglo »), le PDU prévoyait un plan d'action « à 360 » en intervenant sur un périmètre d'actions large (tous les modes de déplacements, mais aussi l'innovation, l'action sur les comportements, ...).

Ce plan d'action s'organisait selon 10 axes de travail et totalisait 40 actions (cf. page suivante).

On notera que les maîtrises d'ouvrage de ce PDU étaient largement partagées. En particulier, un nombre important de mesures, telles que la maîtrise de la circulation automobile, le développement des continuités cyclables..., étaient sous maîtrise d'ouvrage communale.

Mieux articuler urbanisme et déplacements
1. Généraliser les études de déplacements dans les projets d'urbanisme
2. Réduire les déplacements intercommunaux par l'urbanisation
3. Planifier une urbanisation économe en déplacements automobiles
4. Constituer un groupe de travail « Réflexion sur le devenir de Vannes aggro hors calendrier du PDU »
Renforcer les transports collectifs urbains
5. Développer l'offre de transport collectif urbain
6. Mettre en place des parkings-relais
7. Fiabiliser les temps de parcours par des aménagements de voirie
8. Moderniser le réseau
Conforter l'intermodalité
9. Porter les démarches de Pôles d'échanges multimodaux
10. Contribuer à l'attractivité du réseau des Transports Interurbains du Morbihan (TIM)
11. Coopérer avec les autres Autorités Organisatrices de Transport
12. Encourager le covoiturage
13. Etudier l'opportunité d'un système d'auto-partage
Engager une politique en faveur des modes doux
14. Mettre en œuvre les schémas directeurs cyclables communaux et communautaire
15. Augmenter l'offre de stationnement pour cycles
16. Prendre en compte le stationnement des cycles dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)
17. Aider les cyclistes face au vol
18. Soutenir les pôles de proximité
19. Aménager des zones 30 et des zones de rencontre
20. Faciliter l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
21. Accompagner les initiatives d'écomobilité des scolaires
Maîtriser la circulation automobile
22. Prolonger la route départementale RD135 bis à l'ouest
23. Élaborer des plans locaux de déplacements visant à la modération du trafic automobile
24. Constituer un groupe de travail « réseau structurant »
25. Dimensionner les voiries en tenant compte de l'objectif de réduction de la circulation automobile
26. Stabiliser l'offre de stationnement public
27. Optimiser l'offre de stationnement public
28. Ajuster le stationnement privé
Organiser le transport de marchandises et les livraisons
29. Initier une démarche partenariale avec les acteurs concernés
30. Réfléchir à un schéma logistique
Innover dans les transports
31. Créer une structure « Innovation dans les transports » au sein de Vannes aggro
32. Déployer des flottes de véhicules moins polluants
33. Inciter à l'usage de véhicules « Zéro émission de CO2 »
Sujets transversaux
34. Maîtriser les phénomènes d'affluence aux heures de pointe
35. Étudier des actions répondant à la problématique estivale
36. Améliorer la sécurité routière
Agir sur les comportements
37. Lancer des campagnes de communication
38. Diffuser l'information multimodale
39. Promouvoir les Plans de Déplacements d'Établissements (entreprises, administrations, scolaires)
Mise en œuvre du PDU
40. Suivi et mise en œuvre du PDU

Les 40 actions du PDU de Vannes Aggro 2011-2020 (source : GMVA)

2.2.1.2. Avancement de sa mise en œuvre

Axe : Mieux articuler urbanisme et déplacements

En matière de cohérence entre urbanisme et déplacements, la mise en œuvre du PDU s'est réalisée de manière inégale selon les actions concernées.

Une procédure d'avis sur l'impact des projets urbains en matière de déplacements a effectivement été mise en place. Il n'y a pas eu par contre d'avancées significatives en matière de réflexions prospectives sur le développement de l'agglomération à long terme (30 ans).

En matière de développement urbain, la volonté de densification des centres urbains (favorable aux modes doux et aux TC) a bien été traduite dans les documents d'orientation (SCOT 2016 : objectif de réduction de 60% de la consommation d'espaces). À contrario, la croissance de population s'est faite essentiellement en 2^{ème} couronne, générant une augmentation des trafics automobiles sur les voies radiales autour de Vannes, et plus globalement une augmentation des besoins en matière de déplacements, alternatifs ou non.

Axe : Renforcer les Transports Collectifs urbains

Le développement des transports collectifs urbains constitue sans doute la plus belle avancée du PDU 2010. Ainsi, de 2007 à 2015, l'offre de transport (km offerts) a quasiment été multipliée par deux et la fréquentation du réseau urbain est passé de 6.5 millions à 10.7 millions de voyages par an.

En parallèle, des actions de modernisation du réseau ont été mises en œuvre (changement d'image du réseau, SAEIV, ticket numérique).

Toutefois, on notera que les différentes mesures d'aménagements urbains prévues pour améliorer le fonctionnement des transports collectifs ont peu été mises en œuvre :

- Couloir bus : seule la rue Joseph le Brix a été aménagée,
- Parkings-Relais : un parking-relais créé (parking-relais Ouest mis en service en septembre 2017) sur les 4 à 5 prévus.

Axe : Conforter l'intermodalité

Globalement, le PDU a fourni un certain nombre d'avancées sur cette thématique. Ainsi, hormis sur le développement de l'autopartage où le PDU n'a pas eu de suites concrètes, les autres actions ont toutes été suivies d'effet :

- Le projet de Pôles d'Échanges Multimodal de la Gare SNCF a fait l'objet d'études longues entre les différents partenaires ; celles-ci touchent aujourd'hui à leur fin et devraient aboutir courant 2018 à un projet partagé d'aménagement, dont la réalisation pourra venir à la suite.
- Des contrats d'axes ont été mis en œuvre sur certaines lignes TIM (devenues aujourd'hui lignes KICEO suite à la fusion des intercommunalités (Grand Champ/Vannes et Arzon/Vannes) afin d'améliorer leur niveau de service.
- Différentes mesures ont été menées en faveur du covoiturage, notamment en matière d'infrastructures d'accueil, et dernièrement par un travail sur les comportements dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises (partenariat Covoiturage +). GMVA souhaite aussi être acteur du covoiturage jusqu'à la mise en relation des usagers, et intégrera prochainement Ouest Go, en tant que partenaire territorial.

Axe : Engager une politique en faveur des modes doux

Sur cette thématique (comme sur la thématique suivante de maîtrise de la circulation automobile), le PDU a été confronté dans sa mise en œuvre aux limites de compétences de la Communauté d'Agglomération (les aménagements de voirie étant de compétence communale).

Certes, d'autres mesures ont été engagées notamment en termes de services à l'utilisateur : prêt de vélos aux étudiants, Vélos en Libre-Service à assistance électrique, marquage des vélos, accompagnement aux initiatives d'éco mobilité, prise en compte du stationnement des vélos dans les PLU, subvention vélos à assistance électrique ...). Ces mesures ont été une réussite et correspondent à une réelle attente des usagers.

Néanmoins, les mesures les plus stratégiques et visant au développement de continuités douces, ont été faites de manière hétérogène et non coordonnée par les différentes communes. Pour l'utilisateur, les discontinuités cyclables sont un frein majeur à la pratique du vélo, surtout au quotidien.

Axe : Maîtriser la circulation automobile

Le PDU a principalement permis d'avancer sur le réseau structurant dans le cadre de cette thématique, avec la réalisation d'une étude spécifique menée par les différents gestionnaires de voirie.

Cette étude a principalement conclu à :

- L'abandon du projet de prolongement de la RD135bis entre la RD779 et la RD101 (les études détaillées ayant montré au final un faible rapport bénéfice / coût de cette mesure),
- La poursuite des études pour définir le réaménagement de l'échangeur du Liziec (études en cours en 2018).

Sur les voiries urbaines (comme pour la thématique des modes doux), le PDU a été confronté dans sa mise en œuvre aux limites de compétences de la Communauté d'Agglomération, avec une mise en œuvre hétérogène et non coordonnées sur les différentes communes.

Axe : Organiser le transport de marchandises et les livraisons

Du fait de difficultés de gouvernance sur ce sujet (pluralité des acteurs et thématiques en dehors du domaine de compétence de la Communauté d'Agglomération), le PDU n'a pas eu de suites concrètes en matière de logistique urbaine.

On notera toutefois que des initiatives locales ont été prises sur certaines communes (livraisons en véhicule électrique sur l'hypercentre de Vannes).

Axe : Innover dans les transports

La communauté d'agglomération n'a pas créé de structure spécifique dédiée au développement et à la valorisation de l'innovation dans les transports (l'innovation étant portée par les services compétents de la collectivité).

Plusieurs mesures ont par contre été prises pour le développement et l'usage des véhicules moins polluants (aide à l'achat de véhicules électriques pour les communes, Vélos en Libre-Service à assistance électrique, gratuité du stationnement offert aux véhicules électriques sur la Ville de Vannes, développement des bornes de recharge pour véhicules électriques, ...).

Axe : Sujets transversaux

Le PDU a été assez peu prolifique sur cette thématique et, en pratique, les principales avancées ont été faites au coup par coup lors de la mise en œuvre des Plans de Déplacements d'Entreprises.

Axe : Agir sur les comportements

La collectivité a mis en place depuis 2012 une structure dédiée pour promouvoir les Plans de Déplacements d'Entreprises (40 entreprises signataires d'une convention avec GMVA, pour 14 420 salariés représentés, soit 20% des emplois de l'agglomération).

Dernièrement deux Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) sur les secteurs de Keranguen et Laroiseau ont été initiés, avec une volonté commune des acteurs de s'engager durablement dans des actions en faveur de la mobilité alternative.

La collectivité participe par ailleurs au Système d'Information Multimodal Régional (calcul d'itinéraires) MobiBreizh (ex-BreizhGo).

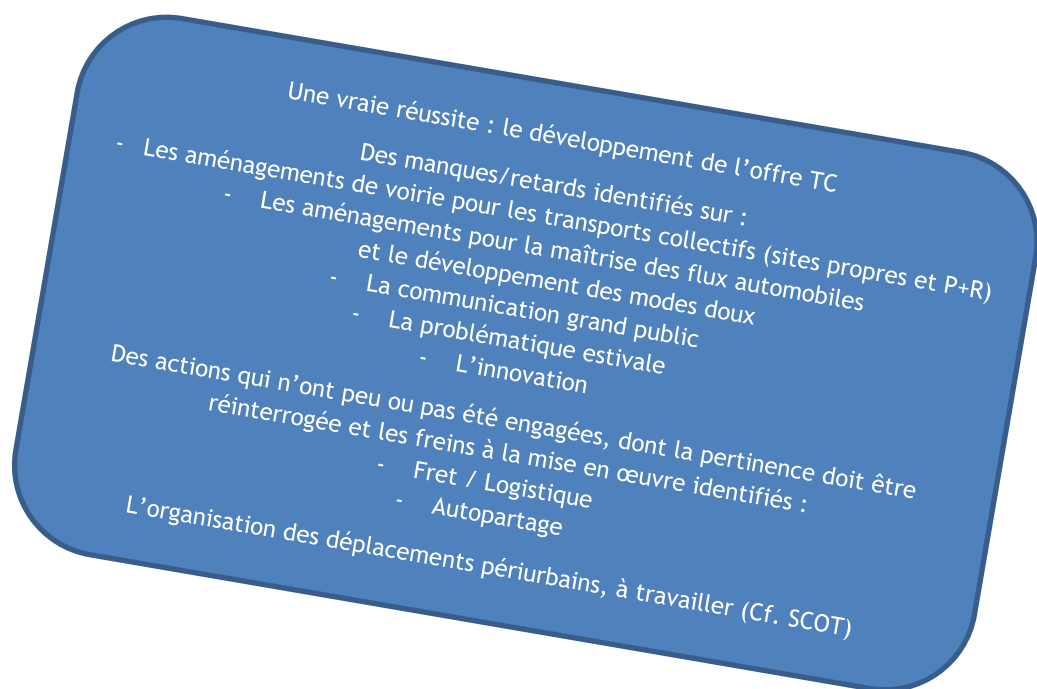
En matière de communication grand public sur la mobilité, des campagnes ont été menées par la Collectivité, lesquelles ont toutefois eu une retombée difficilement quantifiable.

Axe : Mise en œuvre du PDU

La mise en œuvre du PDU a effectivement été pilotée par les services de la Collectivité. Une évaluation à mi-parcours a été réalisée en 2015.

Synthèse

	Mesures	Avancement	Commentaire
Urbanisme et déplacements	1 Généraliser les études de déplacements dans les projets d'urbanisme		Procédure d'avis VA mise en place
	2 Réduire les déplacements intercommunaux par l'urbanisation		Croissance périphérique constatée
	3 Planifier une urbanisation économe en déplacements automobile		Cf. SCOT 2016 (conso espace 56 ha / an vs 137 ha / an)
	4 Constituer un groupe de travail "Réflexion sur le devenir de Vannes Agglo hors calendrier du PDU"		Initié dans le cadre du suivi de la démarche SCOT
Transports Collectifs urbains	5 Développer l'offre de transport collectif urbain	Dépassé	Offre km +90% de 2008 à 2015
	6 Mettre en place des parkings-relais		140 places / 800 pl.
	7 Fiabiliser les temps de parcours par des aménagements de voirie		Rue J. Le Brix fait
	8 Moderniser le réseau		SAEIV, Billettique faits ou en cours / déficit d'image du réseau ?
Intermodalité	9 Porter les démarches de Pôles d'échanges Multimodaux		Etude lancée en 2013 mais retards dans la mise en œuvre
	10 Contribuer à l'attractivité du réseau TIM		2 contrats d'axe
	11 Coopérer avec les autres Autorités Organisatrices de Transport		Contrats d'axe, GART Breizh , Breizhgo
	12 Encourager le co-voiturage		500 places de covoiturage + conseil en mobilité
	13 Etudier l'opportunité d'un système d'auto-partage		Pas d'action réelle
Modes doux	14 Mettre en œuvre les schémas directeurs cyclables communaux et communautaire		Quelques mises en œuvre réalisées
	15 Augmenter l'offre de stationnement pour cycles	Comp. Communale	Peu de demandes de la part des communes
	16 Prendre en compte le stationnement des cycles dans les PLU		Pris en compte
	17 Aider les cyclistes face au vol		machine de marquage et campagnes auprès des cyclistes depuis 2013
	18 Soutenir les pôles de proximité	Comp. Communale	Aménagements ponctuels selon les communes
	19 Aménager des zones 30 et des zones de rencontre	Comp. Communale	Aménagements ponctuels selon les communes
	20 Faciliter l'accessibilité de la voirie et des espaces publics	Comp. Communale	Aménagements ponctuels selon les communes
	21 Accompagner les initiatives d'écomobilité des scolaires		Recensement des initiatives + Campagne de sensibilisation dans les écoles
Maîtrise de la Circulation automobile	22 Prolonger la RD135 bis à l'Ouest		Etude menée ayant conclu à la non pertinence de la mesure
	23 Elaborer des Plans Locaux de Déplacements visant à la modération du trafic automobile	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	24 Constituer un groupe de travail "réseau structurant"		Etude menée par le Département mais retards dans la mise en œuvre
	25 Dimensionner les voiries en tenant compte de l'objectif de réduction de la circulation automobile	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	26 Stabiliser l'offre de stationnement public	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	27 Optimiser l'offre de stationnement public	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	28 Ajuster le stationnement privé	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	Fret	29 Initier une démarche partenariale avec les acteurs concernés	
30 Réfléchir à un schéma logistique			Pas d'action réelle. Hors cadre par rapport aux compétences de VA
Innovation	31 Créer une structure "Innovation dans les transports "au sein de Vannes Agglo		Structure non créée.
	32 Déployer des flottes de véhicules moins polluants		Aide GMVA à l'achat de véh de service électriques + clause acquisition bus
	33 Inciter à l'usage de véhicules "Zéro émission de CO2"		Initiative expérimentale VAE portée financièrement par Vannes Agglo + prêt vélo étudiants
Transversal	34 Maîtriser les phénomènes d'affluence aux heures de pointe		Au travers des PDE
	35 Etudier des actions répondant à la problématique estivale		Actions au coup par coup
	36 Améliorer la sécurité routière		Hors champ de compétence de VA
Comportements	37 Lancer des campagnes de communication		Campagnes effectives mais peu nombreuses
	38 Diffuser l'information multimodale		Breizhgo
	39 Promouvoir les Plans de Déplacements d'Etablissements		En cours depuis le 1er mars 2011
Suivi	40 Suivi et mise en œuvre du PDU		Evaluation à mi-parcours réalisée en 2015, peu de suivi / coopération avec les communes

Synthèse de la mise en œuvre des actions du PDU 2010

2.2.1.3. Les objectifs du PDU 2010-2020 ont-ils été atteints ?

Rappel des objectifs

Le PDU 2011-2020 se donnait pour objectif général de réduire de 10% (6 points) la part de marché de l'automobile, en la faisant passer de 69% à 63% des déplacements.

Pour atteindre cet objectif, il fallait dans le même temps faire passer la part modale des transports collectifs de 5% à 8% (c'est-à-dire augmenter leur fréquentation de 80%), développer les transports collectifs interurbains et faire passer la part modale des modes doux de 26% à 29% (soit une hausse de 8%).

Ces objectifs étaient basés sur des hypothèses de développement urbain volontaristes (+1.7%/an), elles-mêmes basées sur le SCoT en vigueur à l'époque. Ces hypothèses se révèlent être supérieures à la croissance constatée (+1%/an).

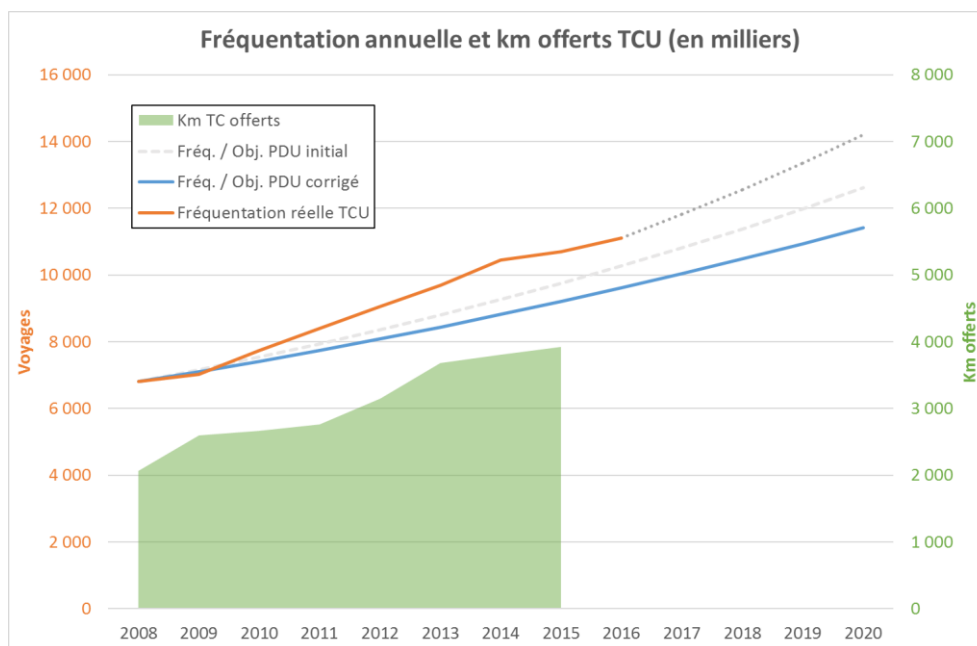
Pour la période 2008-2016 (dernières données disponibles) et en tenant compte de la croissance réelle de population, l'atteinte des objectifs du PDU devrait se traduire finalement par

- Une croissance des flux transports collectifs de +50%,
- Une croissance des flux modes doux de +16%,
- Une quasi stabilité des flux automobiles (+1%).

Les actions relatives aux transports collectifs

La croissance constatée de fréquentation des transports collectifs urbains Kiceo est de + 63% de 2008 à 2016.

L'objectif est donc atteint et dépassé.



Évolution de l'offre, de la fréquentation TC et du rapport V/K
(source : annuaires statistiques du CEREMA, ex-CERTU, sur les réseaux de transports urbains)

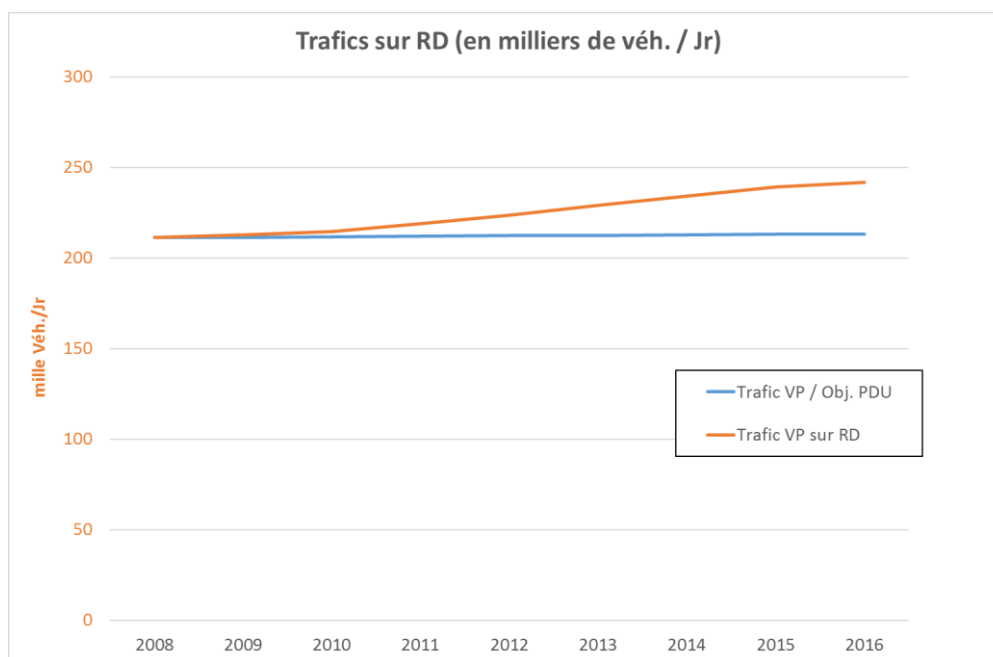
Les actions relatives aux modes doux

Sur Vannes, les entretiens font état d'un développement visible de l'usage du vélo, mais cela n'est pas démontrable ou quantifiable. Il n'existe pas de données factuelles disponibles par ailleurs.

À ce stade, l'objectif n'est pas évaluable. Il conviendra pour le futur PDU de déterminer des moyens de comptage ou un suivi spécifique, pour évaluer l'usage et la retombée des actions mises en œuvre.

Les actions relatives au mode automobile

Sur les principales routes départementales autour de Vannes, le trafic a augmenté de +15%.



**Évolution du trafic automobile de 27 points de comptage
autour de Vannes sur RD (source CD56)**

Sur Vannes, si l'on sait que les transports collectifs se sont fortement développés, on ne peut néanmoins pas dresser factuellement une corrélation entre la hausse de la fréquentation TC et la diminution du trafic automobile. On peut tout au plus estimer qu'il a diminué sous l'effet des TC.

Ces résultats peuvent s'expliquer par le développement du territoire ces dernières années (croissance des communes périphériques, cf. § «2.1.2.3 - Évolution de la population») et la concentration du développement de l'offre de transport collectif sur les territoires denses et centraux, adaptés à ce mode.

On peut estimer que les objectifs du PDU 2010 sont sans doute partiellement atteints, mais avec des évolutions des comportements de déplacements qui se sont concentrées sur le cœur d'agglomération

2.2.2. Le PGD de la CCPR

2.2.2.1. Présentation

Le Plan Global des Déplacements 2012-2020 de la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys a été élaboré de 2010 à 2011.

Il se fixe comme objectifs prioritaires de développer l'usage des transports collectifs interne au territoire et en échange avec l'extérieur, d'encourager l'usage partagé de l'automobile et d'améliorer l'intermodalité.

Ses 11 actions sont regroupées en 3 axes : « développer les transports collectifs », « développer les modes doux », et « agir de manière transversale sur les déplacements ».

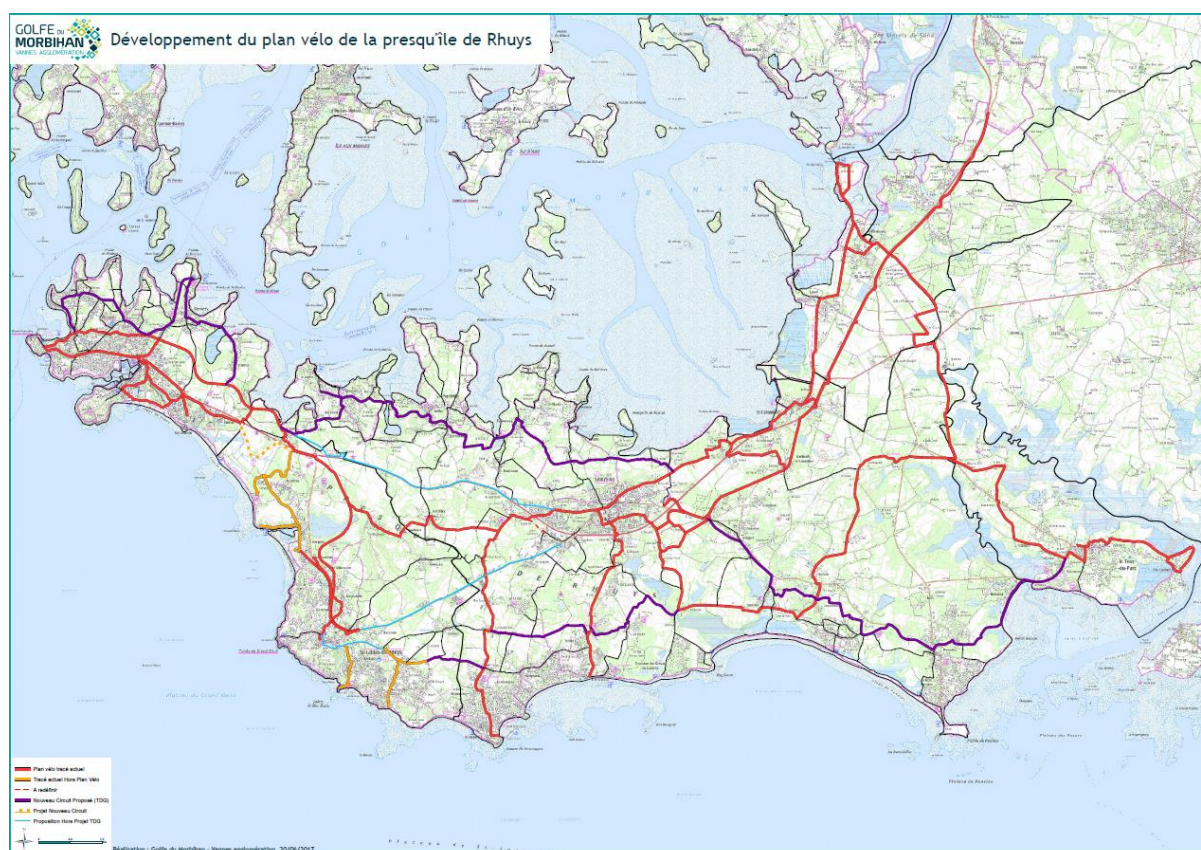
Volet TC et covoiturage	Action 1	<i>Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe</i>
	Action 2	<i>Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine</i>
	Action 3	<i>Faire de l'intermodalité une réalité</i>
	Action 4	<i>Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop</i>
Volet Modes doux	Action 5	<i>Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo</i>
	Action 6	<i>Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos</i>
	Action 7	<i>Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR</i>
Actions transversales	Action 8	<i>Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements</i>
	Action 9	<i>Définir les politiques de stationnement (été et hiver)</i>
	Action 10	<i>Etablir un plan de communication annuel sur les déplacements</i>
	Action 11	<i>Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD</i>

2.2.2.2. Avancement de sa mise en œuvre

Parmi les principales actions réalisées, on retiendra le contrat d'axe de l'ex-ligne TIM 7 (devenue la ligne 24 de Kicéo) mené avec le Département, la mise en place d'un service expérimental de transport intercommunal (RTL), d'un coût de fonctionnement de 16 000 € par an entre 2013 à 2016, ou encore des navettes estivales gratuites sur les communes d'Arzon, Sarzeau et St Gildas.

D'autres actions en matière de mobilité alternative ont été engagées : création de 5 aires de covoiturage, création de la ligne express TIM 7 entre la presqu'île de Rhuy et la Gare de Vannes, réalisation d'une halte multimodale à Sarzeau.

Mais l'action majeure restera la mise en œuvre du Plan Vélo de la Presqu'île avec un budget d'investissement de 200 000 € par an qui, en complément du plan Vélo départemental, a permis un fort développement des continuités cyclables à vocation touristique sur la Presqu'île.



Un PGD qui s'est traduit, en particulier, par :

- La mise en œuvre du Plan Vélo de la Presqu'île
- Le développement de l'ex-Ligne TIM 7 (ligne 24)

2.2.3. Le Plan de Mobilité rurale d'Arc Sud Bretagne et Questembert Communauté

Collectivités voisines de GMVA, Arc Sud Bretagne et Questembert Communauté ont mené en 2017 et 2018, l'étude du plan de mobilité rurale conjoint pour les 2 EPCI.

Cette réflexion a abouti à la proposition d'un plan d'actions regroupant 31 mesures, organisées en 9 axes de travail :

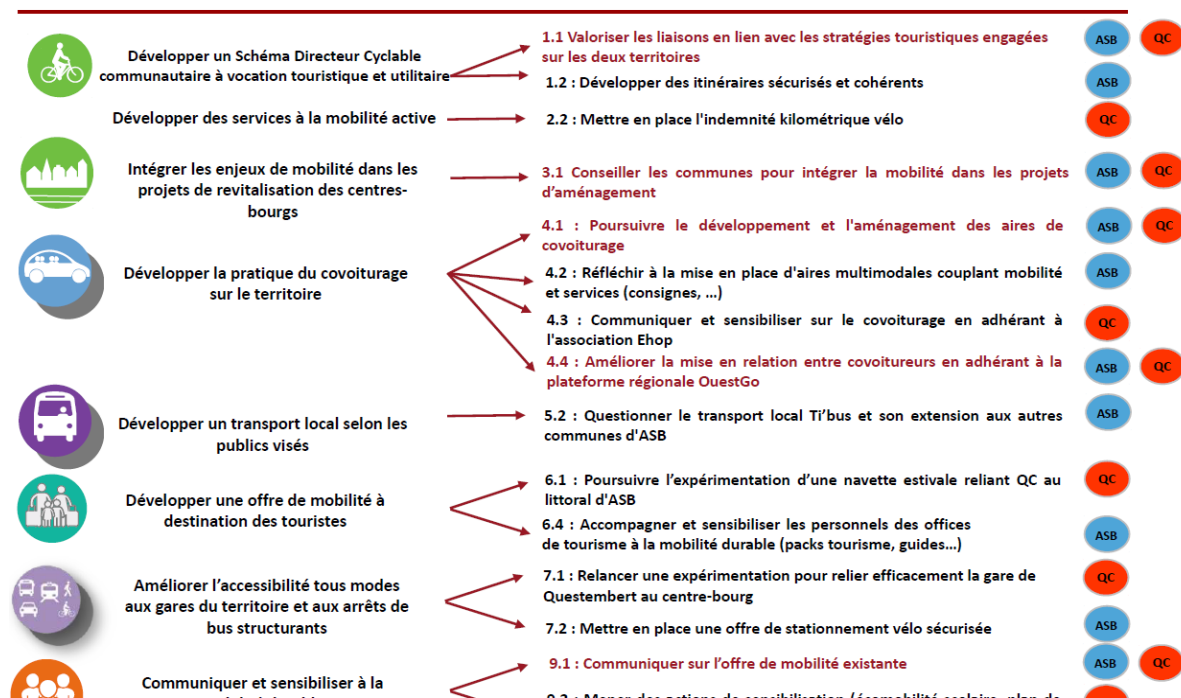
- Axe 1 : Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à vocation touristique et utilitaire,
- Axe 2 : Développer des services à la mobilité active,
- Axe 3 : Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs,
- Axe 4 : Développer la pratique du covoiturage sur le territoire,
- Axe 5 : Développer un transport local selon les publics visés,
- Axe 6 : Développer une offre de mobilité à destination des touristes,
- Axe 7 : Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants,
- Axe 8 : Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales,
- Axe 9 : Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable.

Le programme d'actions opérationnelles proposé lors du COPIL du 12 juillet

Elaboration du
Plan de Mobilité Rurale du
territoire d'Arc Sud Bretagne et
Questembert Communauté

AXE 1 : Améliorer les conditions de déplacements de proximité sur le territoire		AXE 2 : Tenir compte des besoins de déplacements selon les lieux de résidence et les catégories de population	
1.	Développer un Schéma Directeur Cyclable communautaire à vocation touristique et utilitaire	4.	Développer la pratique du covoiturage sur le territoire
1.1	Valoriser les liaisons en lien avec les stratégies touristiques engagées sur les deux territoires (valorisation des VVV)	4.1	Poursuivre le développement et l'aménagement des aires de covoiturage
1.2	Développer des itinéraires sécurisés et cohérents	4.2	Réfléchir à la mise en place d'aires multimodales couplant mobilité et services (consignes, ...)
2.	Développer des services à la mobilité active	4.3	Communiquer et sensibiliser sur le covoiturage en adhérant à l'association Ehop
2.1	Mettre à disposition/ location des vélos (et/ou VAE, vélos électriques)	4.4	Améliorer la mise en relation entre covoitureurs en adhérant à la plateforme régionale OuestGo
2.2	Mettre en place l'indemnité kilométrique vélo	5.	Développer un transport local selon les publics visés
3.	Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation des centres-bourgs	5.1	Expérimenter l'autostop organisé
3.1	Conseiller les communes pour intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement (en lien avec PLU, PLUI)	5.2	Questionner le transport local Tibus et son extension aux autres communes d'ASB
3.2	Proposer un appui technique pour développer des outils de modération des vitesses dans les bourgs	5.3	Mettre en place un minibus mutualisé entre les communes et les structures locales
3.1	Mieux encadrer les pratiques de stationnement (mutualisation, réglementation...)	6.	Développer une offre de mobilité à destination des touristes
AXE 3 : Optimiser et développer les offres de transport existantes		6.1	Expérimenter une navette estivale reliant QC au littoral d'ASB
7.	Améliorer l'accessibilité tous modes aux gares du territoire et aux arrêts de bus structurants	6.2	Mettre en place une gestion spécifique d'accès à certains sites touristiques (navette et Parc relais, réglementation stationnement...)
7.1	Relancer une expérimentation pour relier efficacement la gare de Questembert au centre-bourg	6.3	Expérimenter des solutions de mobilité alternatives et ludiques (navettes hippomobiles, maritimes...)
7.2	Mettre en place une offre de stationnement vélo sécurisée	6.4	Accompagner et sensibiliser les personnels des offices de tourisme à la mobilité durable (packs tourisme, guides...)
8.	Assurer la complémentarité des offres interurbaines avec les initiatives locales		
8.1	Développer l'autopartage entre particuliers		
8.2	Communiquer sur le transport scolaire mixte		
9.	Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable		
9.1	Communiquer sur l'offre de mobilité existante		
9.2	Mener des actions de sensibilisation (écomobilité scolaire, plan de déplacements d'entreprise et d'administration...)		

Les actions prioritaires



2.3. Éléments d'information sur la mobilité

2.3.1. Mobilité générale

Les ratios présentés dans cette partie sont issus de l'Enquête Ménages Déplacements de 2008.

2.3.1.1. Des grands chiffres pour prendre conscience de l'importance des flux à traiter

Les 165 000 habitants de GMVA effectuent environ 660 000 déplacements quotidiens, soit 4 déplacements par personne et par jour. Avec une durée moyenne de 17 minutes, c'est un peu plus d'une heure par jour en moyenne que chaque habitant passe à se déplacer.

Habitants (2015)	Déplacements tous modes (EMD 2008)	Trafic automobile	Voyageurs bus (TCU)	Voyageurs trains et cars (TCIU)	Déplacements à pied	Déplacements à vélo
165 000 hab.	660 000 dép. / Jr	400 000 véh. / Jr	26 000 voy. / Jr	7 000 voy. / Jr	152 000 dép. / Jr	13 000 dép. / Jr
<i>Ratios</i>	<i>4 dép. / hab. / Jr</i>	<i>60%</i>	<i>4%</i>	<i>1%</i>	<i>23%</i>	<i>2%</i>

Estimation des déplacements quotidiens sur GMVA (ratios issus de l'enquête Ménage Déplacements de 2008)

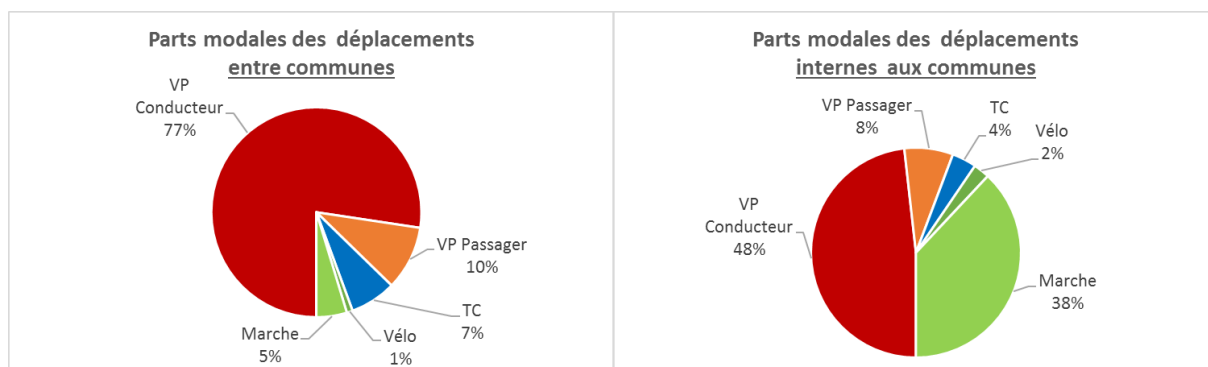
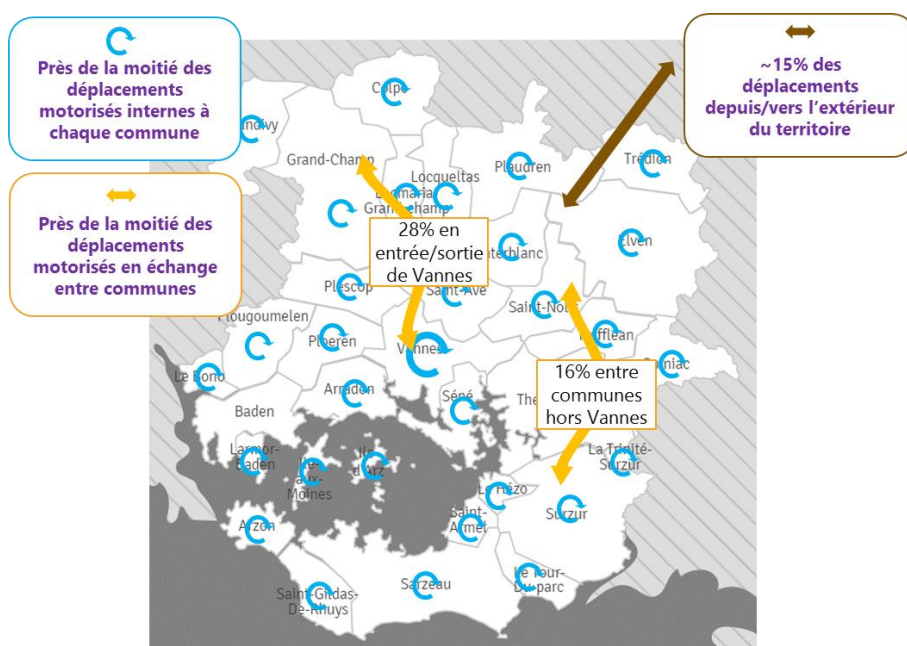
Les habitants de GMVA réalisent quotidiennement près de 700 000 déplacements

Pour ne pas s'épuiser sur des mesures de faible impact, la réflexion du PDU doit porter sur des volumes de flux importants

2.3.1.2. Zoom sur les déplacements motorisés

Les déplacements motorisés regroupent les déplacements réalisés en automobiles et en transports collectifs. L'analyse de ces déplacements montre les résultats suivants :

- Près de la moitié (43%) des déplacements motorisés concerne des déplacements internes à chaque commune. Si les modes alternatifs à l'automobile y sont légèrement prépondérants (52% de part modale pour les modes autres que VP Conducteur), la part de marché de l'automobile reste élevée, pour des déplacements qui sont essentiellement de courte distance.
- L'autre moitié (44%) des déplacements motorisés concerne des déplacements intercommunaux. Pour ces déplacements de longue distance, la présence de la marche est naturellement anecdotique (part modale de 5%) et la voiture est largement prédominante (77% de part modale pour le mode VP Conducteur).
- 13% des déplacements se font vers l'extérieur du territoire de GMVA.



Les déplacements motorisés se répartissent équitablement entre déplacements internes à chaque commune et en échange entre communes

2.3.2. Sécurité routière

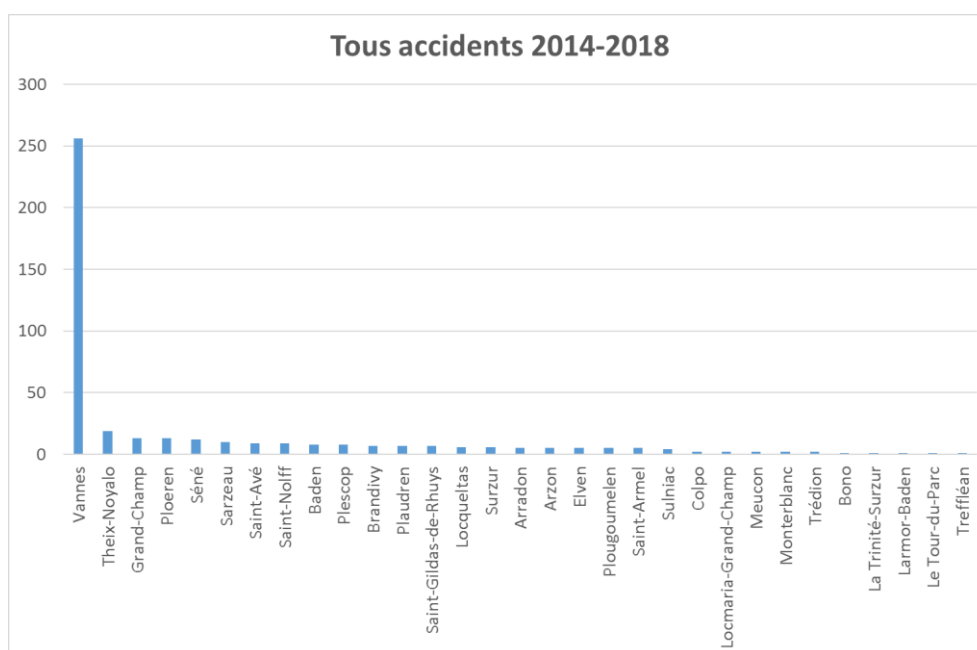
Les chiffres présentés dans cette partie sont issus de la base nationale des accidents corporels de la circulation (source : data.gouv.fr).

2.3.2.1. Tous accidents corporels

Sur les 5 dernières années (2014-2018), on a dénombré 434 accidents corporels sur le territoire de GMVA, soit en moyenne près de 90 accidents / an.

Ceux-ci ont occasionné :

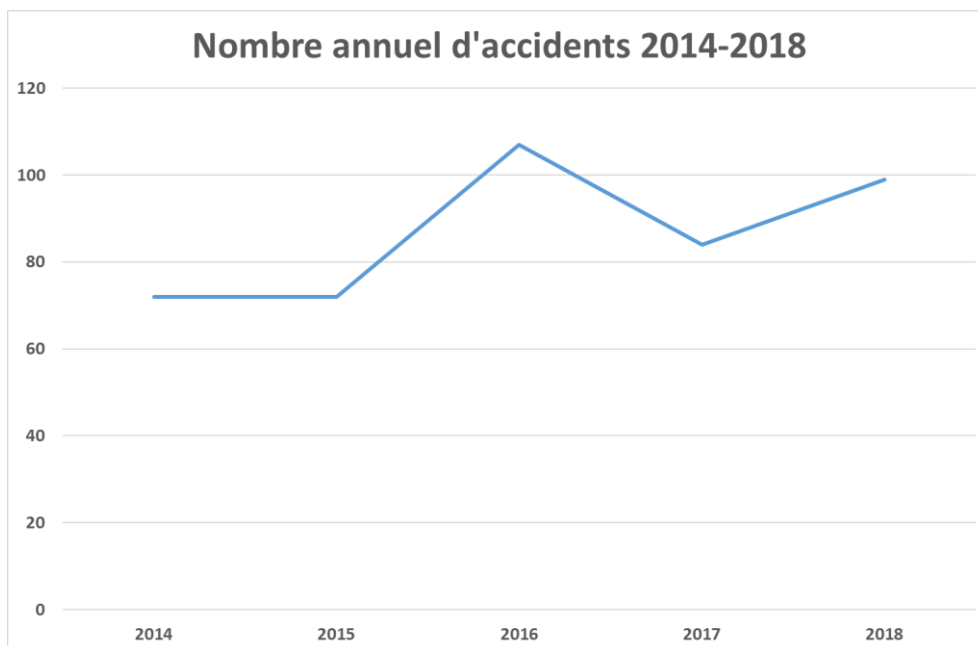
- 34 Tués,
- 219 Blessés hospitalisés,
- 238 Blessés légers.



Accidents corporels de la circulation par commune de 2014 à 2018

Si on note une augmentation générale du nombre d'accidents (72 accidents en 2014 & 99 accidents en 2018), celle-ci est peu significative :

- Intervalle de confiance à 90% du nombre d'accidents en 2014 : [58-86] accidents,
- Intervalle de confiance à 90% du nombre d'accidents en 2018 : [83-115] accidents.



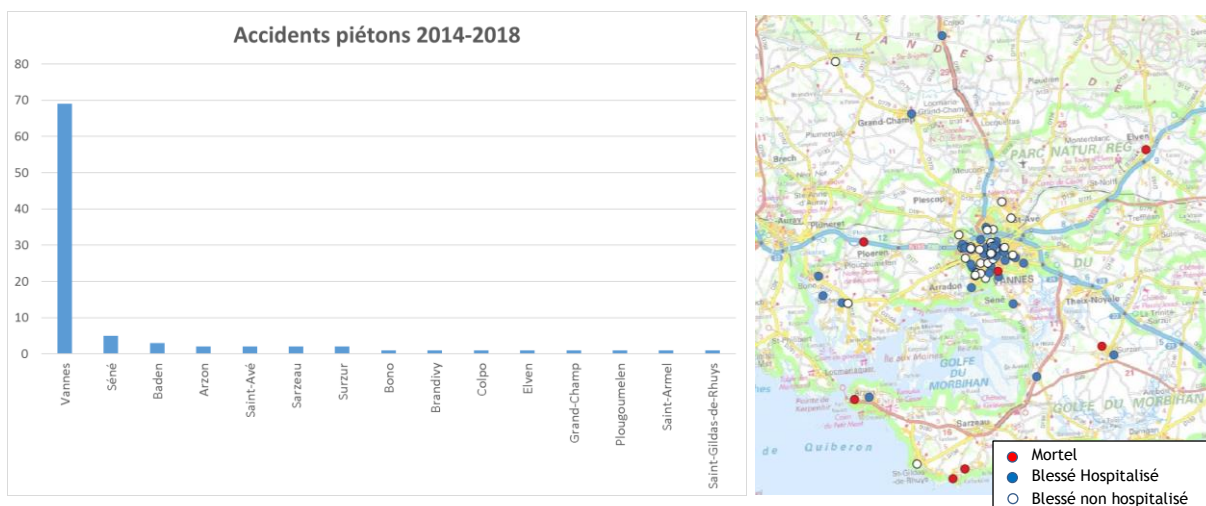
Évolution du nombre annuel d'accidents corporels sur le territoire de GMVA

2.3.2.2. Accidents impliquant un piéton

Parmi les 434 accidents recensés de 2014 à 2018, 93 d'entre eux ont impliqué un piéton, soit en moyenne près de 19 accidents / an (1 accident sur 5 implique un piéton).

Ceux-ci ont occasionné :

- 7 Tués,
- 53 Blessés hospitalisés,
- 3 Blessés légers.



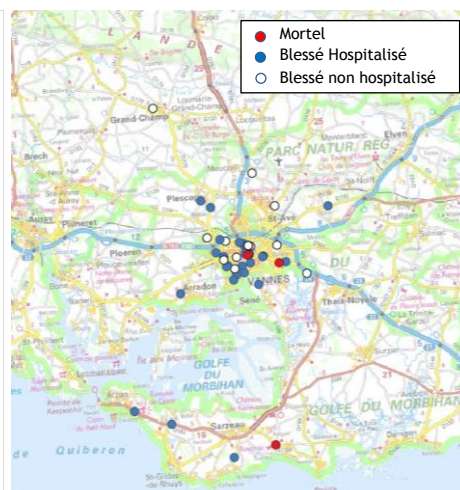
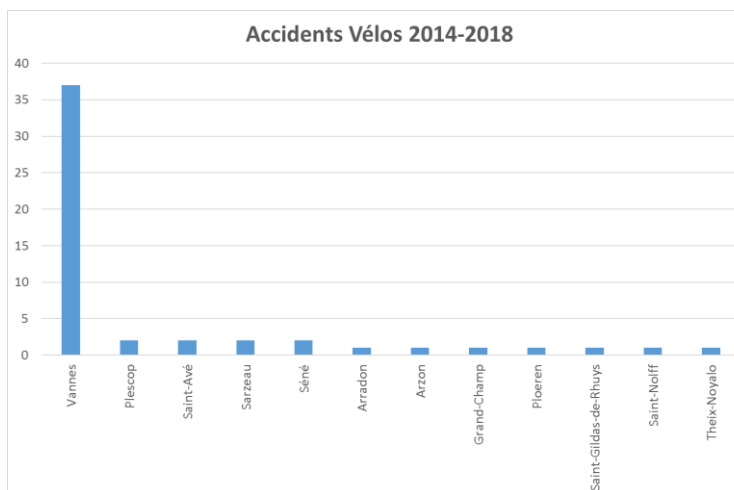
Accidents corporels impliquant un piéton de 2014 à 2018

2.3.2.3. Accidents impliquant un vélo

Parmi les 434 accidents recensés de 2014 à 2018, 52 d'entre eux ont impliqué un vélo, soit en moyenne près de 10 accidents / an (1 accident sur 8 implique un vélo).

Ceux-ci ont occasionné :

- 3 Tués,
- 30 Blessés hospitalisés,
- 22 Blessés légers.



Accidents corporels impliquant un vélo de 2014 à 2018

2.3.3. Les résultats de l'enquête d'opinion 2018

GMVA a mené, du 15 janvier au 23 février 2018, une enquête d'opinion pour dresser un bilan des pratiques de déplacements actuelles et connaître les attentes des habitants du territoire en matière de mobilité.

2 923 réponses se sont révélées exploitables avec une répartition des réponses globalement conforme au territoire, que ce soit en poids de population ou par catégorie socio-professionnelle.

19,5% des répondants ne résidaient pas sur GMVA (540 réponses pour 2 383 réponses de résidents).

Nota : La méthode et les résultats d'enquête ne sont pas comparables à l'Enquête Ménage Déplacements de 2008, notamment par le fait que les répondants n'ont pas été choisis par tirage aléatoire visant à assurer la représentativité statistique des résultats.

2.3.3.1. Mode principal de déplacements

D'une manière générale, les évolutions constatées entre les enquêtes de 2015 et 2018 sont peu marquées (une variation de +/-1% correspond à +/-24 réponses), mais elles semblent toutefois montrer une tendance au développement des mobilités alternatives.

En effet, on note une baisse de l'usage de l'automobile par rapport à 2015 (qui concerne aussi bien l'autosolisme que le covoiturage), et un report vers les transports collectifs (pour 2% des répondants) et le vélo (pour 1% d'entre eux).

	Répondants mode principal		Agglo 2018		Enquête 2015	Evolution 2015/2018	Bretagne (2013)	Comparaison Agglo/Bretagne	
Automobile	2099	71,8%	1741	73,1%	75%	↓ -1,9%	80,2%	↓	-7,1%
Covoiturage	40	1,4%	22	0,9%	3%	↓ -2,1%	NR		NR
MAP	199	6,8%	150	6,3%	6%	→ 0,3%	5,7%	→	0,6%
TC	345	11,8%	261	11%	9%	↑ 2,0%	5,9%	↑	5,1%
Vélo	217	7,4%	189	7,9%	7%	↑ 0,9%	3,2%	↑	4,7%
Autre	23	0,8%	20	0,8%	NR	NR	5,1%	↓	-4,3%
TOTAL	2923	100%	2383	100%	100%		100%		

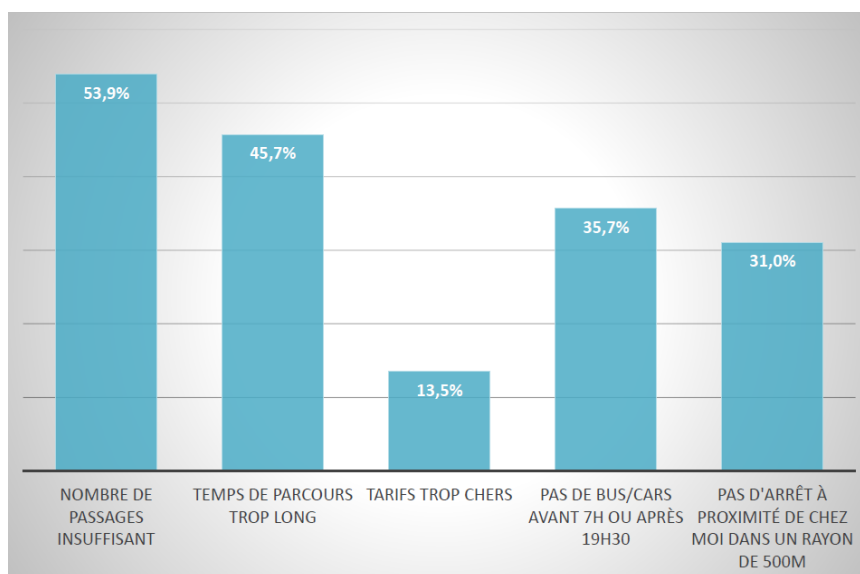
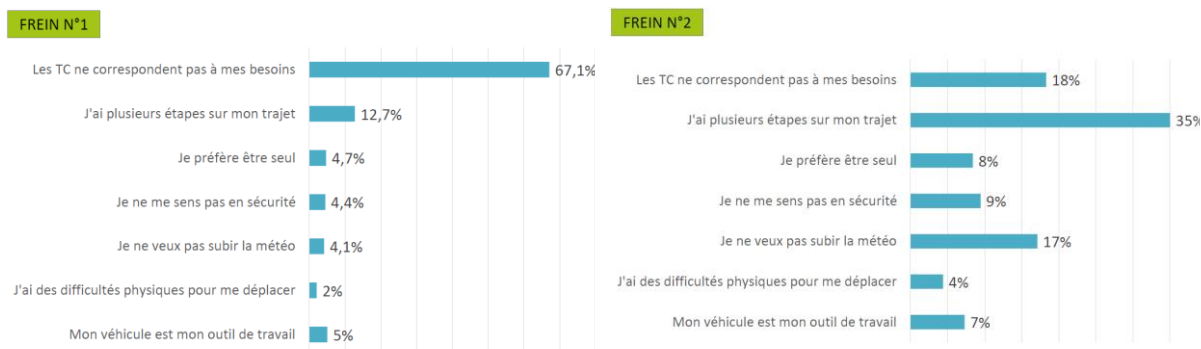
Des évolutions des comportements de déplacements encourageantes

2.3.3.2. Frein principal à l'usage des modes alternatifs à l'automobile

En réponse à la question « quelles sont les principales raisons qui vous empêchent de passer de l'automobile à un autre mode de transport ? », la non adéquation de l'offre TC est largement citée en première place.

Plus précisément, les remarques formulées concernent par ordre décroissant :

- Les fréquences trop faibles (983 réponses),
- Les temps de parcours trop longs (833 réponses),
- L'amplitude des services trop courte (651 réponses),
- La couverture du réseau trop faible (565 réponses),
- Le prix des transports arrive en dernière position (246 réponses).

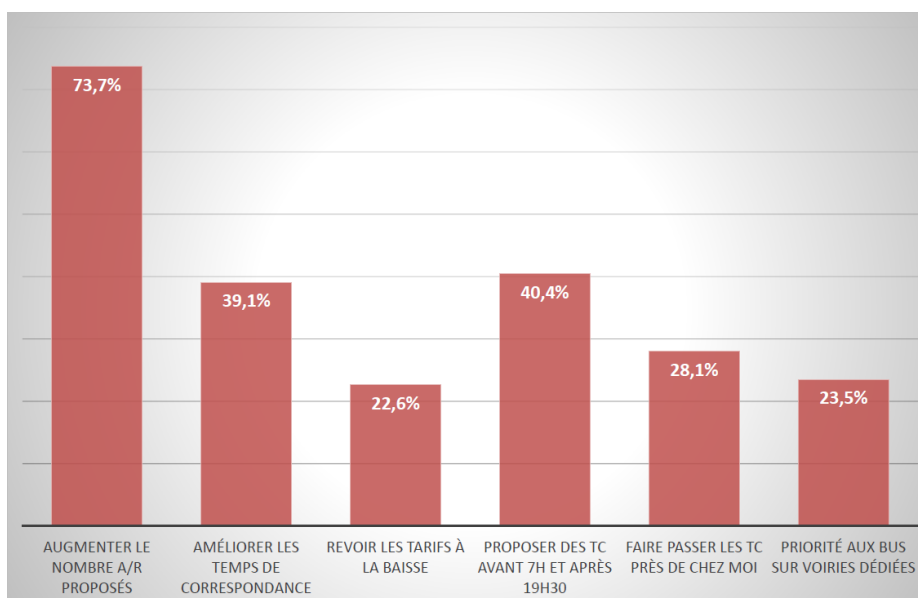
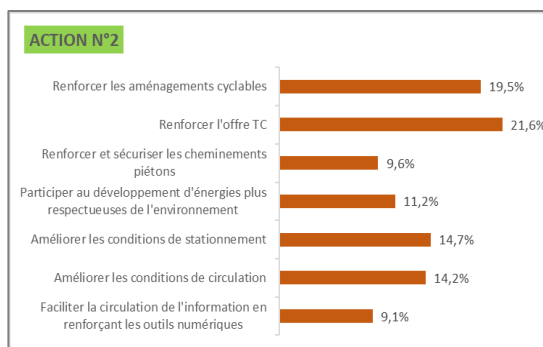
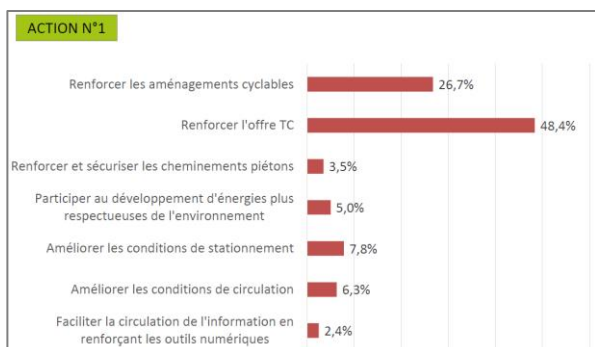


source : GMVA 2018

La non adéquation de l'offre TC est le principal frein à l'usage des modes alternatifs à l'automobile

2.3.3.3. Actions prioritaires souhaitées

En réponse à la question « quelles sont les 2 actions à développer en priorité pour répondre aux enjeux de mobilité des futures décennies », le renforcement de l’offre de transport collectif est la première action souhaitée (1 288 réponses), le renforcement des aménagements cyclables arrivant en seconde position (710 réponses).



source : GMVA 2018

Les actions prioritaires souhaitées :
 - Plus de TC
 - Plus de continuités cyclables

2.3.4. Le mode automobile

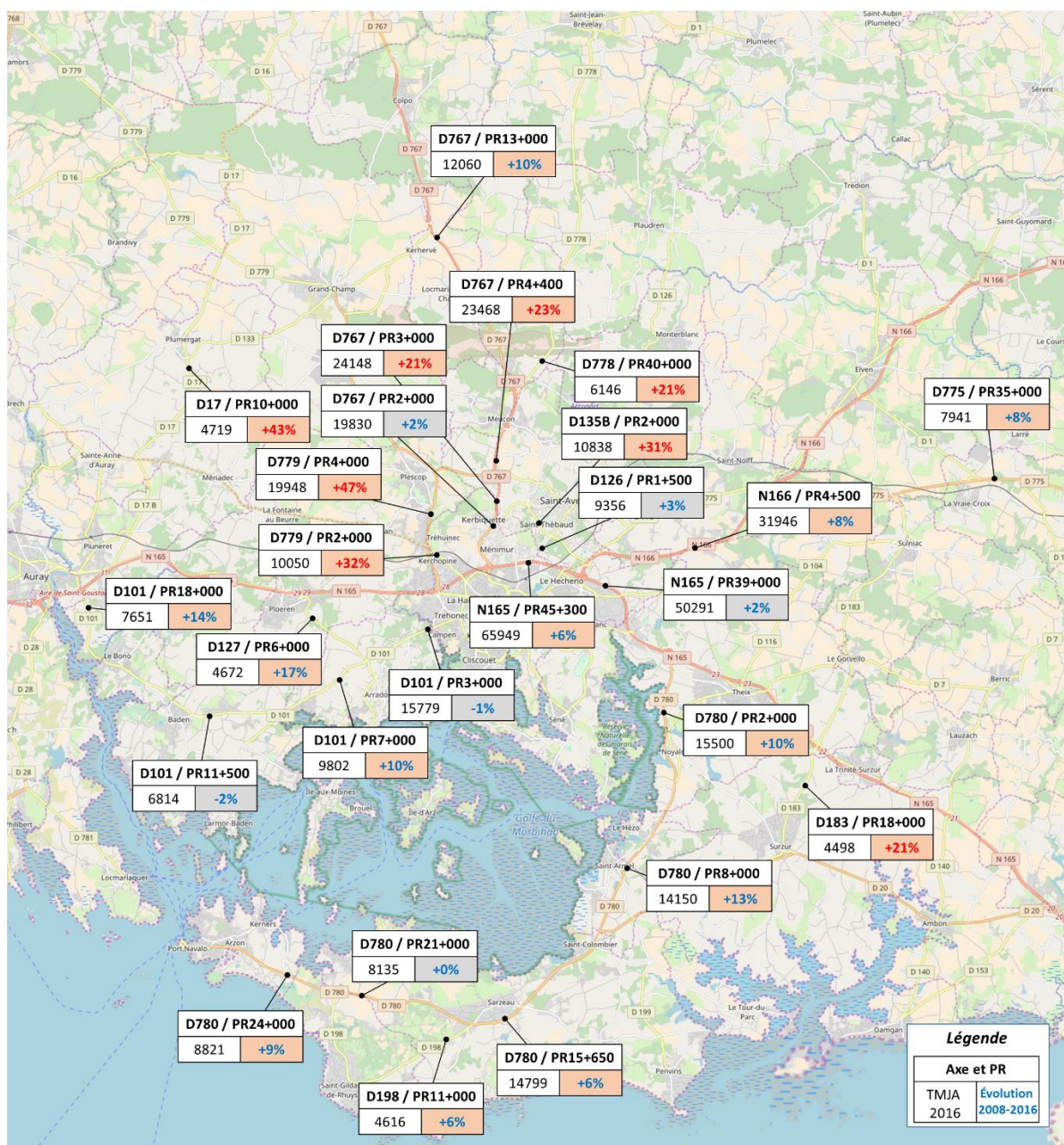
2.3.4.1. Les trafics automobiles

Les trafics automobiles continuent à augmenter sur les principales voies autour de Vannes (en moyenne, +15% constaté de 2008 à 2016 sur les 49 postes de comptage disponibles).

On note en particulier des évolutions très significatives (>20%) sur :

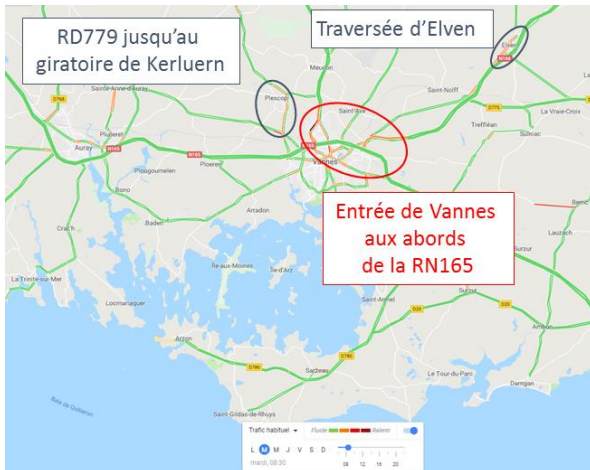
- La RD779 au sud de Plescop (+30% à +50%)
- La RD135bis (+30%),
- La RD767 entre Grand-Champ et la RD135 (+20% à +25%).

Ce phénomène peut s'expliquer par le poids de la croissance urbaine en périphérie de la ville-centre.

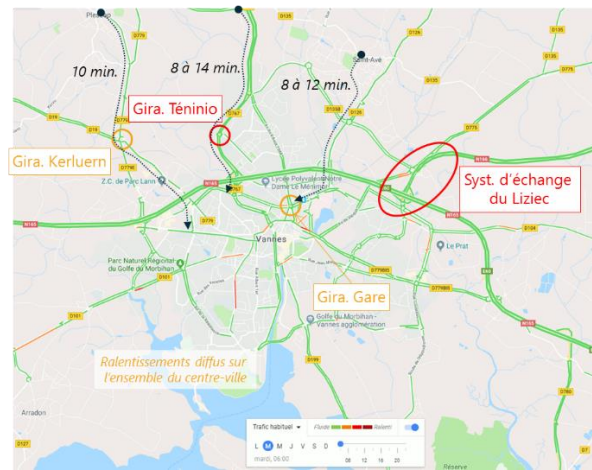


Trafics moyens journaliers annuels (TMJA) et évolution 2008-2016 sur les voies principales autour de Vannes

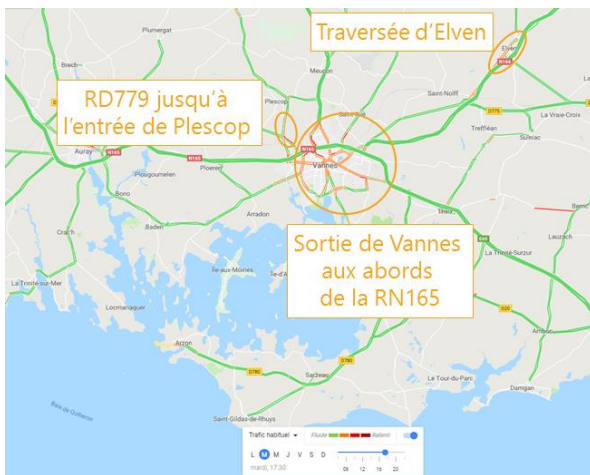
Les flux des pendulaires étant concentrés sur Vannes, les difficultés de circulation se concentrent en entrée sur Vannes, en particulier le matin.



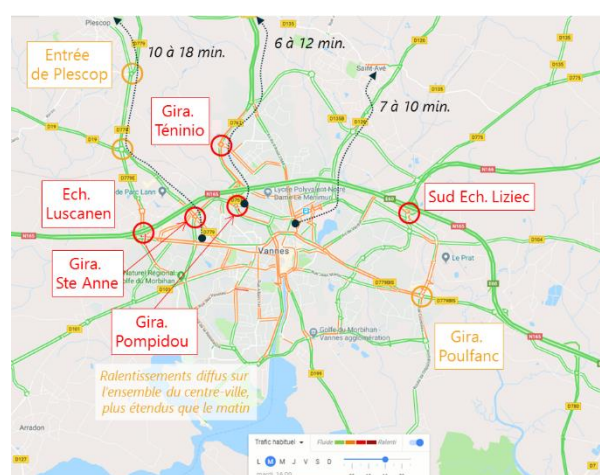
Conditions de circulation / mardi courant à l'heure de pointe du matin (source : Google Maps 2018)



Conditions de circulation / mardi courant à l'heure de pointe du matin (source : Google Maps 2018)



Conditions de circulation / mardi courant à l'heure de pointe du soir (source : Google Maps 2018)



Conditions de circulation / mardi courant à l'heure de pointe du soir (source : Google Maps 2018)

Une analyse comparative de temps de parcours, pour différents modes de déplacements, sur 3 itinéraires représentatifs montre que, malgré l'augmentation des trafics et des congestions, l'automobile reste aujourd'hui attractive par rapport aux modes alternatifs : les temps de parcours en automobile sont systématiquement plus courts que les temps de parcours à vélo ou en bus.

Exemples de temps de parcours avec départ à 8 heures

- Mairie de Plescop > Giratoire de la France Libre
Auto. = 10 min. / Vélo = 19 min. / Bus = 31 min. (12' attente +19')
- Échangeur du Poteau > Giratoire Pompidou
Auto. = 8 à 14 min. / Vélo = 15 min. / Bus = 39 min. (8' attente +31')
- Mairie de St Avé > Giratoire de la Gare
Auto. = 8 à 12 min. / Vélo = 12 min. / Bus = 20 min. (6' attente +14')

Exemples de temps de parcours avec départ à 18 heures

- Giratoire de la France Libre > Mairie de Plescop
Auto. = 10 à 18 min. / Vélo = 19 min. / Bus = 31 min. (13' attente +18')
- Giratoire Pompidou > Échangeur du Poteau
Auto. = 6 à 12 min. / Vélo = 18 min. / Bus = 49 min. (13' attente +36')
- Giratoire de la Gare > Mairie de St Avé
Auto. = 7 à 10 min. / Vélo = 14 min. / Bus = 17 min. (5' attente +12')

Des congestions, particulièrement aux abords de Vannes, mais des temps de parcours en automobile qui restent attractifs

2.3.4.2. Le stationnement

Ville de Vannes

Depuis 2010, la Ville de Vannes a mené différents projets dont le réaménagement récent de la Place des Lices (suppression de 100 places de stationnement et création d'un parking en enclos à durée limitée) et l'ouverture au stationnement de l'ancien site de l'UBS (rue de la Loi).

Par ailleurs, la Ville de Vannes a mené en 2015 des études sur l'organisation de son stationnement. Celles-ci ont mis en évidence un nombre de places de stationnement plutôt généreux et des marges de progrès quant à l'exploitation du stationnement payant (taux de rotation insuffisant).

Depuis le 1^{er} janvier 2018, suite à la dépénalisation du stationnement, la Ville de Vannes a réorganisé l'exploitation du stationnement sur son centre-ville ; en particulier :

- En modifiant le zonage sur le centre-ville (possibilité de stationnement élargie à 4H sur les zones les plus périphériques),
- En renforçant ses effectifs de contrôle.

Globalement, l'organisation du stationnement mise en place vise à optimiser l'usage du stationnement, en offrant aux usagers un stationnement plus efficace et en garantissant un meilleur respect de la réglementation.

A compter du 1^{er} janvier 2018, la ville de Vannes vous propose une nouvelle offre de stationnement sur son ensemble, pour vous faciliter le quotidien. Quelle que soit la raison de votre venue à Vannes, une offre de stationnement de courte, moyenne ou longue durée correspond à votre besoin.

ZONES ET TARIFS DE STATIONNEMENT

15 min gratuites pour tous

Ideal pour une course rapide, sur tous les quartiers de la ville. A valider avec un ticket d'horodateur ou le disque bleu «quart d'heure gratuit».

45 min gratuites en cœur de ville ⁴⁵

Facile d'accès, derrière les Halles des Lices, ces places de parking des remparts vous permettent de réaliser vos achats dans les commerces de la place des Lices et des rues piétonnes alentour.

2h maximum en zone rouge

Parfait pour une séance shopping ou un RV en cœur de ville - Tarif : 1.20€/h.

4h maximum en zone jaune

De quoi découvrir la ville, y passer quelques heures pour le plaisir, des rendez-vous professionnels, etc. - Tarifs : 1.20€/h.

5h maximum en zone verte

Actifs, commerçants... cette zone est idéale pour vous. - Tarifs : 0.40€/h.

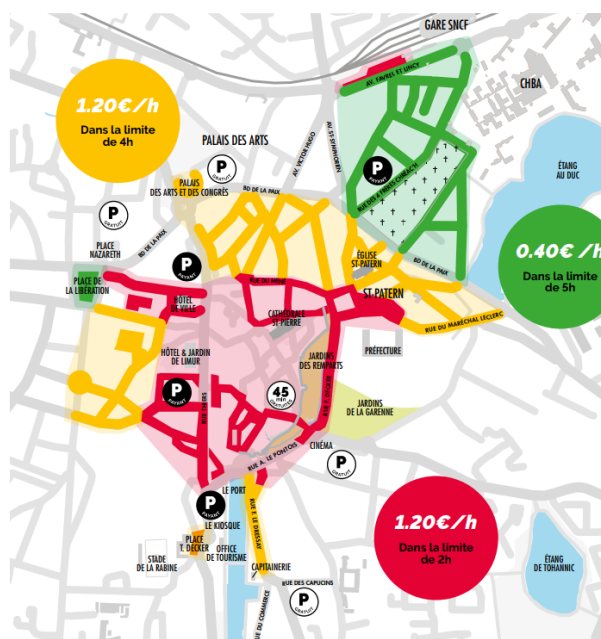
Sans limite de temps ⁴⁵

Les parkings en ouvrages sur l'ensemble de la ville (Centre, République, Port...), sont à votre disposition.

Gratuits ^P

Pour stationner gratuitement, les parkings Nazareth, Créac'h Palais des arts, St-Joseph et Capucins sont à votre disposition.

€ En cas de non-respect du paiement de votre durée de stationnement à l'horodateur, une amende (nommée FPS au 1^{er} janvier 2018) d'un montant de 24€ sera applicable.



Le stationnement payant à Vannes (source Ville de Vannes 2018)

On notera par ailleurs que la ville de Vannes est adhérente à l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE) et offre la gratuité du stationnement sur voirie (1.5 H gratuites) pour les véhicules à faible émission.

Une politique de stationnement en cours d'évolution sur la Ville de Vannes

Communes littorales

Afin de gérer l'afflux touristique, les communes littorales ont mis en place différentes mesures pour mieux organiser le stationnement. Ainsi :

- La commune de Baden dispose de 1 155 places de stationnement à Port-Blanc (dont 45 places payantes). Un projet de réaménagement est en cours (travaux prévus à l'automne 2018) afin d'augmenter le périmètre du stationnement payant (521 places payantes à terme).
- Larmor Baden dispose de 8 parkings gratuits répartis sur la commune.
- À Arradon, le parking gratuit du Kerrat à la pointe peut accueillir 150 voitures. En complément, la commune a mis en place une navette gratuite qui relie le parking de Balvras, en entrée de ville, au port d'Arradon.
- À Vannes, le parking payant de Conleau peut accueillir 150 véhicules. À proximité de la Gare maritime, 2 parkings offrent 1 000 places de stationnement gratuites et un parking complémentaire de 175 places gratuites (dont 45 places réservées aux Ildarais) vient d'être mis en service.
- La commune de Séné dispose de places de stationnement gratuites à proximité de ses plages.
- Sur la Presqu'île de Rhuys, la commune d'Arzon dispose de 376 places payantes (stationnement payant en juillet-août) réparties sur 4 parkings et 2 rues. En complément, la commune a mis en place une navette estivale qui dessert le parking gratuit du Sanso, en entrée de ville (environ 500 places). Cette navette accueille environ 70 000 voyages durant les 2 mois où elle est en service.
- Saint Gildas de Rhuys dispose de 400 places de stationnement gratuites réparties sur 5 parking.

On notera que ces éléments ne sont pas exhaustifs et pourront faire l'objet d'un diagnostic plus précis dans le cadre du Plan de Transport touristique.

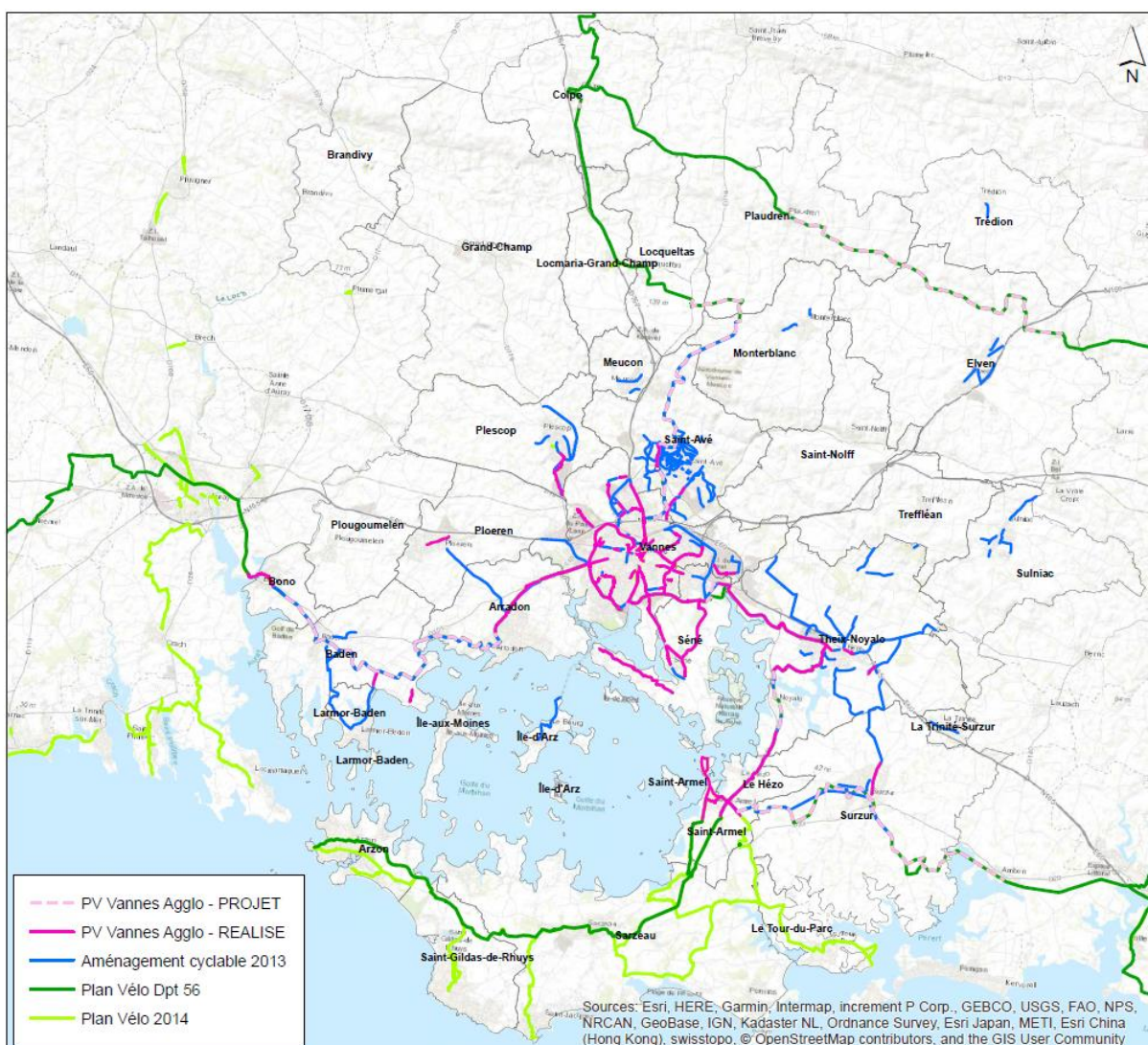
Le stationnement à vocation touristique : un sujet qui pourra être travaillé dans le cadre du Plan de Transport touristique

2.3.5. Le vélo

Au cours des dernières années, GMVA a mis en œuvre différents services à l'attention des cyclistes :

- Marquage des vélos pour lutter contre le vol,
- Prêt de vélos aux étudiants,
- Déploiement de Vélos en Libre-Service à assistance électrique,
- Subvention vélo à assistance électrique.

Le réseau de continuités cyclables, quant à lui, est inégalement réparti sur le territoire, comme l'illustre la carte ci-dessous.

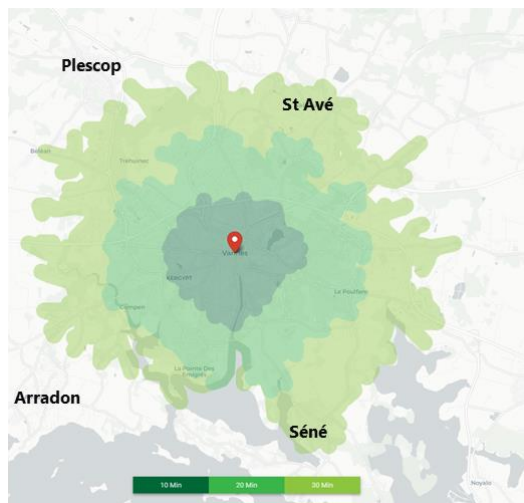


Continuités cyclables recensées sur le territoire de GMVA (source : GMVA)

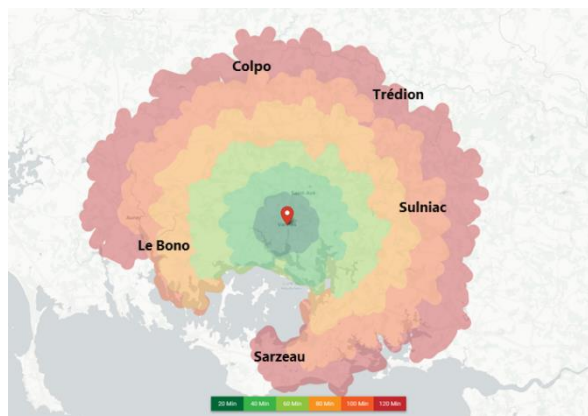
La difficulté de mise en œuvre des aménagements cyclables tient en partie à la multiplicité des autorités compétentes : les Communes pour les aménagements de voirie et la Communauté d'Agglomération pour la définition de la politique cyclable communautaire au titre d'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Au vu de de l'étendue du territoire, une réflexion particulière doit être engagée pour définir le réseau cyclable intercommunal et on peut à ce stade envisager 2 orientations :

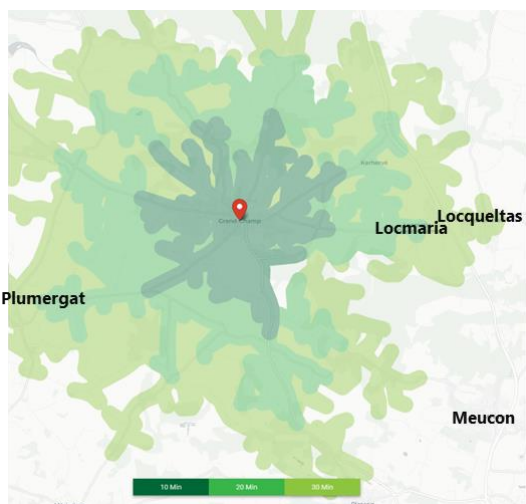
- Un grand réseau radial centré sur Vannes, permettant des usages utilitaires, mais aussi de loisirs et touristiques
- Une juxtaposition de réseaux locaux (de bourg à bourg) : plus adapté aux déplacements quotidiens



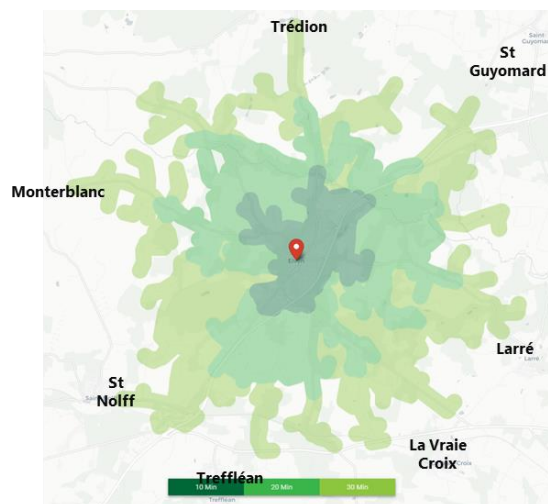
Isochrone 30 min. à vélo depuis Vannes



Isochrone 2H à vélo depuis Vannes



Isochrone 30 min. à vélo depuis Grand Champ
(source : Route360, 2018)

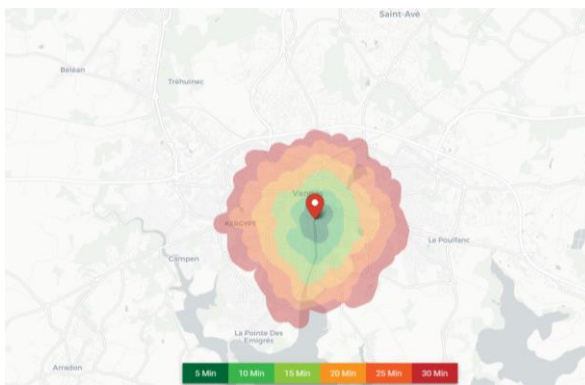


Isochrone 30 min. à vélo depuis Elven

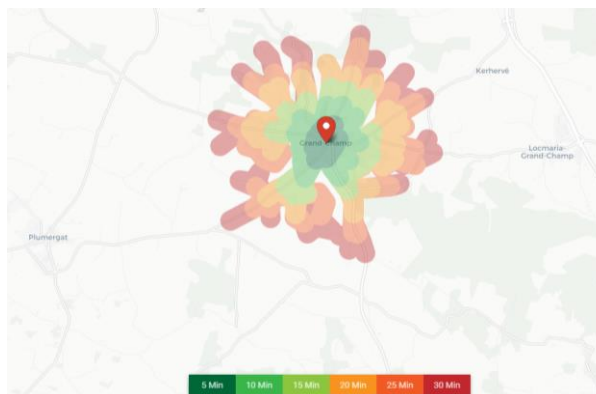
Un réseau cyclable intercommunal à réfléchir et mettre en œuvre

2.3.6. La marche

La marche concerne quasi-exclusivement des déplacements intra-communaux. Les aménagements en faveur de ce mode sont de compétence strictement communale. Dans ce cadre, on peut s'interroger sur les marges de manœuvre et moyens d'actions que le PDU peut proposer pour développer ce mode.



30 min. à pied depuis la PI. Gambetta à Vannes
 (source : Route360, 2018)



30 min. à pied depuis le centre de Grand-Champ
 (source : Route360, 2018)

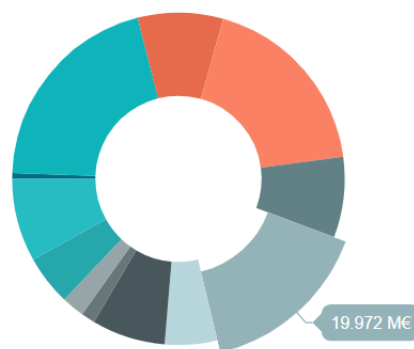
Quelles marges de manœuvre / moyens d'actions pour le PDU ?

2.3.7. Les transports collectifs

2.3.7.1. Budget Transport

Environ 20 M€ par an, soit 16% du budget de la Collectivité

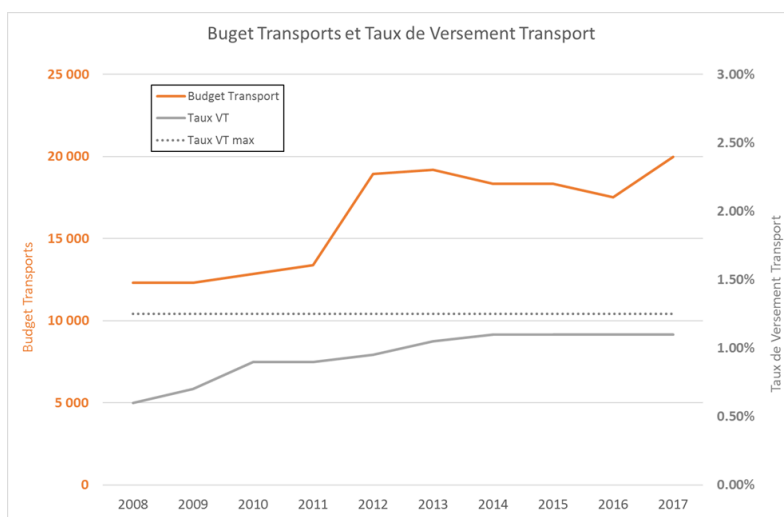
3ème poste budgétaire après les dotations communautaires et la collecte et le traitement des déchets



Budget GMVA 2018

Le budget de fonctionnement et d'investissement a fortement augmenté depuis 2008 (+60%). Le taux de Versement Transport a suivi la même évolution et approche maintenant du taux maximal.

Au final, il reste peu de marges de manœuvre pour développer ce budget, sauf à revoir les priorités budgétaires de l'agglomération



Évolution du budget transport et du taux de Versement Transport

Peu de marges de manœuvre budgétaires pour développer plus fortement l'offre de transports

2.3.7.2. L'offre de transports collectifs interne à GMVA

Le territoire de GMVA est couvert par 4 réseaux distincts : le réseau urbain et périurbain Kicéo, le réseau interurbain BreizhGo (ex-TIM), les lignes de transport scolaire et les dessertes maritimes des îles.

Le réseau Kicéo de GMVA compte 10 lignes urbaines cadencées et clairement hiérarchisées (3 niveaux d'offre), 6 lignes périurbaines et un service de TAD.

Le réseau BreizhGo desservant GMVA comporte 4 lignes TIM mutualisées avec la Région (lignes 3, 8, 9 et 11).

Au global, les lignes régulières (Kicéo et BreizhGo) desservent 30 communes sur 34. 4 communes d'environ 1 500 habitants ne sont desservies que par du Transport à la Demande : Locquetlas, Brandivy, Le Tour-du-Parc et Trédion.



Le réseau urbain 2017-2018 de Kicéo (source : www.kicéo.fr)

Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



Le réseau périurbain de Kicéo (source : www.kicéo.fr)

Kicéo :
Un réseau qui a connu un fort développement ces 10 dernières années
Un réseau aujourd'hui globalement mature
Des marges de progrès envisageables, mais pas de bouleversements majeurs à envisager a priori

2.3.7.3. Les usages des transports collectifs

- **Analyse globale de la fréquentation du réseau urbain**

De 2007 à 2015, la forte croissance de l'offre (+88%) a généré une augmentation importante de la fréquentation (+65%).

Cela a mécaniquement entraîné une baisse de l'efficacité du réseau, le ratio V/K (voyages par kilomètre) étant passé de 3.1 à 2.7 entre 2007 et 2015.

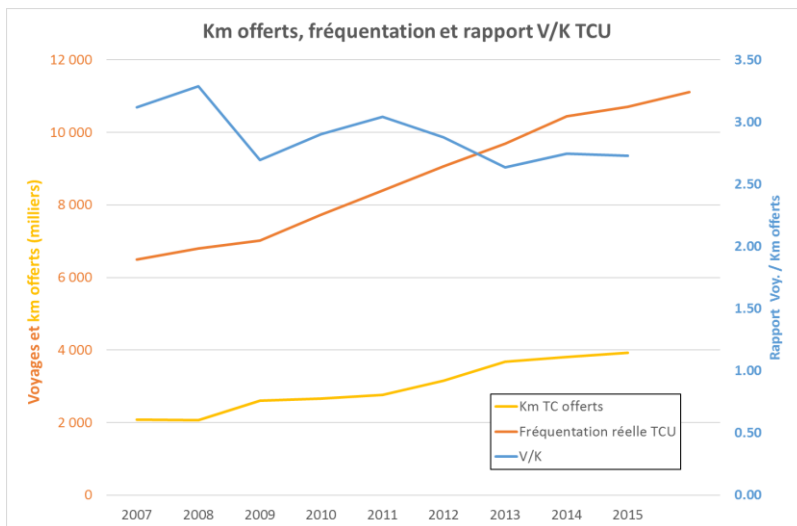
Le réseau présente maintenant des ratios similaires à ceux des réseaux urbains de taille comparable, que ce soit en matière d'offre (km / habitant), de fréquentation (voyages par habitant) ou de coût d'exploitation (charges par habitant du périmètre des transports urbains et charges par km parcourus). On peut ainsi considérer que le réseau est devenu mature.

Vannes Agglo	2007	2015	Evolution 2007-2015		Vannes 2015	Moyenne 2015 des réseaux de 100 000 à 300 000 habitants	Vannes 2007	Moyenne 2007 des réseaux de 100 000 à 300 000 habitants
Km parcourus (en milliers)	2 082	3 924	88%	Km / hab PTU	27,82	31,30	17,67	31,10
Voyages / an (en milliers)	6 489	10 707	65%	Voy / hab PTU	76	76,87	55	76,80
Charges (en milliers)	7 350	15 491	111%	Voy / km	2,73	2,50	3,12	2,50
				Charges / hab PTU	109,82	115,06	62,37	89,17
				Charges / km	3,95	4,90	3,53	4,06

Km parcourus, voyages par an et charges du réseau urbain de Vannes en 2007 et en 2015

Principaux ratios 2007 et 2015 du réseau urbain de Vannes

source : annuaires statistiques du CEREMA sur les réseaux de transports urbains



Évolution de l'offre et de la fréquentation des TC urbains (source : annuaires statistiques du CEREMA sur les réseaux de transports urbains)

Un réseau TC mature.
 Quelle évolution du budget TCU après le fort développement passé ?

• Analyse par ligne de la fréquentation du réseau urbain

Les lignes les plus longues ont logiquement le plus faible ratio V/K, mais aucune ne descend en-dessous de 1 (exceptée la ligne de nuit « Afterbus » et la ligne 11 qui a été supprimée depuis).

Par ailleurs, l'indicateur d'efficacité est cohérent avec la hiérarchisation des lignes.

On peut donc dire que le développement de l'offre mis en œuvre a porté sur les secteurs à plus fort potentiel.

Rapport d'activité Kicéo 2016	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L20	LDim	Afterbus	TOTAL
Déplacements	2 453 939	1 198 353	607 708	872 820	796 402	980 121	536 058	421 499	148 048	429 502	12 192	36 589	76 636	75 644	16 598	8 662 109
Voyages *	2 836 753	1 385 296	702 510	1 008 980	920 641	1 133 020	619 683	487 253	171 143	496 504	14 094	42 297	88 591	87 444	19 187	10 013 398
Km	541 793	352 935	205 423	384 341	350 374	329 842	311 390	250 723	105 083	337 339	20 973	25 733	81 045	36 144	22 787	3 355 925
V/K	5,24	3,93	3,42	2,63	2,63	3,44	1,99	1,94	1,63	1,47	0,67	1,64	1,09	2,42	0,84	2,98
Commune(s) desservie(s) hors Vannes				St-Avé Arradon			St-Avé Sené	Plescop St-Nolff	Meucon	Theix Ploeren	suppr en 09/2016		Elven			

(* taux de correspondance de 15,60% issu de l'enquête Origines/Destinations de 2014)

(Source rapport d'activité Kicéo 2016)

Pas d'incohérence détectée dans l'analyse par ligne :
le niveau d'offre semble adapté à la demande

• Réseau périurbain

Environ 120 000 voyages commerciaux (i.e. hors scolaires) sont effectués chaque année (note : il est fait l'hypothèse d'un taux de correspondance de 15.6%, comme sur le réseau urbain).

Lignes PERIURBAINES	Déplacements		
	2014	2015	2016
21 - Plougoumelen - Le Bono - Baden	7 144	6 629	6 987
22 - Surzur	18 400	19 549	19 962
23 - Larmor Baden - Port Blanc - Le Moustoir	17 318	18 759	19 102
24 puis TIM 11 - Monterblanc	11 204	18 292	18 401
TIM 7 - Le Hézo - Noyal	7 432	7 555	7 630
TIM 8 - La Trinité Surzur	12 441	10 916	11 332
TIM 9 - Sulniac - Treffléan	19 422	22 418	22 562
TOTAL LIGNES PERIURBAINES	93 361	104 118	105 976

Source : rapport annuel KICEO de 2016

• Transport à la Demande

Environ 20 000 voyages sont réalisés chaque année sur le réseau Créacéo.

CREABUS	année 2014	année 2015	année 2016
Voyages	20 028,00	20 191,00	21 455,00
Courses	10 908,00	11 650,00	11 953,00
Nombre de pers. par course	1,84	1,73	1,79
Distance moy. par voyage (kms)	13,73	14,11	13,99

Source : rapport annuel KICEO de 2016

On notera que le service de Transport À la Demande (TAD) a évolué dernièrement.

Il fonctionne du lundi au samedi (sauf jours fériés), uniquement sur réservation. Le TAD se déploie par zone, avec des arrêts prédéfinis, en rabattement vers un point d'arrêt d'une ligne régulière. L'heure d'arrivée et de départ au point de rabattement est définie pour réduire au maximum le temps d'attente entre le TAD et la ligne régulière. La réservation se fait au plus tard une demi-journée à l'avance.



Le service Créacéo et le réseau périurbain (source Kicéo)

• Synthèse de la fréquentation des réseaux de transport

Si l'on analyse la fréquentation des différents réseaux sur un jour ouvré de base (mardi ou jeudi courant hors congés scolaires - hypothèse : 1 année = 275 Jours Ouvrés de Base) :

- Le réseau urbain concentre la quasi-totalité des voyages commerciaux (99%), avec une fréquentation de l'ordre de 40 000 voyages / jour,
- Le réseau périurbain est essentiellement dédié au ramassage scolaire (environ 7 500 enfants transportés par jour) et accueille un nombre négligeable de voyageurs commerciaux (500 voyages / jour).
- Le TAD, quant à lui, accueille moins de 100 voyages par jour.

	<p>Réseau urbain 40 000 voy. / Jr</p>
	<p>Réseau périurbain 500 voy. / Jr (7493 scolaires transportés par KICEO en 2016)</p>
	<p>TAD 80 voy. / Jr</p>

Fréquentation commerciale du réseau Kicéo en Jour Ouvré de Base 2016 (avant fusion)
 (source : GMVA)

Le réseau périurbain : un usage avant tout scolaire
 Les grands flux TC (hors scolaires) sont sur le réseau urbain

2.3.7.4. La tarification des transports collectifs publics

Quel que soit le titre, les tarifs pratiqués par Vannes Agglo en 2015 sur le réseau Kicéo se situent entre la moyenne des réseaux de plus de 200 000 habitants SANS TCSP lourd et celle des plus de 200 000 habitants AVEC TCSP lourd. A fortiori les tarifs sont donc aussi plus élevés que la moyenne des réseaux de sa catégorie, les réseaux de 100 000 à 200 000 habitants.

Tarifs	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre journée	Abonnement mensuel	Abonnement annuel	TITRES DE TRANSPORT	2015
Vannes Agglo 2015	1,5	1,1	4,2	36,5	365	JEUNE Annuelle	211.5
Moyenne 2015 des réseaux de 50 000 à 100 000 habitants	1,15	0,88	3,13	26,01	254,37	-26 Annuelle	238.5
Moyenne 2015 des réseaux de 100 000 à 200 000 habitants	1,21	0,99	3,39	31,39	307,72	26-64 Annuelle	365
Moyenne 2015 des réseaux de + de 200 000 habitants sans TCSP lourd	1,26	0,96	3,95	32,42	305,72	SCOLAIRE Annuelle 1er enfant	128
Moyenne 2015 des réseaux de + de 200 000 habitants avec TCSP lourd	1,5	1,24	4,36	45,19	450,55	SCOLAIRE Annuelle 2eme enfant	128
						SCOLAIRE Annuelle 3ème et suivants	64
						65+ Annuelle	110

Tarifs Kicéo en 2015 (source : rapport du délégataire 2015)

Des tarifs d'ores et déjà plutôt élevés
Peu de marges de manœuvre financières de ce point de vue pour développer le réseau

2.3.7.5. La modernisation du réseau

Depuis le début de l'année 2018, le réseau Kicéo est équipé d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV).

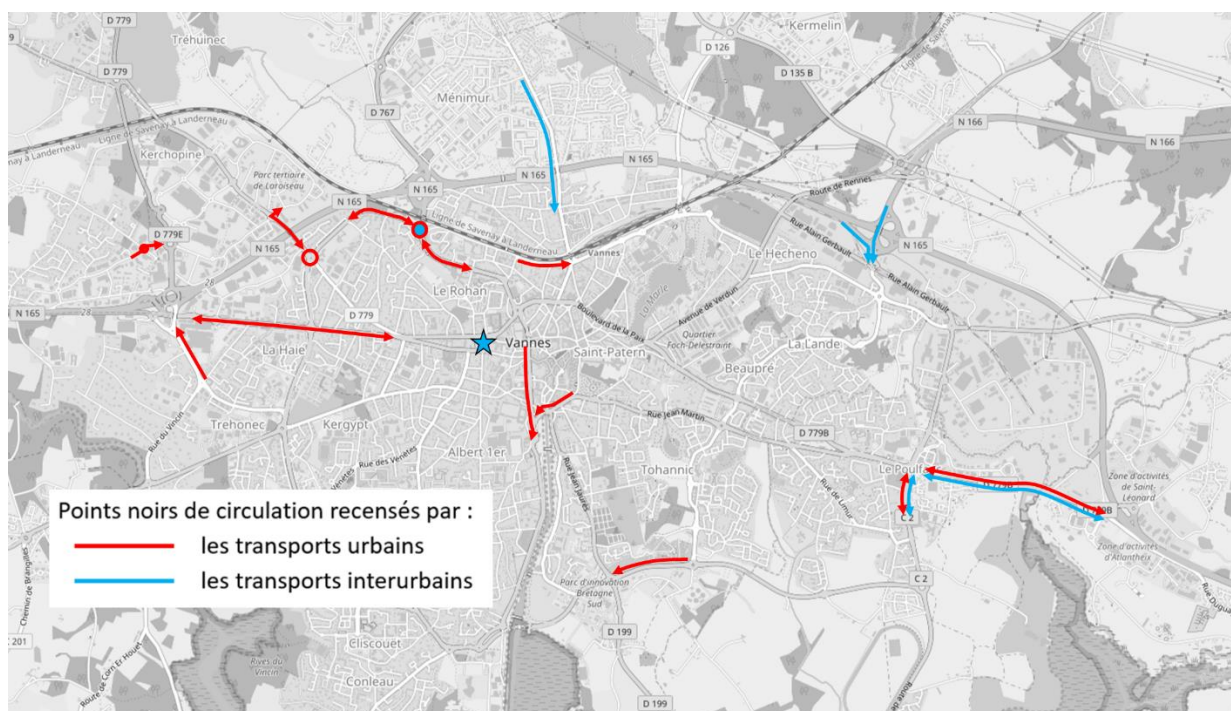
Ce système permet, en géolocalisant les bus et les cars du réseau, de fournir une information à l'intérieur des véhicules (annonces sonores et journal lumineux), ainsi qu'au travers d'applications Internet.

Le réseau propose par ailleurs l'application Kicéo (Android et iOS) permettant de faire des calculs d'itinéraires et connaître en temps réel l'heure de passage des bus. Depuis peu, cette application permet aussi l'achat de titres de transports dématérialisés depuis un smartphone.

2.3.7.6. Les difficultés de circulation des transports collectifs routiers

Les entretiens avec les transporteurs routiers ont permis de faire la synthèse des difficultés de circulation les plus récurrentes pour les chauffeurs de bus et de cars de l'Agglomération.

Globalement, les points noirs concernent les entrées sur Vannes et la Place de la Libération, qui fait fonction de hub scolaire et qui connaît un pic de fréquentation pendant une courte durée le matin et le soir en période scolaire.



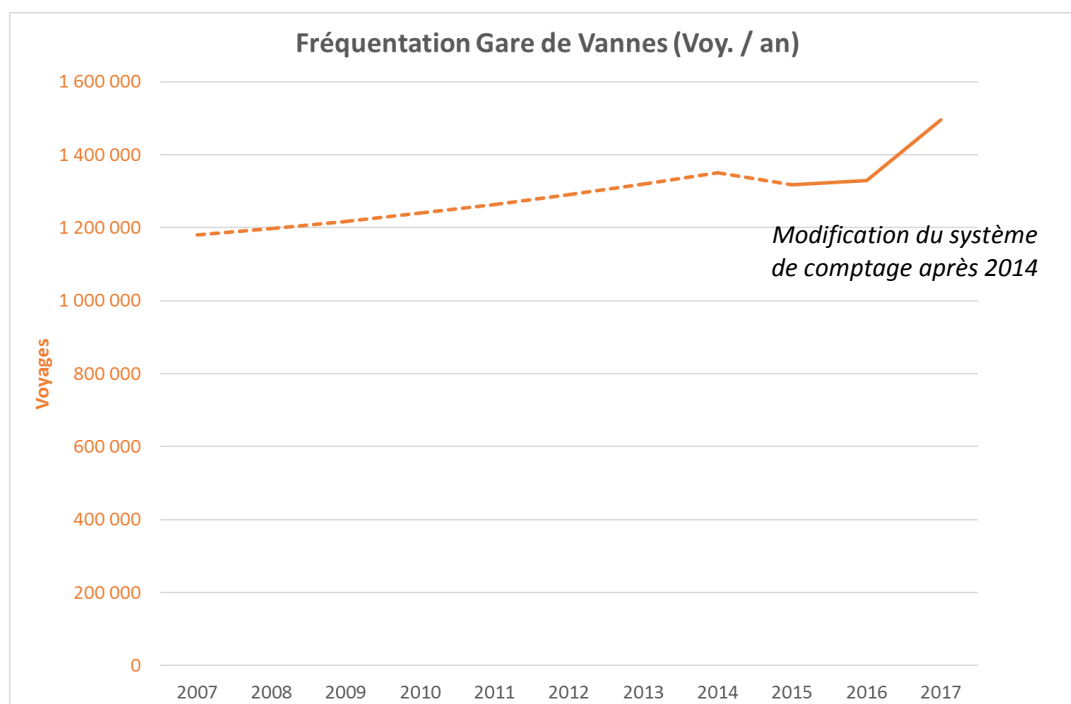
Carte des points noirs de circulation des transports collectifs routiers
 (source : entretiens réalisés en 2018 avec les transporteurs urbains et interurbains)

Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération pour les TC scolaires
 Améliorer la performance des transports collectifs par des sites propres TC

2.3.7.7. L'offre ferroviaire sur GMVA

La gare SNCF de Vannes est la seule gare ferroviaire active sur le territoire et, de fait, le principal pôle d'échanges de GMVA.

La gare a connu une croissance de sa fréquentation d'environ 25% depuis 2008, avec une accélération en 2017 grâce à l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris <> Rennes qui, couplée à des aménagements sur les axes ferroviaires en continuité, a permis de réduire drastiquement les temps de parcours entre Paris et les confins de la Bretagne (effet « BGV »).



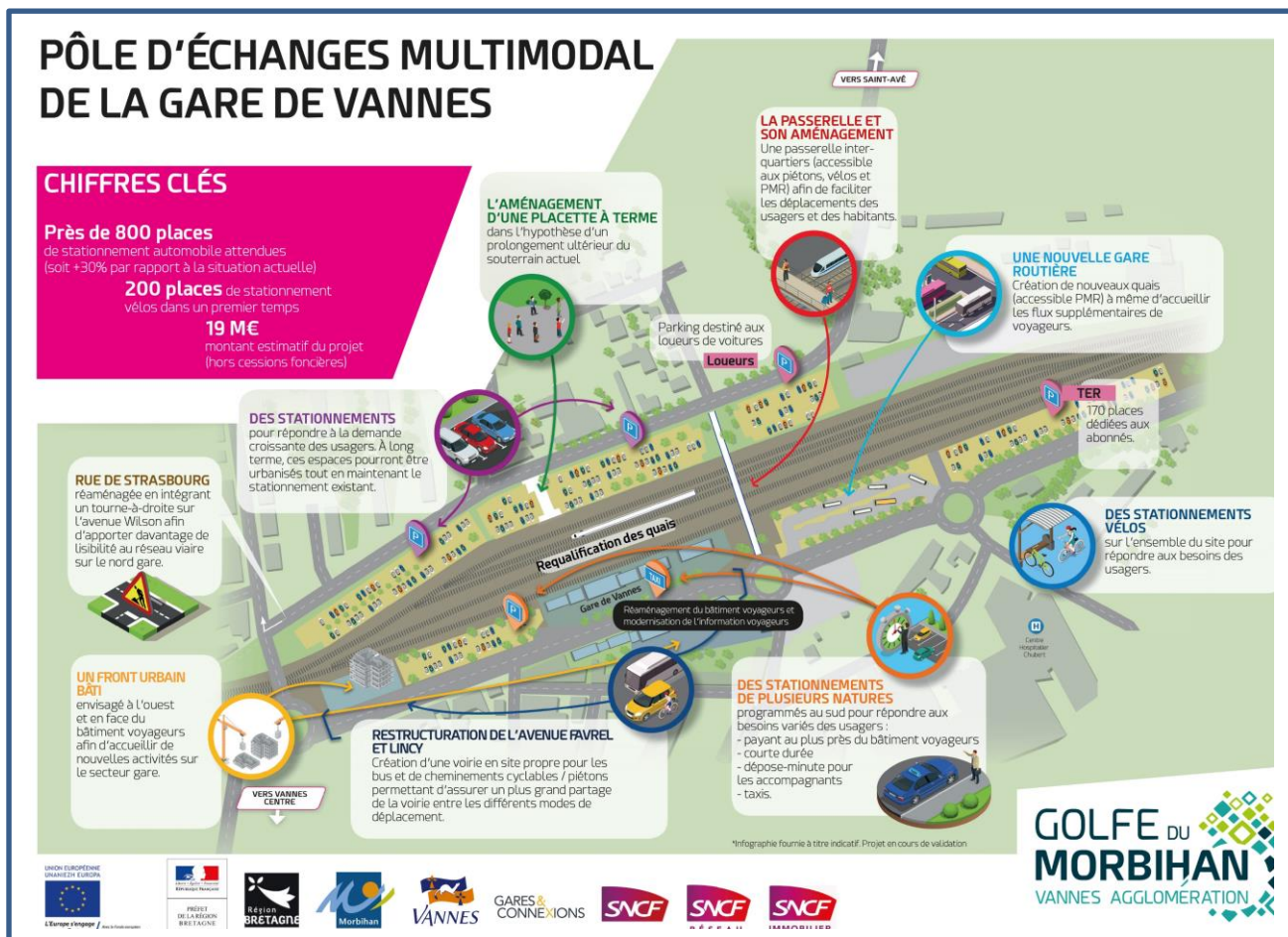
Source : Région Bretagne 2018

Un projet de Pôle d'Échanges Multimodal a été initié dès 2013 sur la gare SNCF. Le projet a dû faire l'objet de longues études partenariales. Celles-ci touchent aujourd'hui à leur fin et devraient aboutir courant 2018 à un projet partagé d'aménagement, dont la réalisation pourra venir à la suite.

Ce projet consiste principalement en :

- La création d'une passerelle piétons-vélos et l'aménagement des pieds de passerelle de part et d'autre du faisceau ferroviaire sur le format de deux placettes,
- La requalification de l'avenue Favrel et Lincy au Sud, incluant la création d'une voirie bus en site propre et le déplacement du giratoire Cadoret pour une meilleure insertion de la passerelle,
- La création d'une nouvelle Gare routière, à l'Est du pied de passerelle Sud,
- L'urbanisation d'au moins 10 000 m² de surface de plancher au Sud du faisceau ferroviaire,
- La création d'un parking d'environ 170 places spécifiquement dédiées aux abonnés TER,
- La définition d'une zone de stationnement spécifiquement dédiée aux loueurs de voiture,

- La requalification et la mise à double sens de la rue de Strasbourg au Nord du faisceau ferroviaire, avec la création d'un tourne-à-droite sur l'avenue Wilson,
- L'urbanisation au Nord des voies à long terme,
- La création de places de stationnements vélos aux abords du bâtiment voyageur.



Le scénario final d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de la Gare de Vannes

Le PEM de Vannes :
 un « coup parti » pour le PDU 2020

2.3.8. Fret et logistique urbaine

Le PDU 2010 prévoyait 2 actions pour organiser le fret et la logistique urbaine :

- Action 29 : Initier une démarche partenariale avec les acteurs de la logistique urbaine,
- Action 30 : Réfléchir à un schéma logistique.

Du fait de difficultés de gouvernance sur cette thématique (pluralité des acteurs et actions en dehors du domaine de compétence de la Communauté d'Agglomération), le PDU n'a pas eu de suites concrètes en matière de logistique. On notera toutefois que des initiatives locales ont été prises, en partenariat avec des entreprises privées (Fidéli), sur la ville de Vannes (livraisons en véhicule électrique sur le centre historique).

2.3.9. Actions intermodales

2.3.9.1. Le conseil en mobilité de GMVA

L'agglomération accompagne les entreprises qui le souhaitent dans leurs démarches visant à encourager l'usage du vélo, de la marche, des transports en commun et du covoiturage.

Une entreprise peut ainsi adopter un plan de déplacements d'entreprise (PDE). Le conseil en mobilité de l'agglomération peut lui apporter un appui méthodologique et technique sur ce projet, en co-construisant son diagnostic avec elle, en l'informant sur les actions mises en place dans d'autres entreprises du territoire ou en menant chez elle des actions pour le changement des comportements grâce à un conventionnement avec l'association Covoiturage+.

Ce service, démarré en 2012, a déjà accompagné 40 entreprises, pour 14 420 salariés représentés, soit 20% des emplois de l'agglomération. Deux démarches inter-entreprises (PDIE) ont également été initiées en 2018 pour les zones d'activités de Keranguen/Vincin et de Laroiseau.

ETABLISSEMENTS	EFFECTIF
ADAPEI MORB PAPILLONS BLANCS	100
ARGO	200
ASS DES PARALYSES DE FRANCE APF	100
CAISSE ALLOCATIONS FAMILIALES MORBIHAN	200
CAISSE PRIMAIRE ASSUR MALADIE MORBIHAN	300
CENTRE HOSPITALIER BRETAGNE ATLANTIQUE	3 000
CHAMBRE D AGRICULTURE DU MORBIHAN	100
CHAMBRE DE METIERS ET DE L ARTISANAT	100
COMMUNE DE SAINT AVE	100
COMMUNE DE VANNES	1 200
CREDIT AGRICOLE DU MORBIHAN	500
DELIFRANCE S A	100
DEPARTEMENT DU MORBIHAN	2 400
DIR DEP FINANCES PUB MORBIHAN	100
DIR SCES DEP EDUCATION NAT MORBIHAN	300
DIRECTION DEP TERRITOIRES MER	200
E LECLERC	200
ELECTRICITE RESEAU DISTRIBUTION FRANCE	100
ETS PUBLIC DE SANTE MENTALE MORBIHAN	1 400
GROUPAMA LOIRE BRETAGNE	200
INVIVO NSA	200

ETABLISSEMENTS	EFFECTIF
LA POSTE	100
LOJEO	100
MSA DES PORTES DE BRETAGNE	200
MULTIPLAST	100
OFFICE PUBLIC DE L HABITAT DU MORBIHAN	100
SAB OCEAN	100
SAUR	100
SIGMAPHI	100
SILGOM	1 000
SOC TECH ARMOR CAOUTCHOUC ELASTOMERE	100
SOCIETE D EXPLOITATION OCEANE	500
SOCOMORE	50
SOGEA BRETAGNE B T P	50
SPECIALITES PET FOOD	200
STEF LOGISTIQUE VANNES	50
SUPER U MORAER	100
UNIVERSITE DE BRETAGNE SUD	200
VANNES GOLFE HABITAT OPH	100
XO CONSEIL	70
TOTAL	14 420

Entreprise ayant une convention de PDE avec GMVA en 2018

GMVA assure par ailleurs des missions de conseils en mobilité auprès des élèves du primaire (environ 40 classes et 1 000 élèves rencontrés depuis 2014).

Le conseil en mobilité : une démarche lancée en 2012, dont les retombées sont difficilement quantifiables mais qui est à poursuivre

2.3.9.2. La coopération entre Autorités Organisatrices de la mobilité

GMVA collabore avec les autres Autorités Organisatrices des transports, et en particulier la Région Bretagne, pour développer l'intermodalité sur son territoire. À ce titre, elle participe au Système d'Information Multimodal (calcul d'itinéraires) MobiBreizh (<http://www.breizhgo.com/fr/>).

En ce qui concerne l'intégration tarifaire mise en place avec les autres réseaux, on dénombre :

- 3 titres (unitaire, abonnement mensuel -26 ans et abonnement mensuel pour tous) pour les correspondances entre le réseau routier régional BreizhGo et le réseau Kicéo,
- 2 titres (abonnement mensuel -26 ans et abonnement mensuel pour tous) pour les correspondances entre le réseau TER et le réseau Kicéo.

2.3.9.3. Le covoiturage

À ce jour, GMVA compte 26 aires de covoiturage pour 573 places. Quasiment toutes les communes en sont équipées.

Comme demandé au PDU 2011-2020, ces aires sont multifonctionnelles grâce à l'installation d'abris-vélos ou encore, sur certaines, d'une connexion avec les réseaux de transports collectifs ou l'installation de bornes de recharges de véhicules électriques.

1 aire supplémentaire et l'extension de 5 aires actuelles sont en projet, permettant la création de 148 places supplémentaires. Ainsi, d'ici 2020, GMVA bénéficiera de 27 aires pour 721 places.

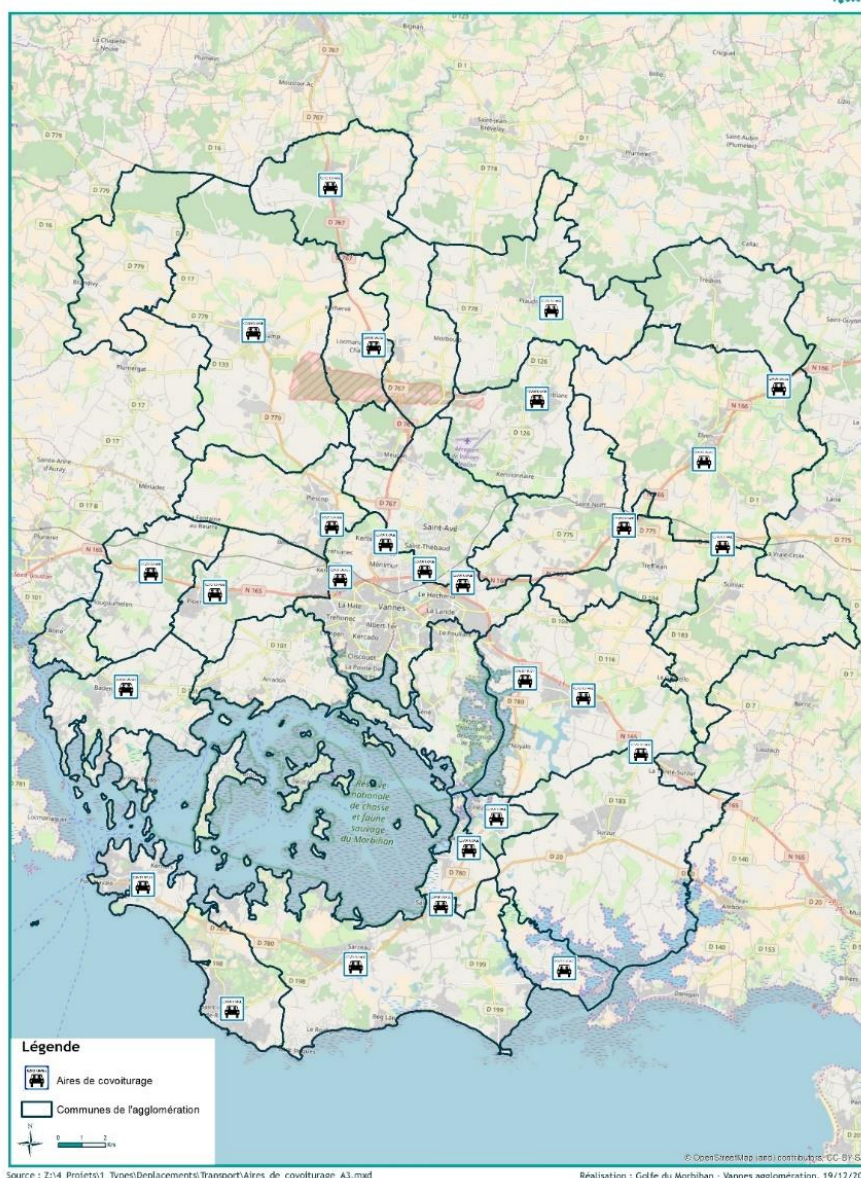
On notera que l'utilisation des aires est très hétérogène ; certaines étant saturées et d'autres sous-occupées.

En tout état de cause, il convient de constater que les usages les plus importants se concentrent sur les aires situées sur les nœuds de circulation des axes routiers les plus fréquentés (RN165, RN 166).

Commune	Nom de l'aire	Places	Usage
Vannes	Chapeau Rouge	48	Usage proche ou égal à 100%
Vannes	Atlanville	12	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Vannes	Trois Rois	49	Usage important compris entre 75 et 90%
Saint-Avé	Echonova	18	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Plescop	Kermaria	25	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Ploeren	Les Deux Moulins	49	Usage proche ou égal à 100%
Plougoumelen	Kénéah	26	Usage faible à moyen (25 à 50%)
Baden	Toulbroche	12	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Grand-Champ	Cimetière	36	Usage important compris entre 75 et 90%
Locmaria-Grand-Champ	Collec	15	Usage important compris entre 75 et 90%
Colpo	Halte Multimodale	21	Usage non connu
Plaudren	Plaudren	6	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Elven	Kerchoux	8	Usage important compris entre 75 et 90%
Elven	Lamboux	87	Usage important compris entre 75 et 90%
Elven	Le Penrho (Sulniac)	14	Usage faible à moyen (25 à 50%)
Saint-Nolff	Kerboulard	15	Usage proche ou égal à 100%
Theix	Since	37	Usage proche ou égal à 100%
Theix	Croix de Lann	26	Usage proche ou égal à 100%
Theix	Centre	7	Usage faible à moyen (25 à 50%)
Le Hézo	RD 780	21	Usage faible à moyen (25 à 50%)
Saint-Armel	Saint-Armel	5	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Sarzeau	Saint-Colombier	10	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Saint-Gildas de Rhuys	Saint-Gildas de Rhuys	2	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Sarzeau	PEM	10	Usage non connu
Arzon	Arzon	9	Usage non connu
Le Tour du Parc	Le Tour du Parc	5	Usage nul ou quasi nul (moins de 25%)
Total nombre de places		573	

Usage des aires de covoiturage (source GMVA)

Aires de covoiturage



Carte des aires de covoiturage en 2017 (source GMVA)

Par ailleurs, on notera qu'un service d'accompagnement au changement de comportements est animé par l'association Covoiturage+, avec laquelle GMVA a décidé de collaborer depuis le début de l'année 2018 pour le développement du covoiturage.

Par ailleurs, GMVA intégrera prochainement Ouest Go, plate-forme de mise en relation des usagers, les 3 volets Infrastructures - Sensibilisation - Mise en relation étant indissociables pour qu'une politique en faveur du covoiturage soit efficace.

Un développement important des aires de covoiturage ces dernières années.
De nouvelles actions à inventer pour aller plus loin dans le développement du covoiturage

2.3.10. Déplacements et tourisme

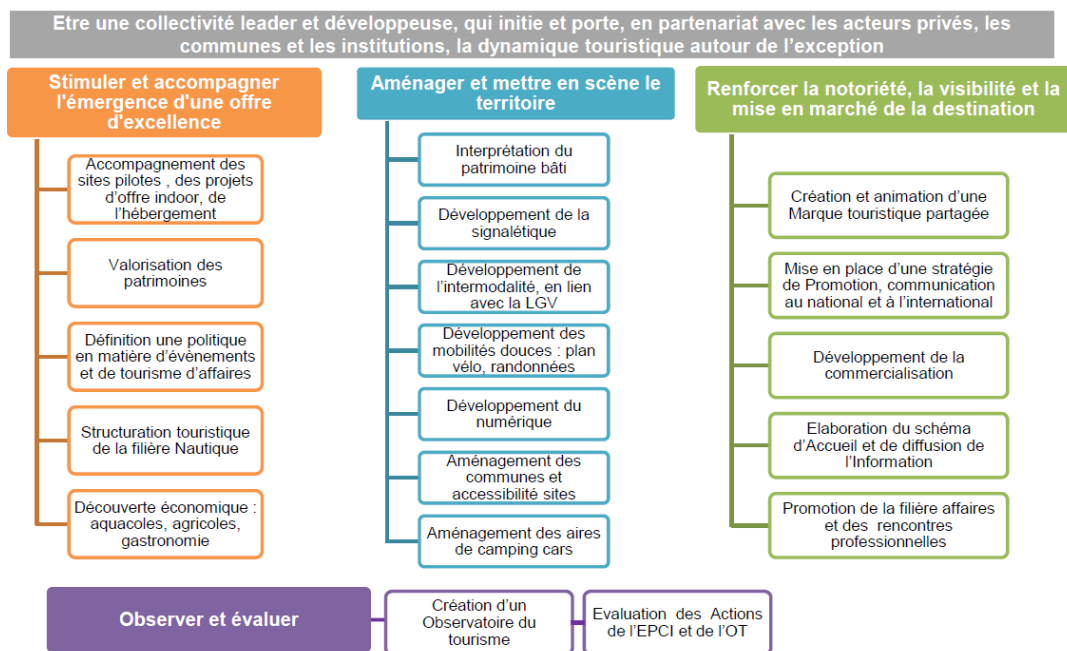
2.3.10.1. Le schéma de développement touristique

Le schéma de développement touristique de l'agglomération, réalisé dernièrement par GMVA, affiche les objectifs suivants :

- Le renforcement de la notoriété et de l'image de la destination (devenir une destination bretonne incontournable et la destination phare de Bretagne Sud),
- La captation de nouvelles clientèles, primo visiteurs, pour des séjours, des week-ends, des escales,
- La participation du tourisme à l'attractivité territoriale, économique, résidentielle.

Afin d'atteindre ces objectifs, le schéma directeur propose un plan d'actions pour les 5 prochaines années. Parmi les mesures proposées, un certain nombre d'entre-elles concernent directement les déplacements et la mobilité :

- Renforcer la signalétique et créer des routes et circuits thématiques,
- Renforcer l'intermodalité sur le territoire
 - o Encourager le développement de l'intermodalité (vélos/ TC / transports maritimes),
 - o Intégrer la dimension tourisme dans l'offre de transport de l'agglomération (transports en commun, transports maritimes),
- Faire de la gare SNCF une porte d'entrée touristique et porter la mise en place des nouveaux services d'accueil des touristes,
- Poursuivre le développement du tourisme à vélo au travers d'un plan vélo,
- Poursuivre le développement du réseau de sentiers de randonnée,
- Structurer des services spécifiques pour l'itinérance à vélo (offre de services et équipements labellisés accueil vélo),
- Accélérer la mise en accessibilité des sites et équipements,
- Lancer une réflexion sur les aires de camping-car.



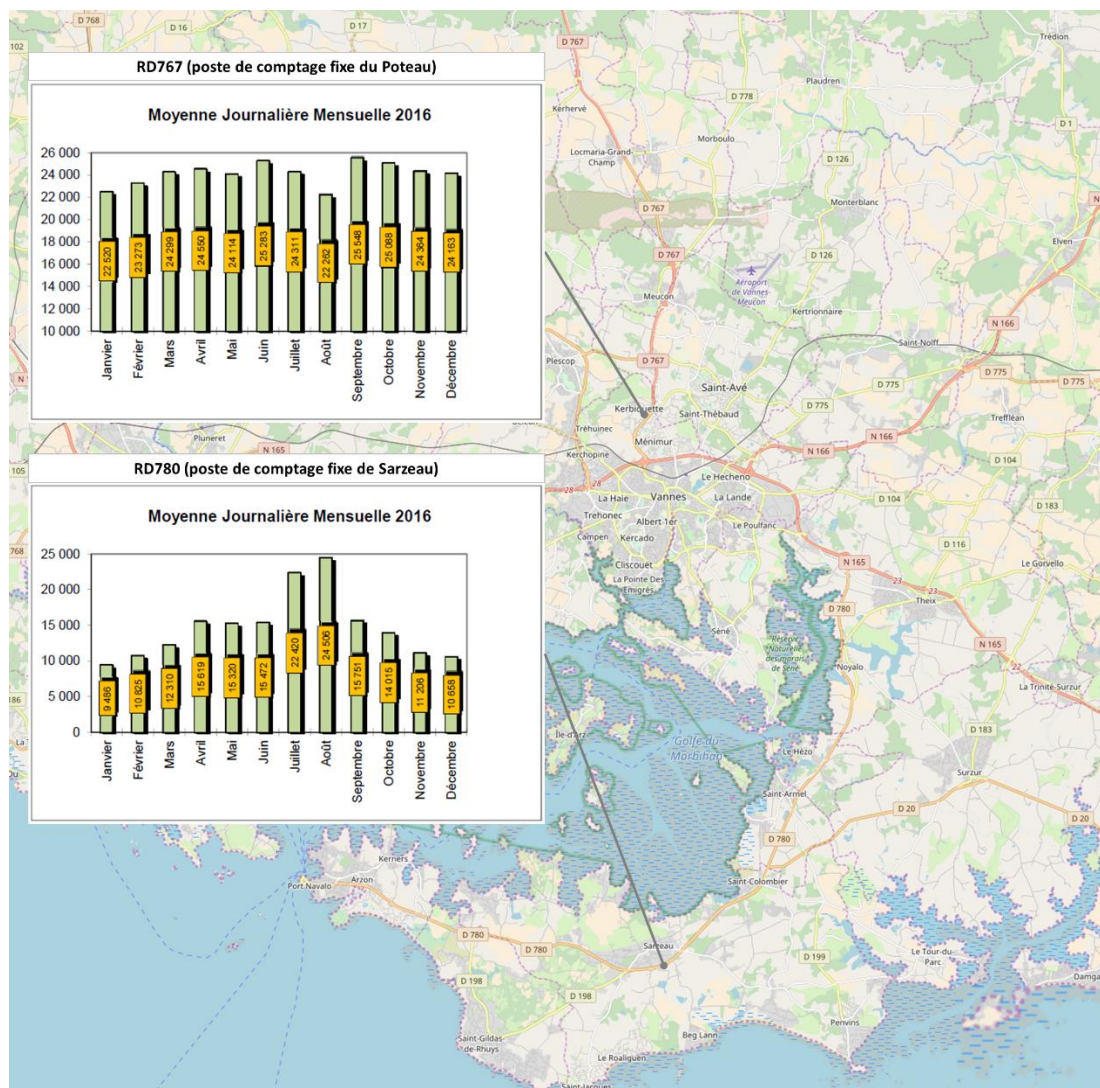
Le plan d'actions du schéma directeur touristique de GMVA

2.3.10.2. Tourisme et transports : la demande en déplacements

En saison estivale, la population est globalement multipliée par deux sur le territoire de GMVA (-150 000 lits touristiques cf. « La population en saison touristique » page 10) ; cet afflux touristique se concentrant en particulier sur les communes littorales.

Trafic automobile en saison estivale

Si le trafic automobile reste stable l'été à l'intérieur des terres (sur la RD767, le trafic en juillet-août est identique au trafic en hiver), il augmente significativement sur les communes littorales (sur la presqu'île de Rhuys, le trafic en juillet-août sur la RD780 est le double du trafic en hiver).



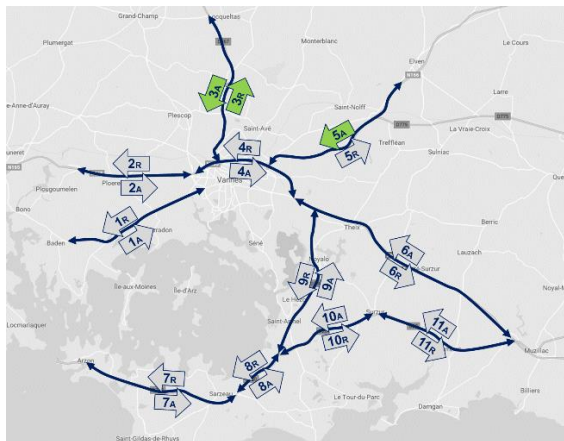
Évolution mensuelle du trafic sur la RD767 et la RD780 (source CD56)

Temps de parcours en saison estivale

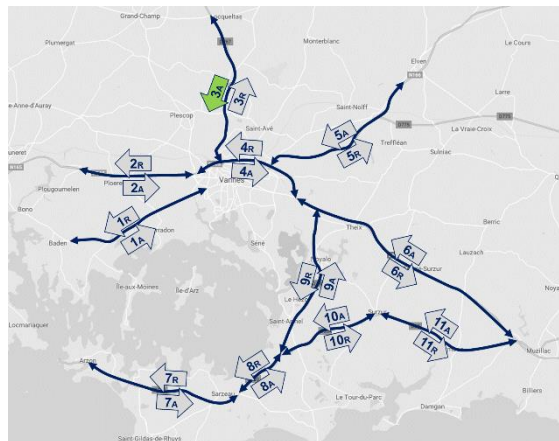
Des relevés de temps de parcours ont été réalisés du 19 au 21 juillet et du 26 au 28 juillet (jeudi à samedi) à l'aide de l'API Google trafic (détails en annexe).

Ces relevés permettent de tirer les conclusions suivantes :

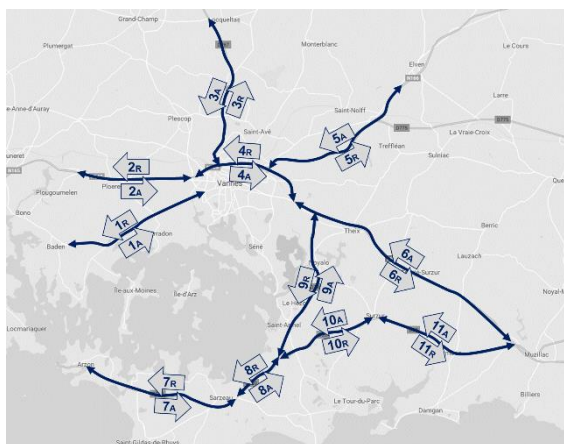
- À l'heure de pointe du matin (7H-9H), les temps de parcours en saison estivale sont comparables, voire légèrement inférieurs, aux temps de parcours hors saison.



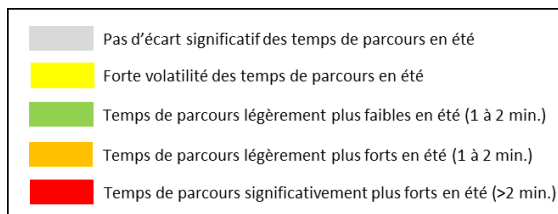
Jeudi matin



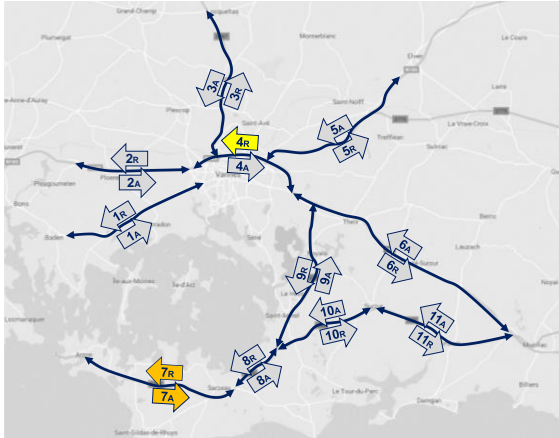
Vendredi matin



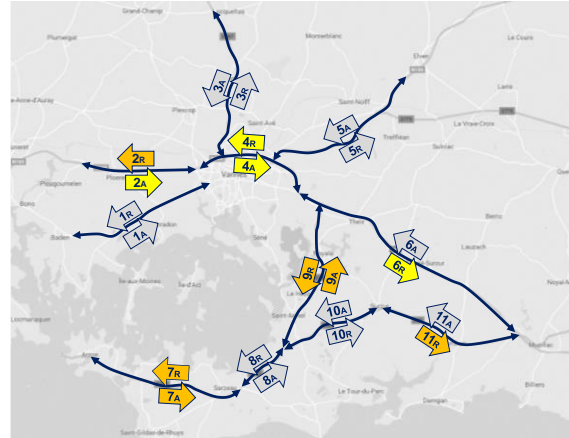
Samedi matin



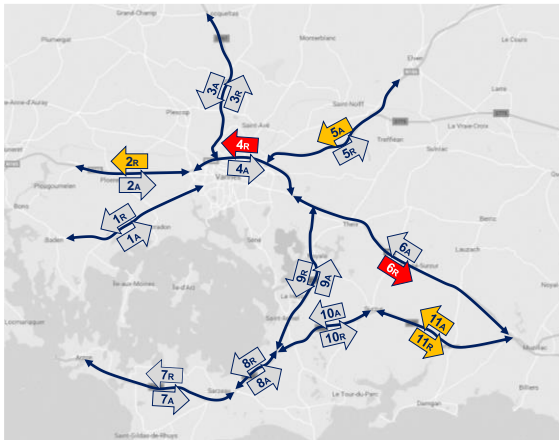
- L'après-midi (15H-19H), les temps de parcours en saison estivale restent globalement comparables aux temps de parcours hors saison, hormis :
 - o Sur la RN165 où le trafic estival génère une forte volatilité des temps de parcours et de grosses difficultés de circulation le samedi.
 - o Sur la presqu'île de Rhuys, où l'augmentation des temps de parcours reste toutefois très mesurée (+1 à 2 minutes pour un trajet de 10 minutes).



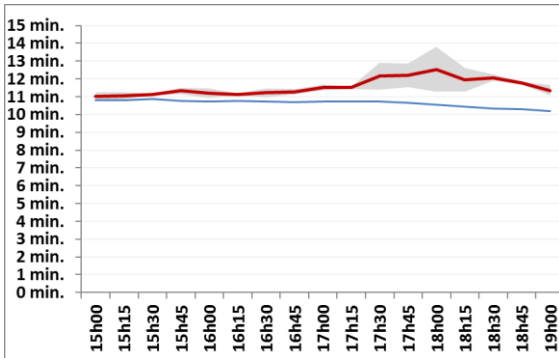
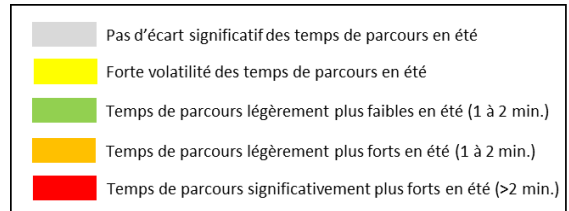
Jeudi après-midi



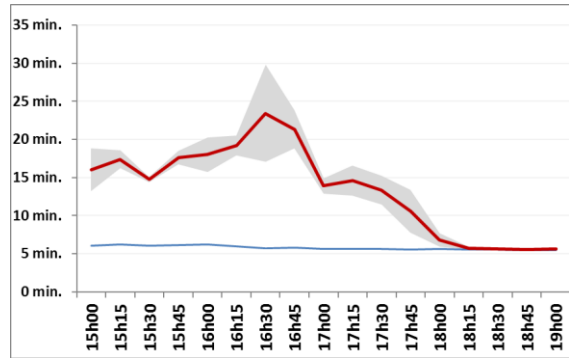
Vendredi après-midi



Samedi après-midi



RD780 le vendredi après-midi (poste 7A)



RN165 le samedi après-midi (poste 4R)

Des conditions de circulation qui restent globalement satisfaisantes, hormis sur la RN165 qui supporte de fortes congestions le samedi

2.3.10.3. Tourisme et transports : l'offre actuelle

Actuellement, l'offre de transport dédiée à l'activité touristique s'articule autour :

- De services de transports collectifs communaux en saison estivale, gratuits pour l'utilisateur :
 - o Estibus à Sarzeau (en juillet / août les jours jour du marché),
 - o Arzibus à Arzon (en juillet / août pour la desserte de port Navalo et des principaux villages d'Arzon),
 - o Navette du Moustoir à Arradon (d'avril à fin septembre pour la desserte de la pointe).
- De services de navettes maritimes (passeurs) :
 - o « Le Petit Passeur » entre St Armel et Séné (d'avril à septembre / environ 7 000 voyages / saison),
 - o Liaison entre la cale de Séné (Barrarac'h) et Vannes (Conleau) (expérimentation 2018 du 2 juin au 16 septembre).
 - o Le passeur du Lenn : Liaison le Tour du Parc / Damgan
- Des services de passeurs privés.





Principales offres de transports dédiées à l'activité touristique

2.4. Les enjeux à retenir pour le PDU

À ce stade de la réflexion, les enjeux du PDU peuvent se classer en 3 grandes familles :

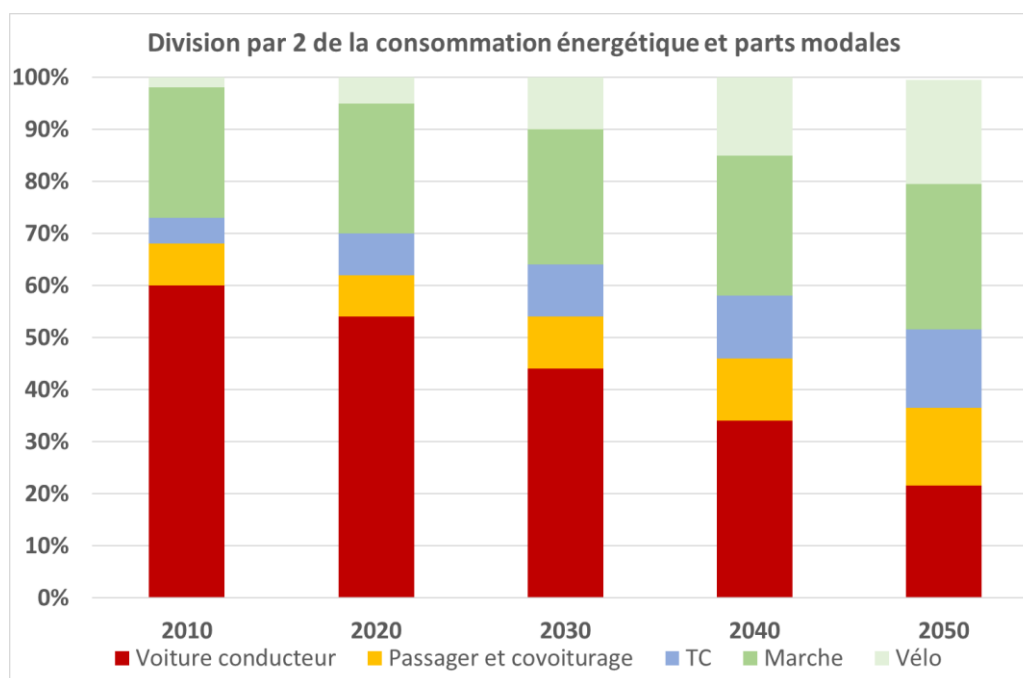
- Les enjeux croisés PCAET - PDU : quelle ambition pour la maîtrise du trafic automobile ?
- Les enjeux croisés SCOT - PDU : quel développement périurbain pour les années à venir ?
- Les enjeux propres à la politique de transport.

2.4.1. PDU & PCAET : quelle ambition pour la maîtrise des flux automobiles ?

Les orientations retenues dans le cadre du PCAET auront un impact majeur sur la stratégie du PDU.

À titre d'illustration, pour diviser par 2 la consommation énergétique des transports de voyageurs à l'horizon 2050, il faudrait ramener la part modale automobile (conducteur) de 60% en 2008 à environ 20% en 2050 (soit, environ 45% dès 2030).

À titre d'exemple, cela revient à dire qu'en 2050, un pendulaire qui effectuerait 5 fois par semaine le même trajet pour se rendre sur son lieu de travail, devrait l'effectuer 1 fois en voiture et les 4 autres fois en transports alternatifs.



**Division par 2 de la consommation énergétique du transport de voyageurs :
Impact sur les parts modales (hyp. : pop. +0.8% par an)**

2.4.2. PDU & SCOT : quel développement périurbain ?

L'analyse des tendances passées montre un développement significatif :

- D'une part de la population des communes de seconde couronne,
- D'autre part du trafic automobile sur les principales voies radiales en approche de Vannes.

Si l'on souhaite inverser cette tendance, il est nécessaire de concevoir et mettre en œuvre de nouvelles stratégies de croissance. Ce sujet doit constituer un point central du futur SCOT.

2.4.3. Les enjeux propres à la politique de transport

Les analyses, entretiens et Groupes de travail menés dans le cadre du diagnostic du PDU ont permis de mettre en évidence différents enjeux.

Parmi ceux-ci une priorité apparaît : **la nécessité de renforcer la coopération intercommunale, en particulier pour mettre en œuvre des aménagements en faveur des transports collectifs et des vélos.**

D'autres thèmes, plus spécifiques, sont aussi à prendre en compte dans le PDU :

- **Transports collectifs :**
 - Quelle évolution envisageable pour le budget transport ?
 - Améliorer l'efficacité des transports collectifs par des infrastructures dédiées,
 - Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération,
 - Optimiser la desserte périurbaine (mis en place de lignes express et de « mini-PEM » aux arrêts, création de points de correspondance entre réseau urbain et interurbain en entrée de ville),
 - Mieux adapter l'amplitude des services aux besoins des entreprises,
 - Travailler les correspondances clés (bus / bateau - train),
 - Lancer une réflexion sur le transport maritime,
 - Désenclaver le secteur Laroiseau (besoins tous modes),

- **Modes actifs**
 - Développer les continuités cyclables de bourg à bourg,
 - En particulier, améliorer les franchissements de la RN165 et de la voie ferrée,
 - Envisager une prise de compétence de GMVA sur les aménagements cyclables,

- **Covoiturage**
 - Quelles actions envisager pour poursuivre la démarche engagée ?

- **Tourisme**
 - Mettre en place un plan de transport touristique pour mieux gérer les hyper-pointes estivales, participer à l'attractivité du territoire, mieux diffuser l'activité touristique et traiter la question de la gouvernance des navettes gratuites estivales,

- **Conseil En mobilité**
 - Atteindre les petites entreprises au travers des Plan de Déplacements Inter-Entreprises,
 - Favoriser le développement du télétravail,

- **Mise en œuvre du PDU**
 - Développer les actions de communication,
 - Favoriser les démarches partenariales et la coproduction.

3. Annexes

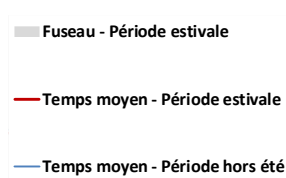
3.1. Temps de parcours en saison estivale

Les graphes ci-dessous présentent les temps de parcours relevés sur 11 axes de 7H à 9H et de 15H à 19H :

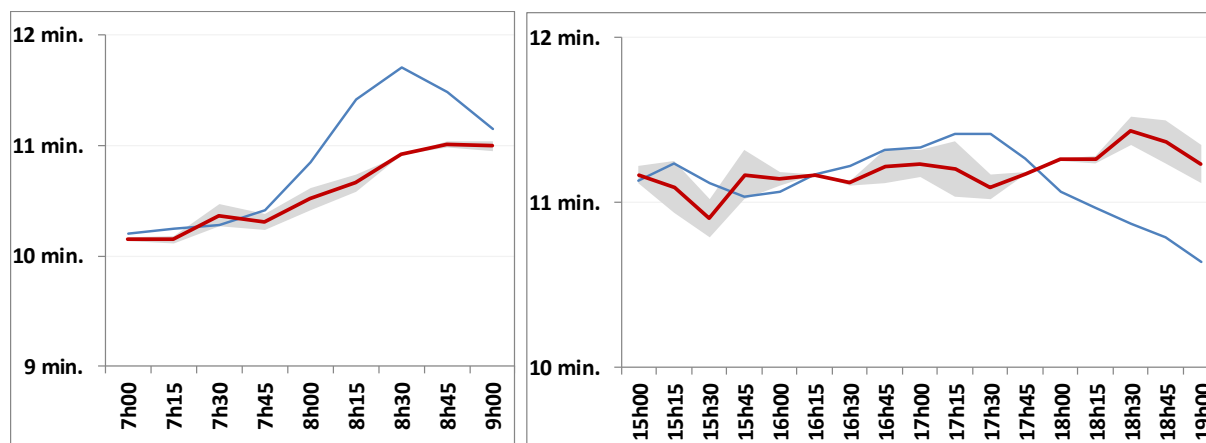
- Les jeudis 19 et 26 juillet 2018,
- Les vendredis 20 et 27 juillet 2018,
- Les samedis 21 et 28 juillet 2018.

Dans ces graphes, figurent :

- Le temps de parcours en saison estivale (en rouge) ainsi que la fourchette min/max (en gris),
- Le temps de parcours moyen durant l'année (en bleu).

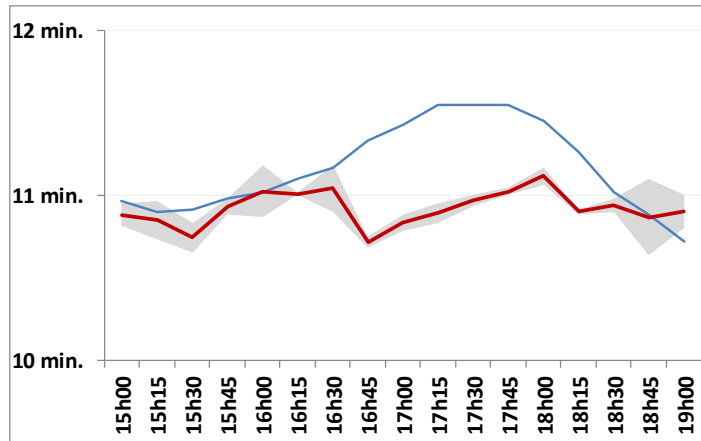
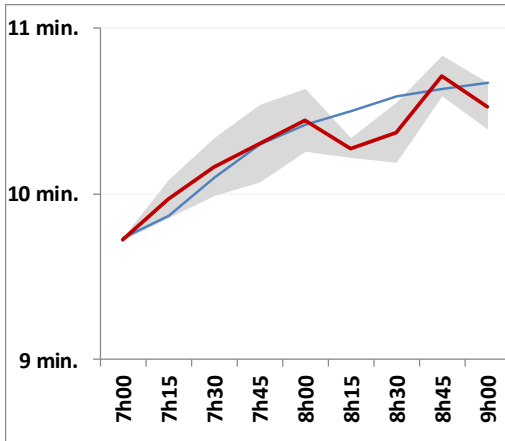


3.1.1. Jeudi en saison estivale

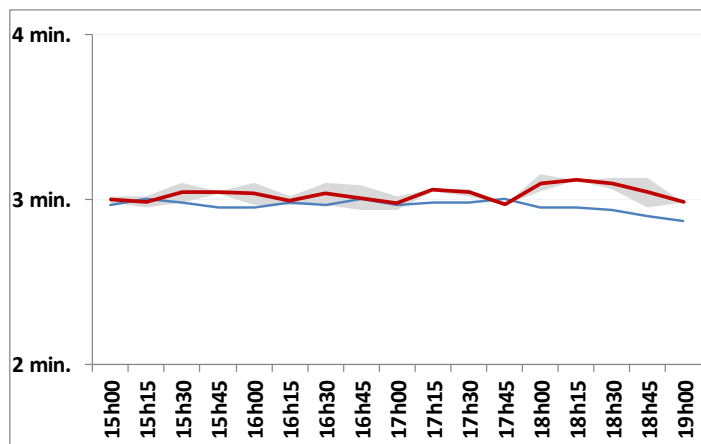
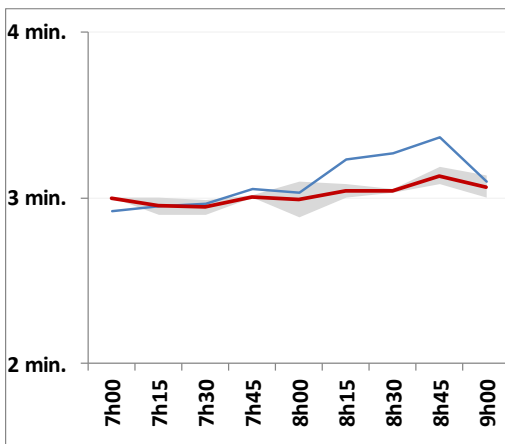


Poste 1A : RD101 de Baden vers Vannes

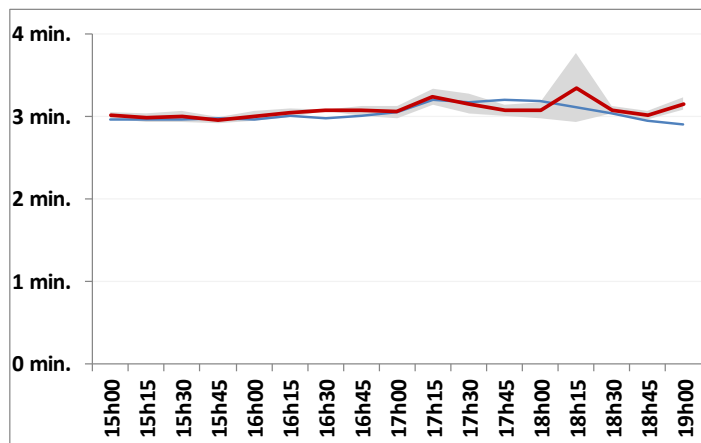
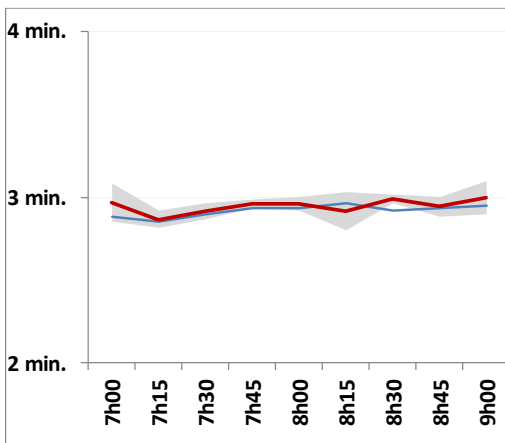
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



Poste 1R : RD101 de Vannes vers Baden

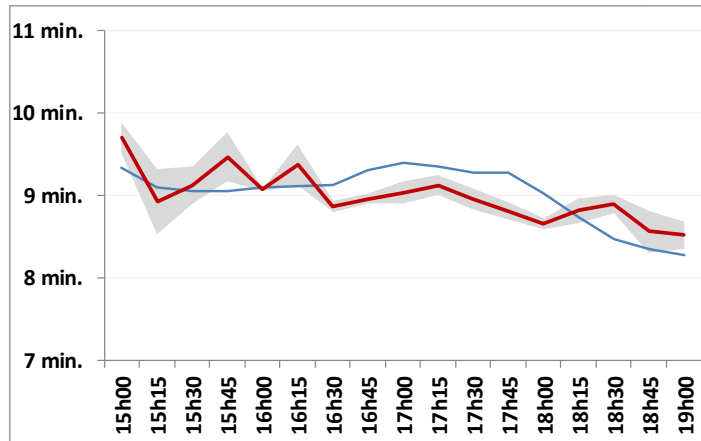
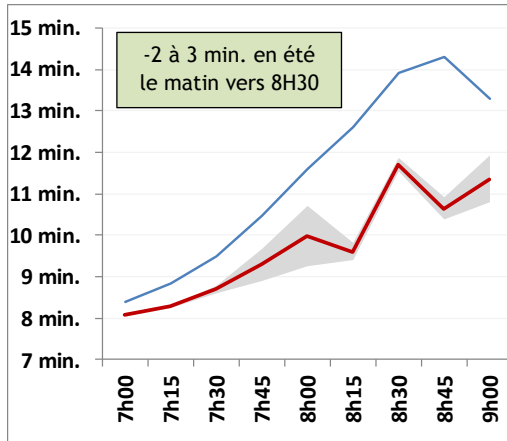


Poste 2A : RN165 de la RD127 vers Luscanen

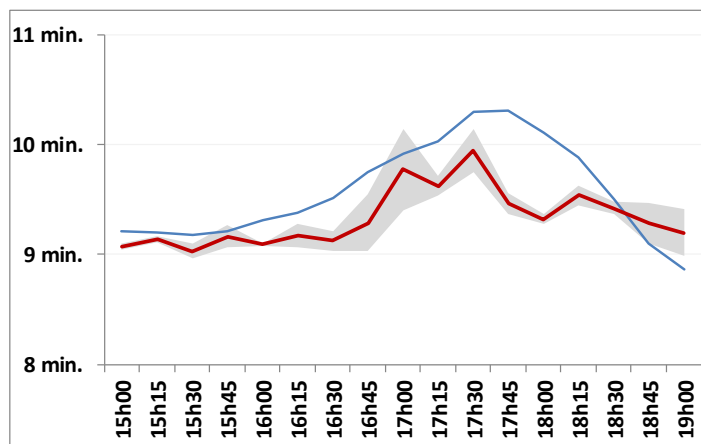
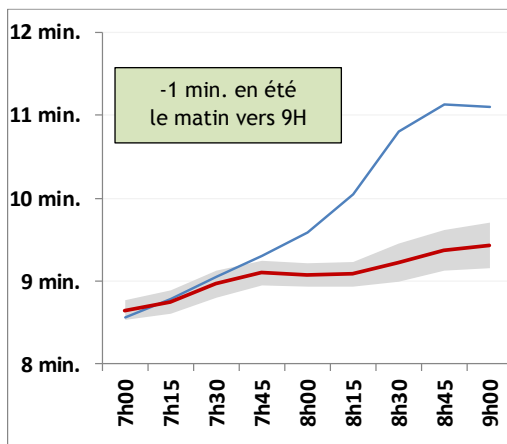


Poste 2R : RN165 de Luscanen vers la RD127

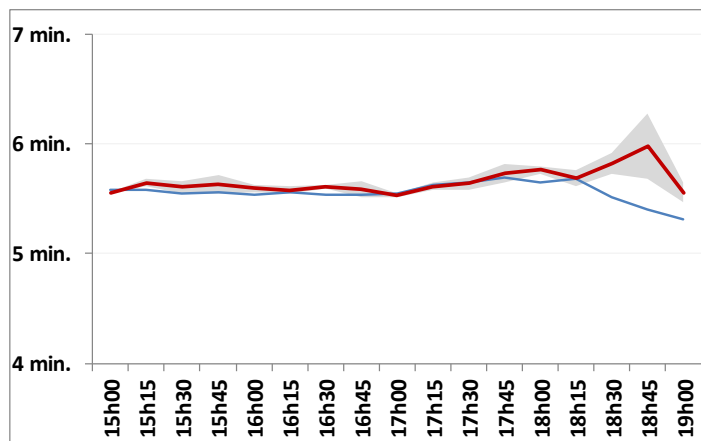
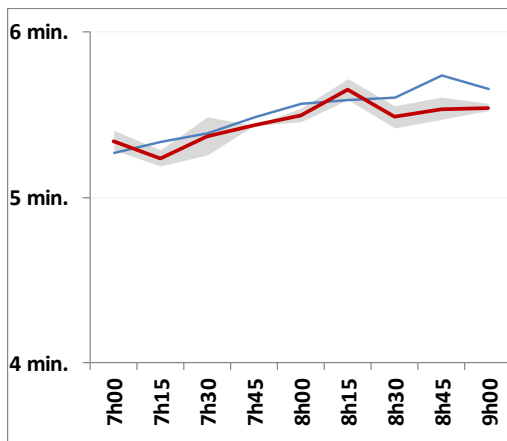
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



Poste 3A : RD767 de la RD133 vers la RN165

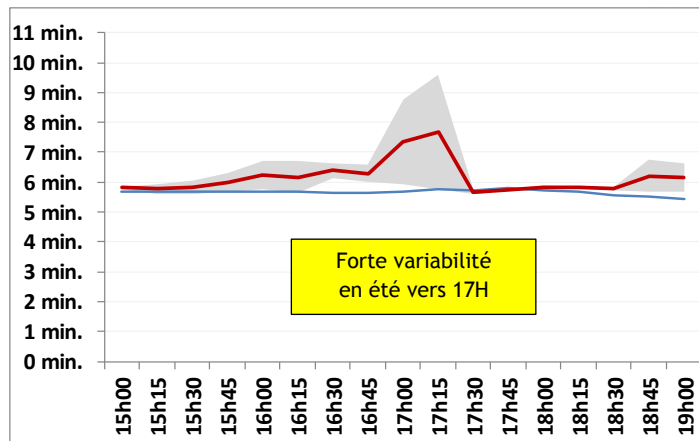
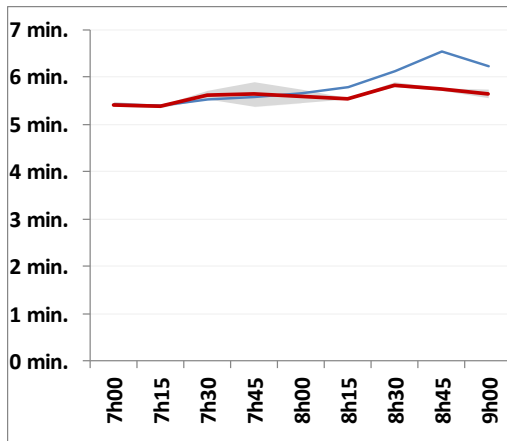


Poste 3R : RD767 de la RN165 vers la RD133

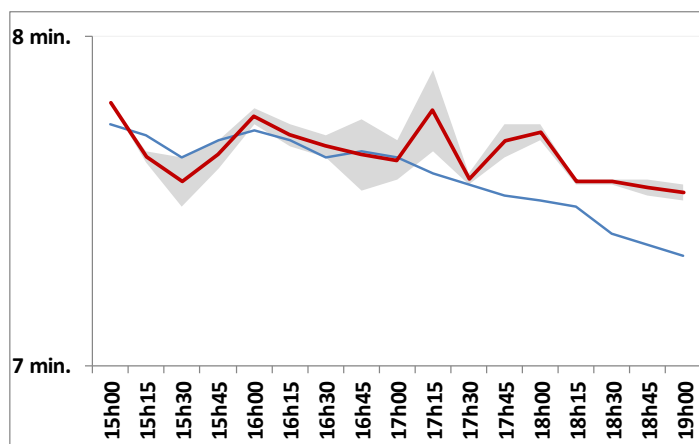
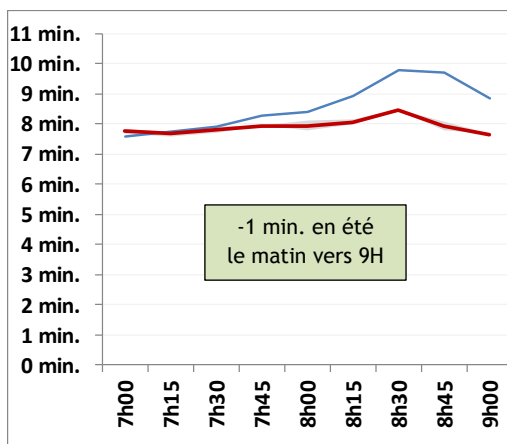


Poste 4A : RN165 de Luscanen vers St Léonard

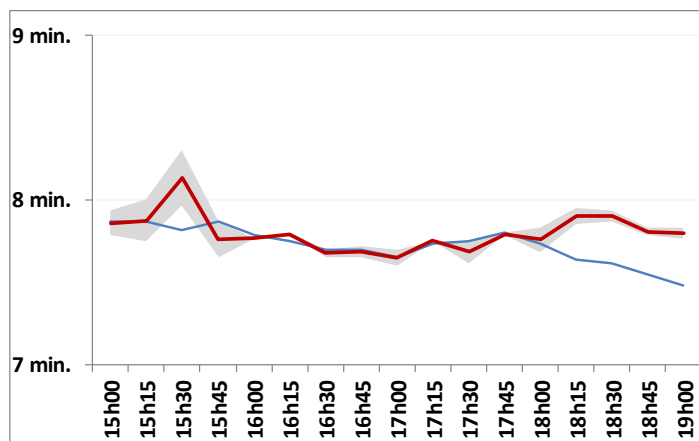
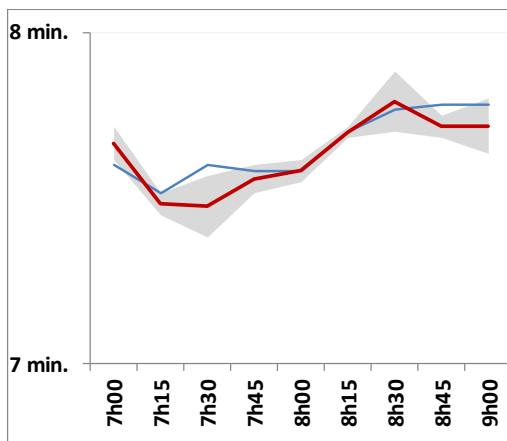
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



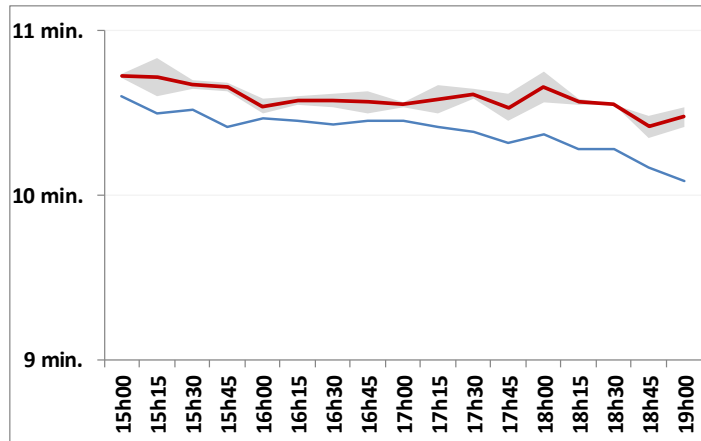
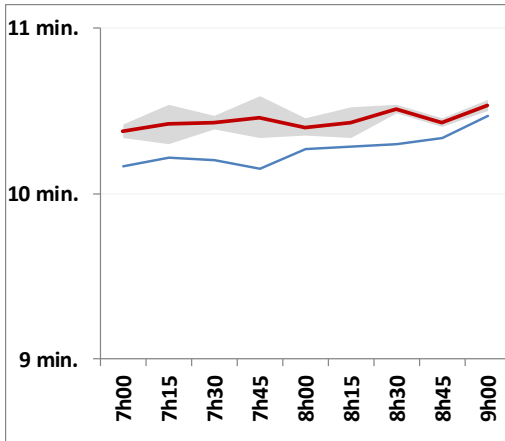
Poste 4R : RN165 de St Léonard vers Luscanen



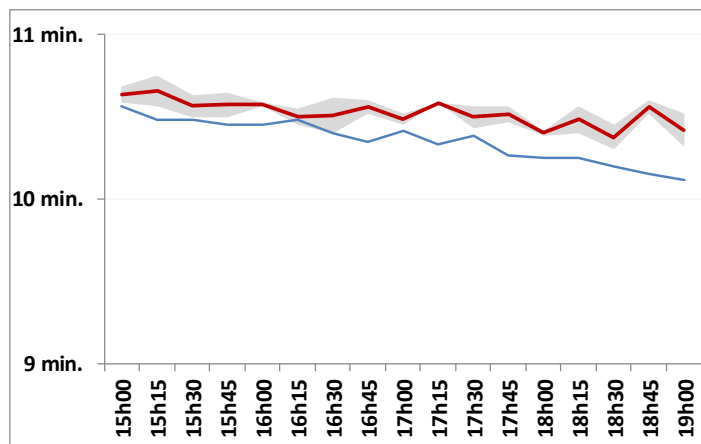
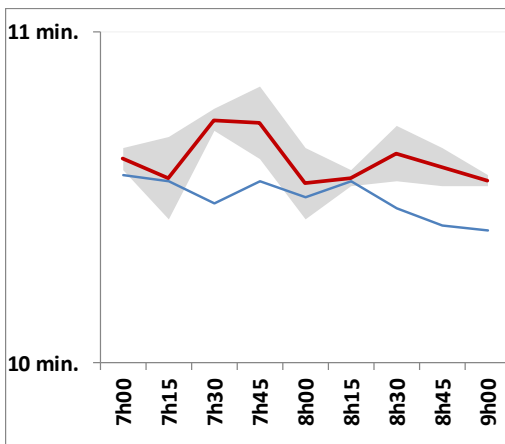
Poste 5A : RN166 de la RD1 vers la RN165



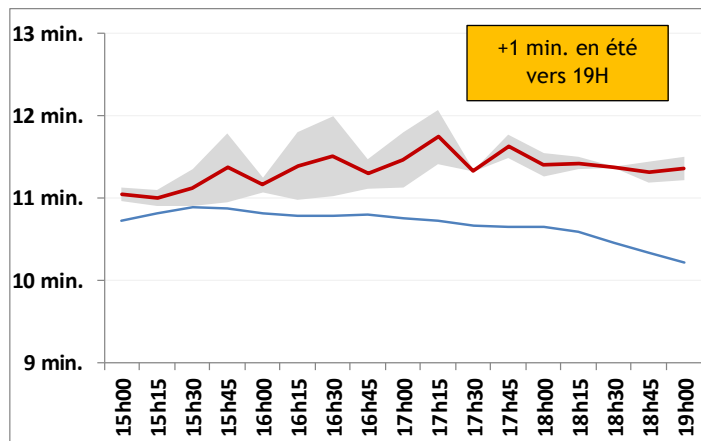
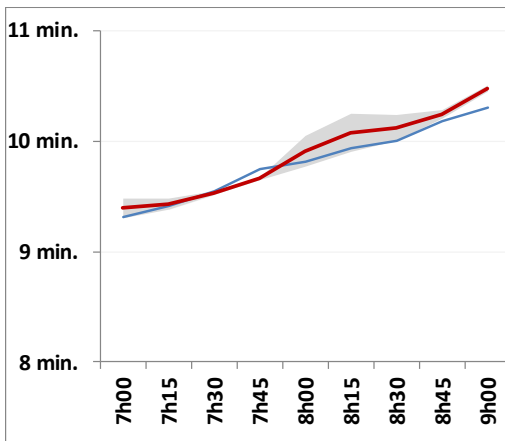
Poste 5R : RN166 de la RN165 vers la RD1



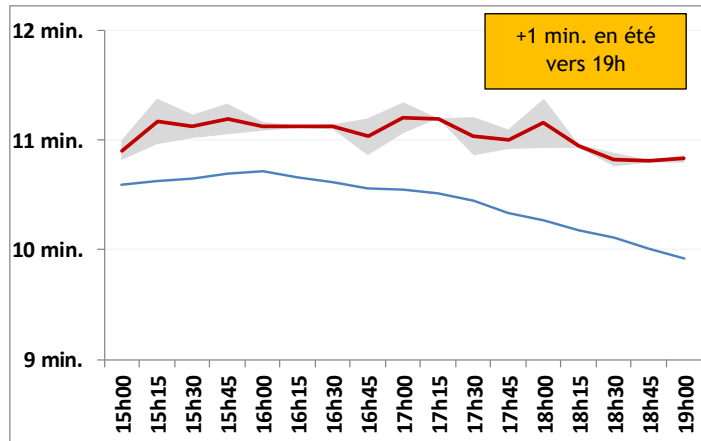
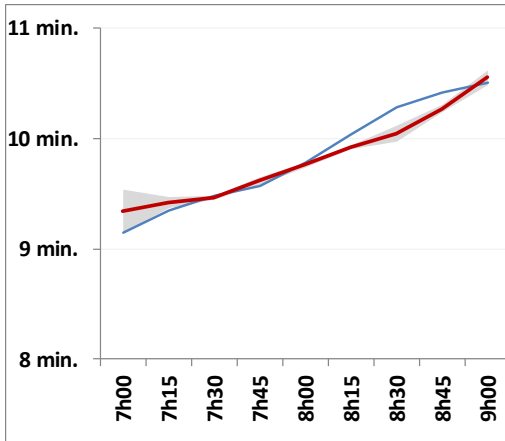
Poste 6A : RN165 de la RD20 vers St Léonard



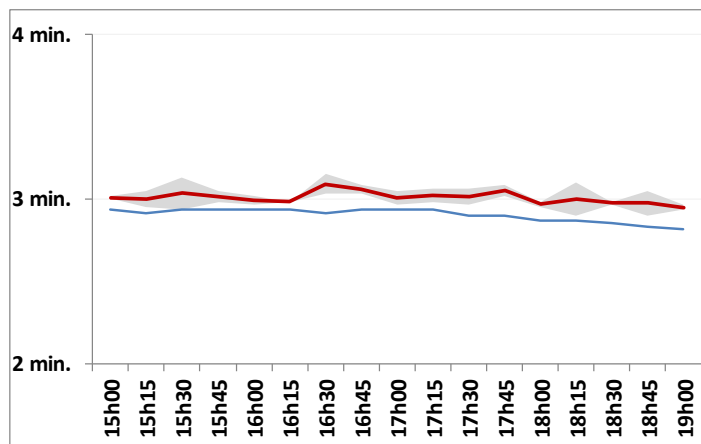
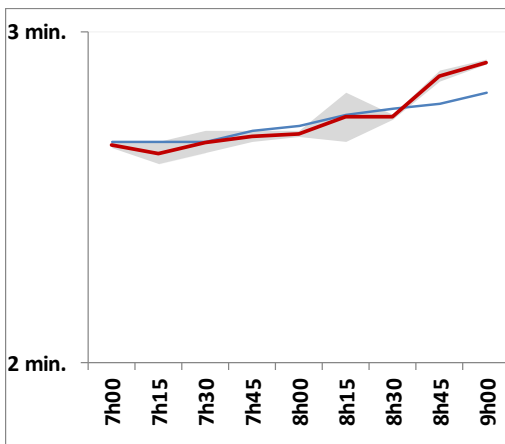
Poste 6R : RN165 de St Léonard vers la RD20



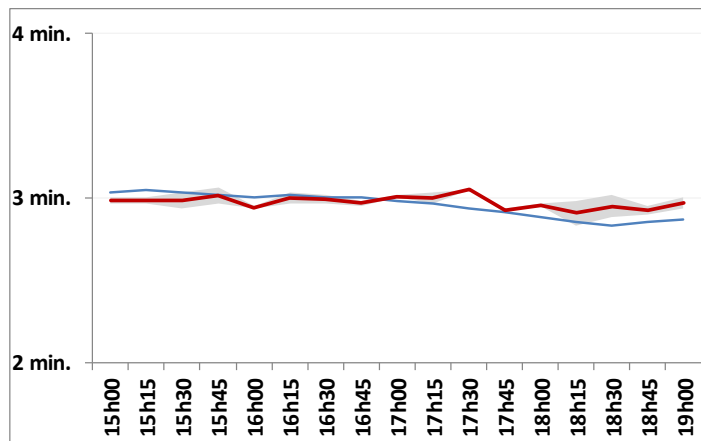
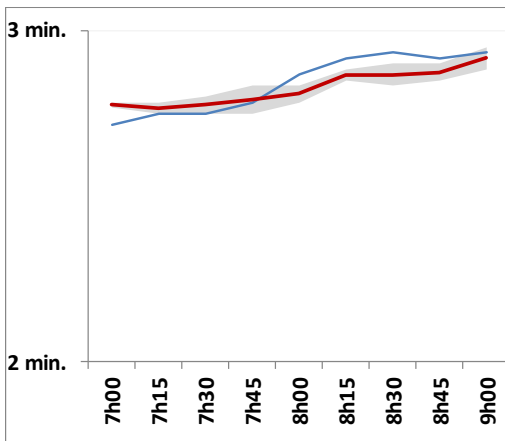
Poste 7A : RD780 de Arzon vers Sarzeau



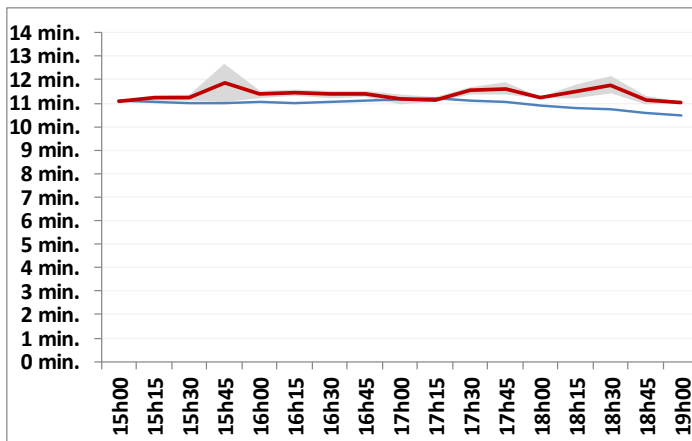
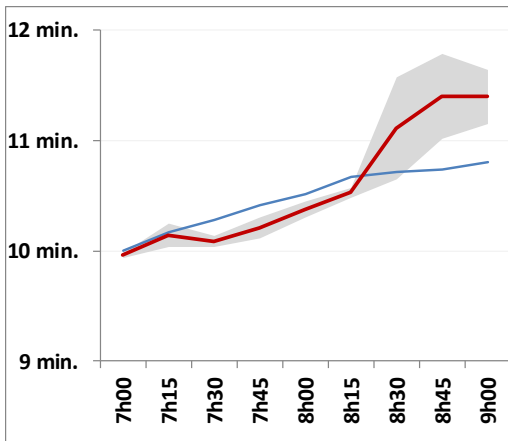
Poste 7R : RD780 de Sarzeau vers Arzon



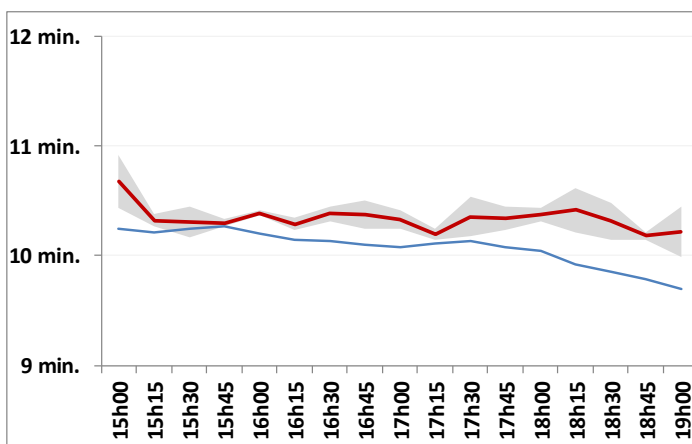
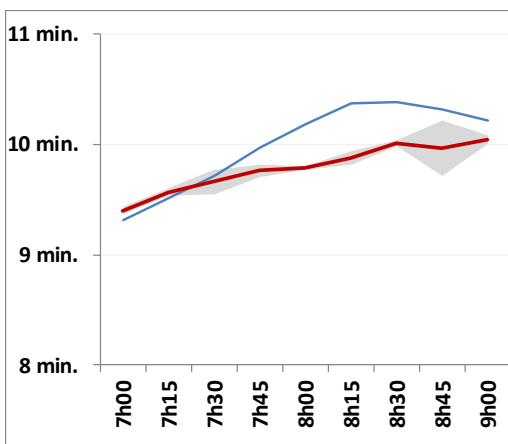
Poste 8A : RD780 de Sarzeau vers la RD20



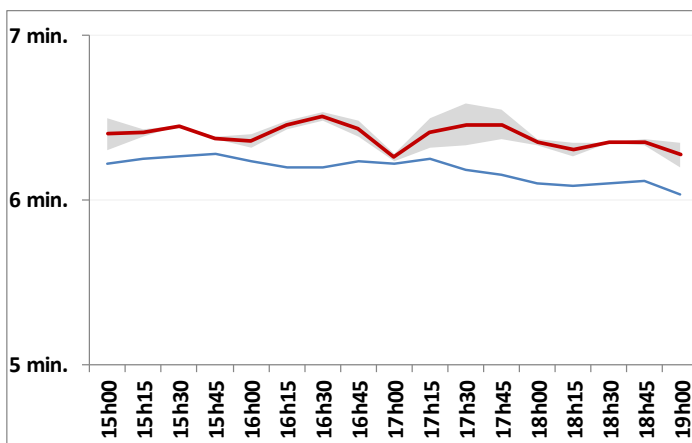
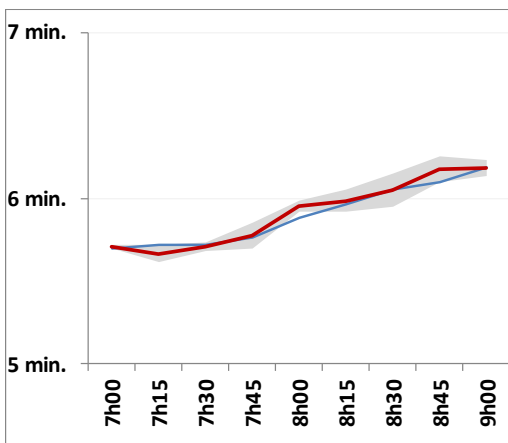
Poste 8R : RD780 de la RD20 vers Sarzeau



Poste 9A : RD780 de la RD20 vers la RN165

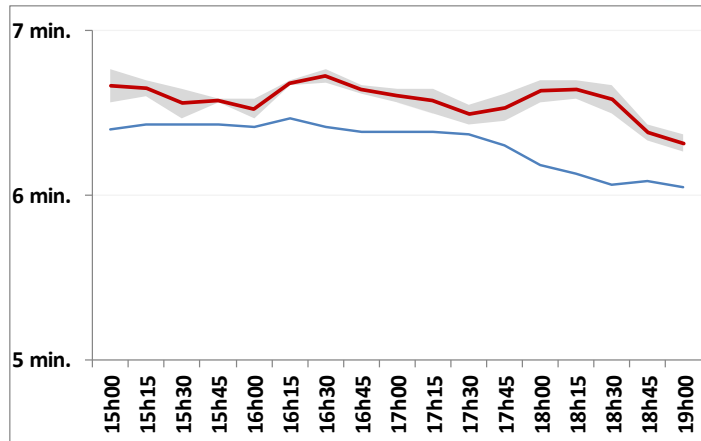
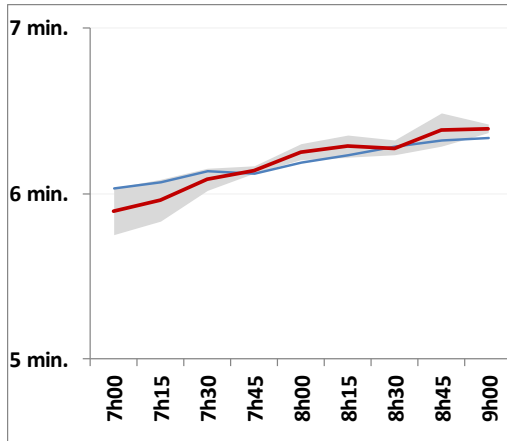


Poste 9R : RD780 de la RN165 vers la RD20

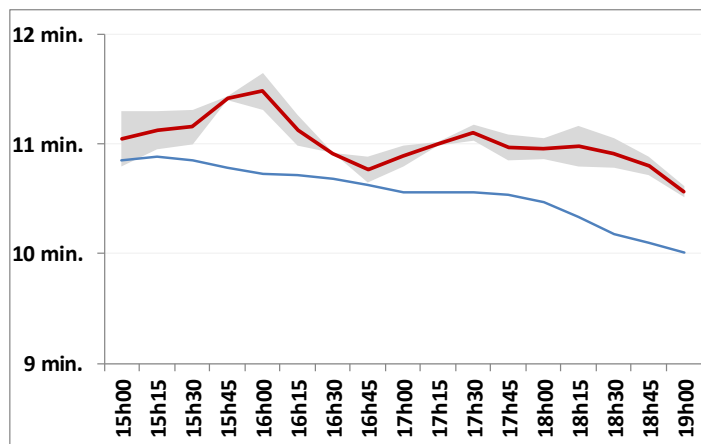
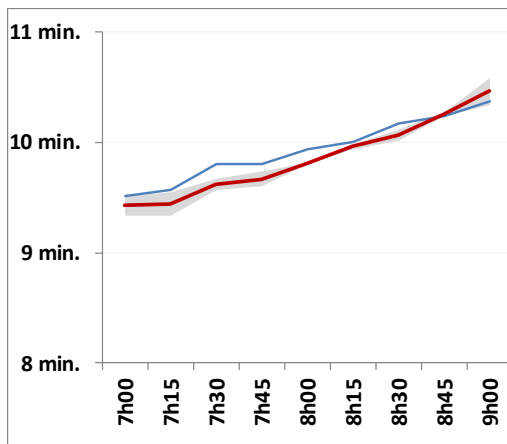


Poste 10A : RD20 de Surzur vers la DR780

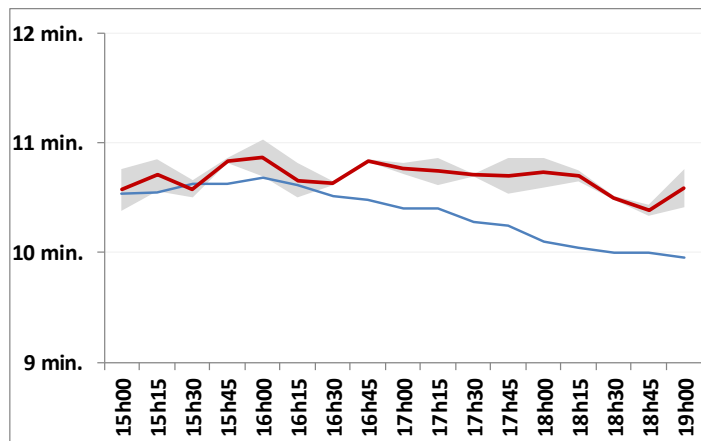
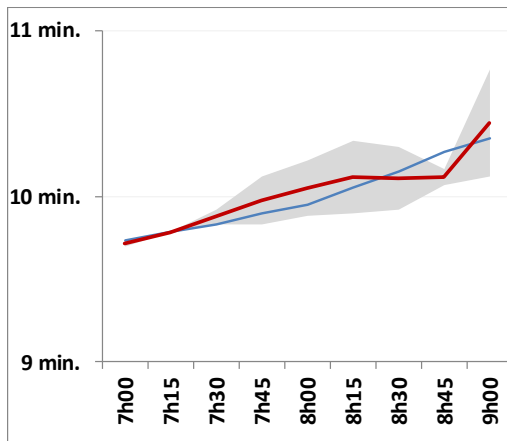
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



Poste 10R : RD20 de la RD780 vers Surzur

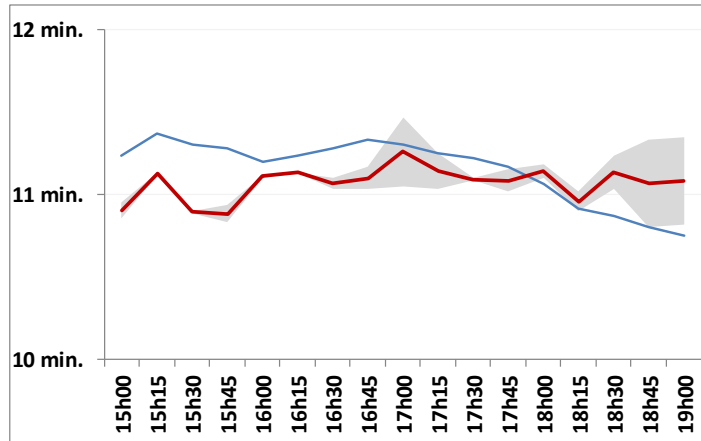
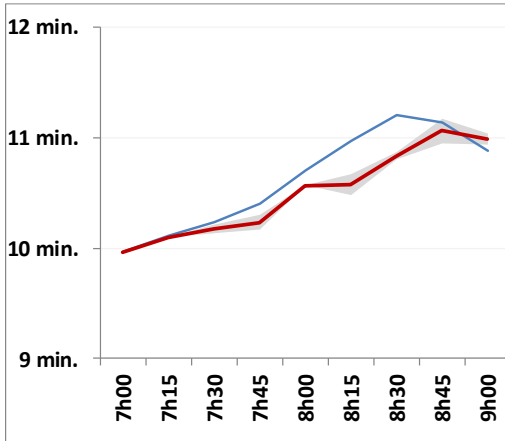


Poste 11A : RD20 de la RN165 à Surzur

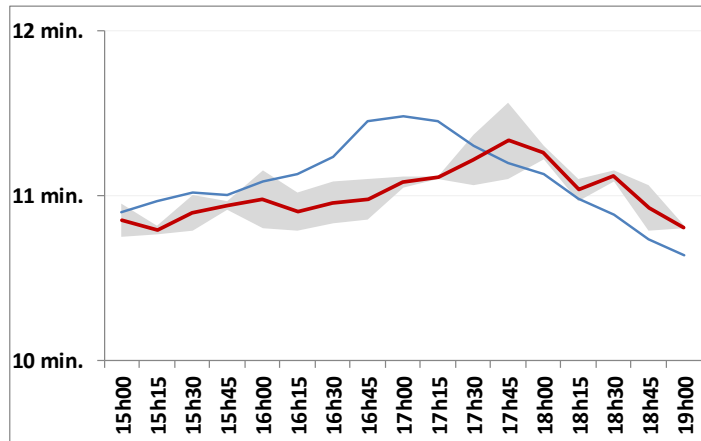
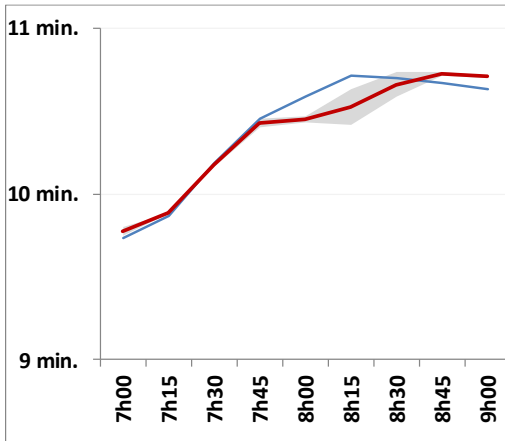


Poste 11R : RD20 de Surzur à la RN165

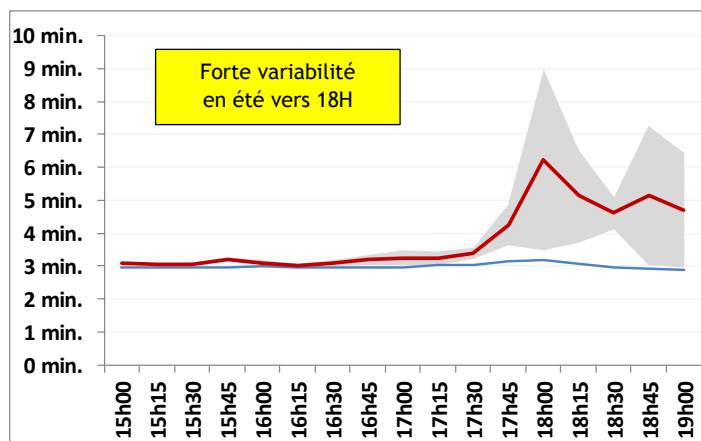
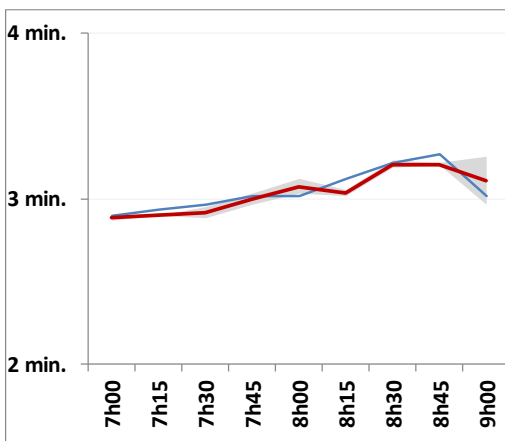
3.1.2. Vendredi en saison estivale



Poste 1A : RD101 de Baden vers Vannes

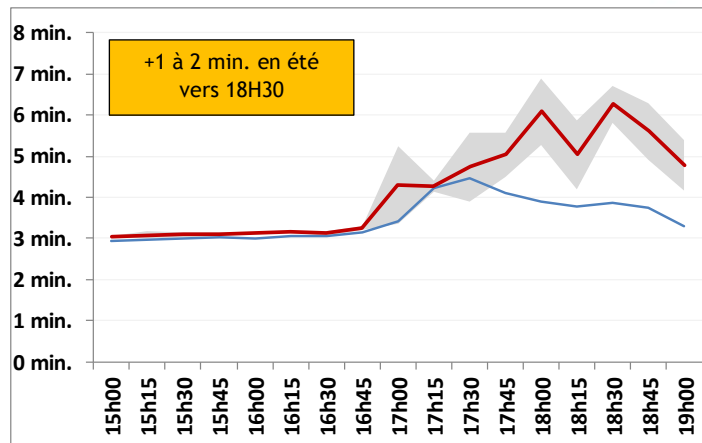
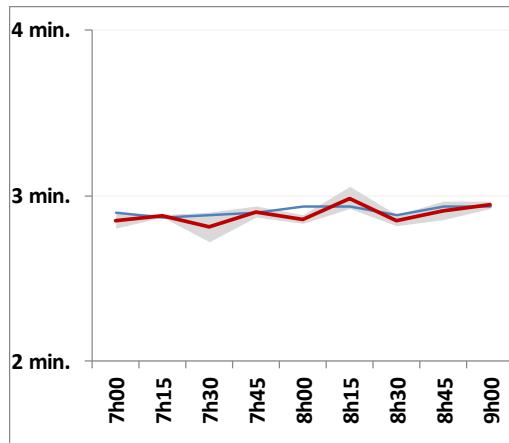


Poste 1R : RD101 de Vannes vers Baden

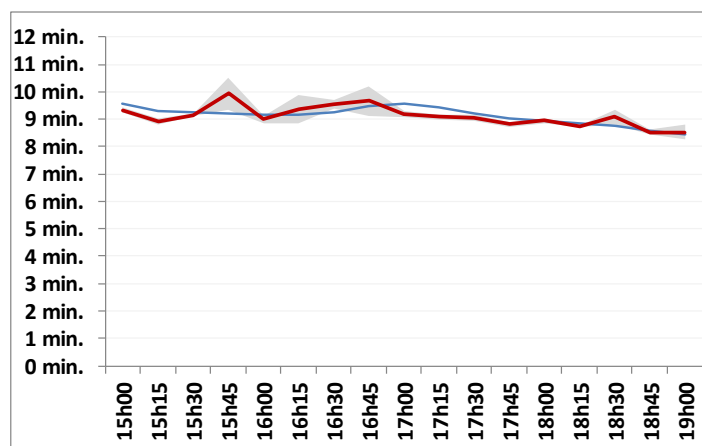
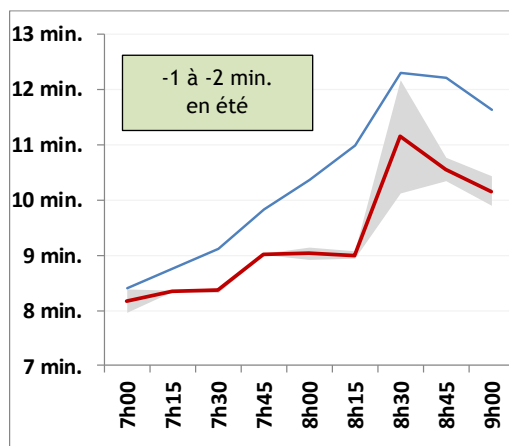


Poste 2A : RN165 de la RD127 vers Luscanen

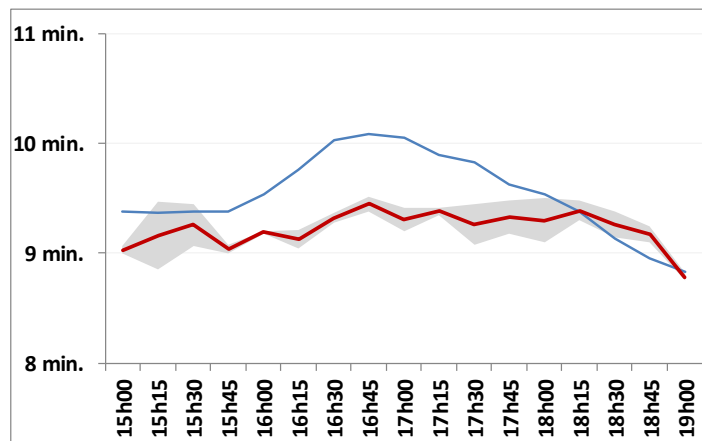
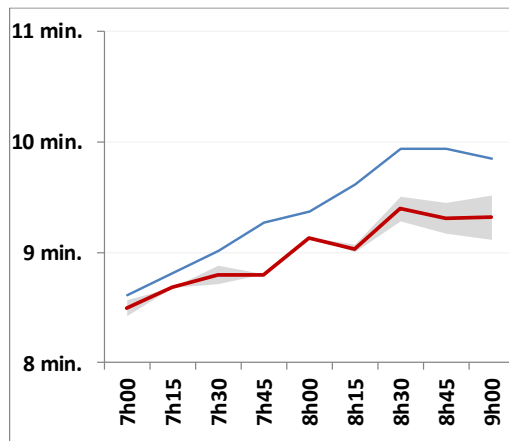
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



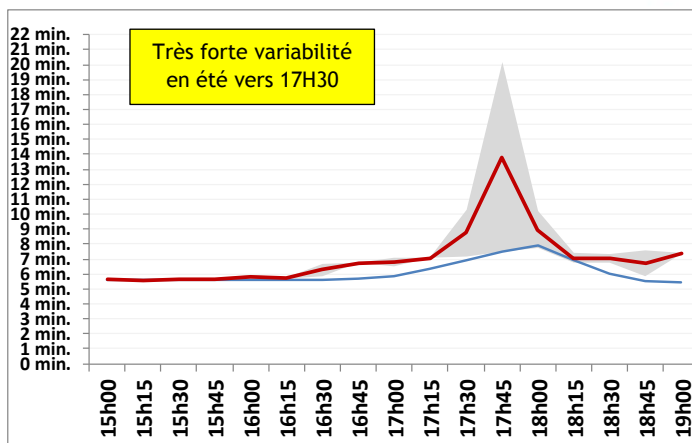
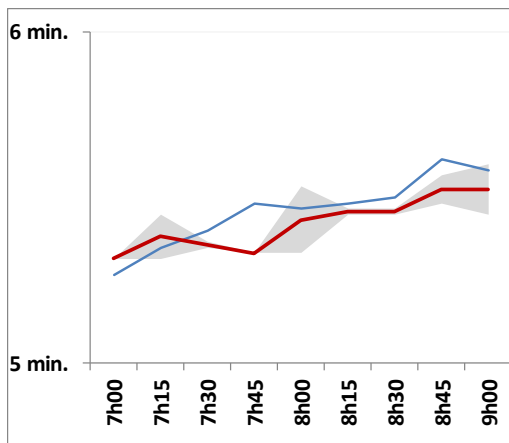
Poste 2R : RN165 de Luscanen vers la RD127



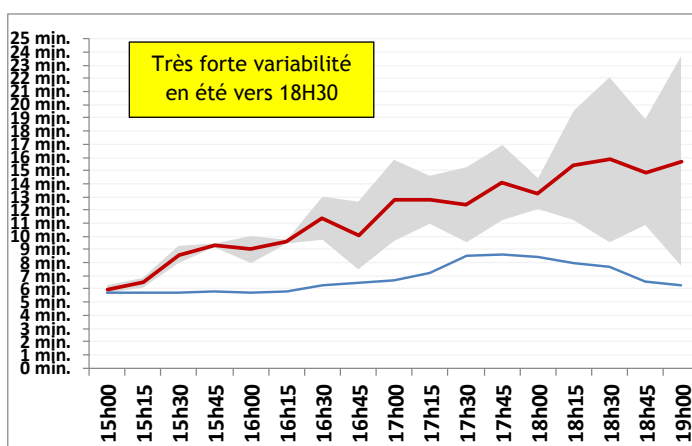
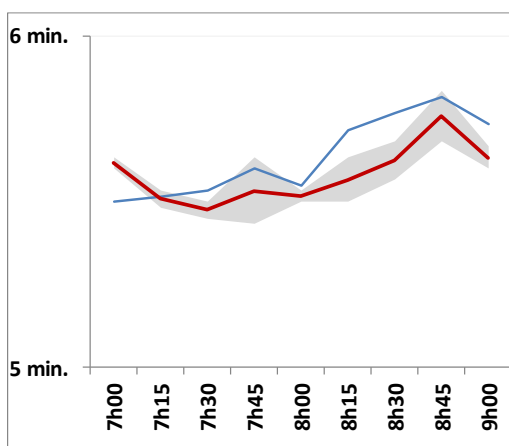
Poste 3A : RD767 de la RD133 vers la RN165



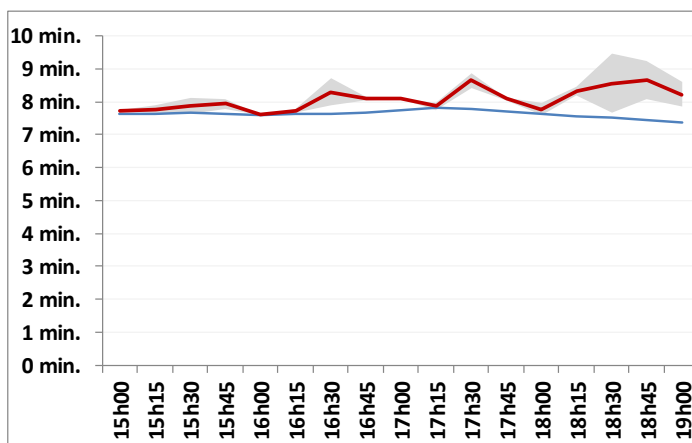
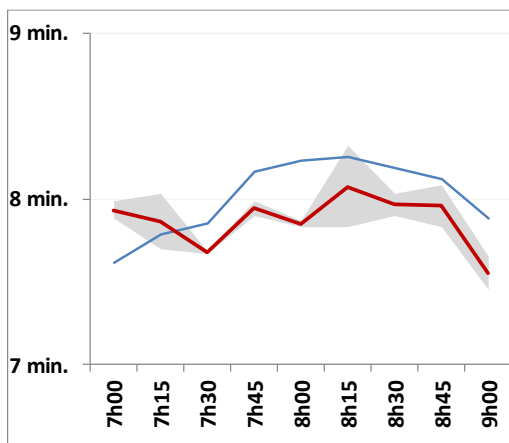
Poste 3R : RD767 de la RN165 vers la RD133



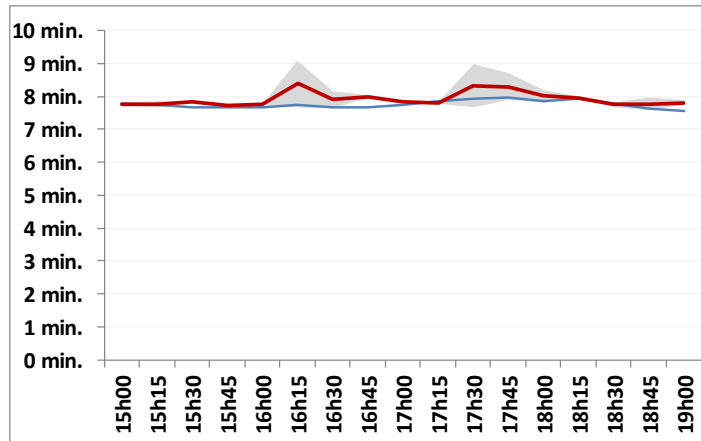
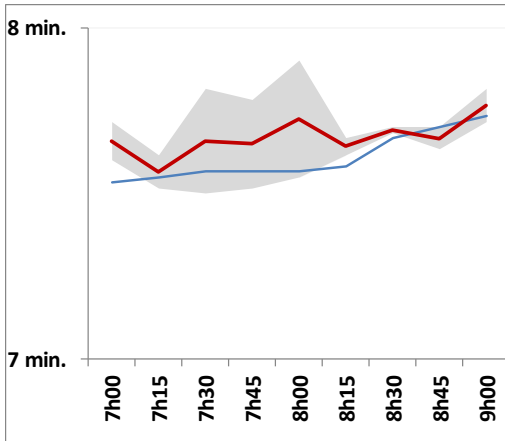
Poste 4A : RN165 de Luscanen vers St Léonard



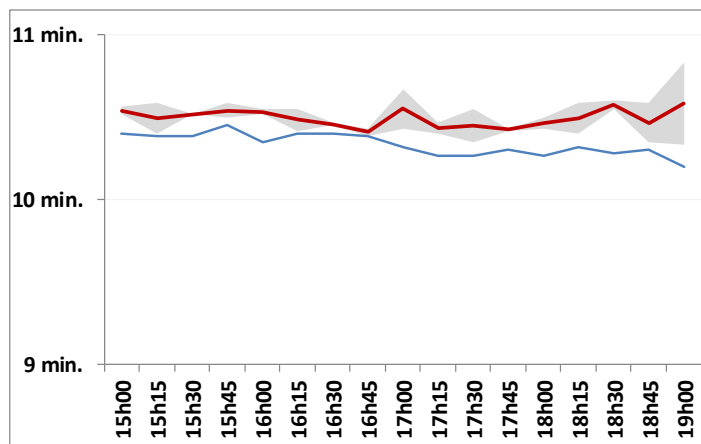
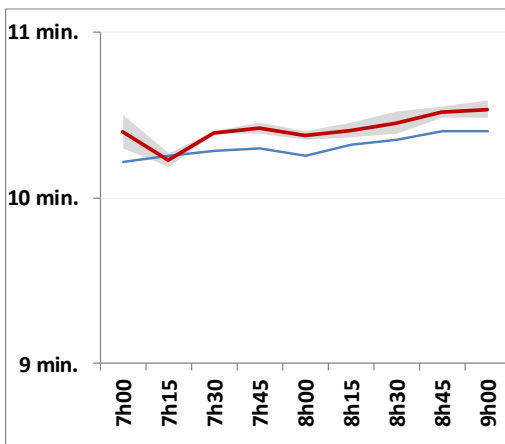
Poste 4R : RN165 de St Léonard vers Luscanen



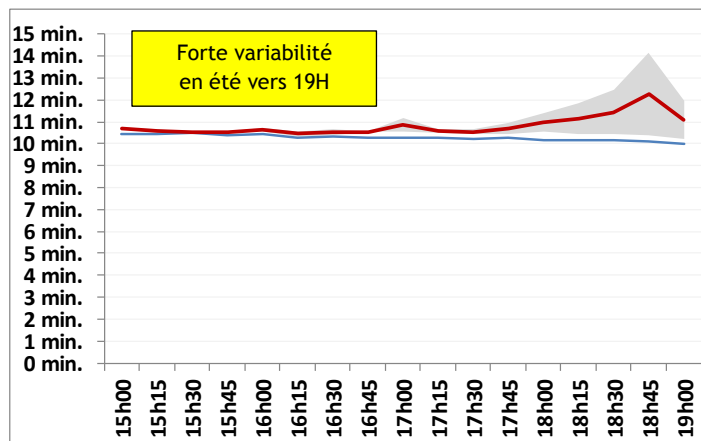
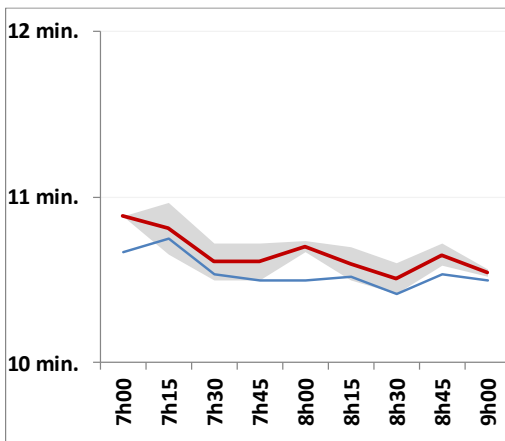
Poste 5A : RN166 de la RD1 vers la RN165



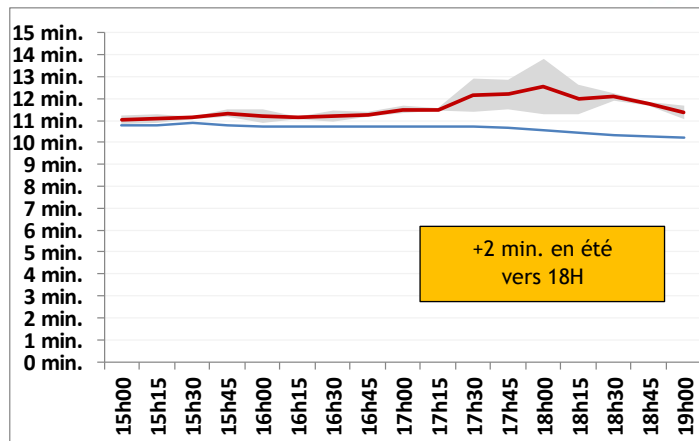
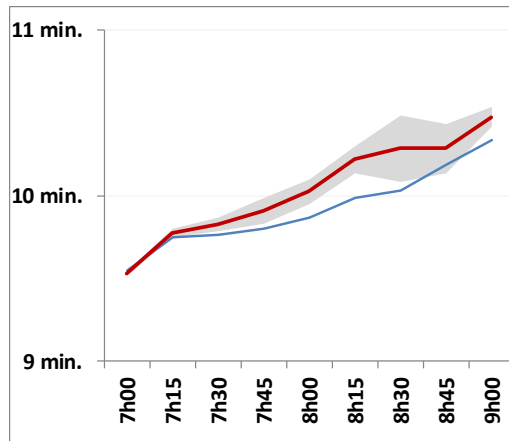
Poste 5R : RN166 de la RN165 vers la RD1



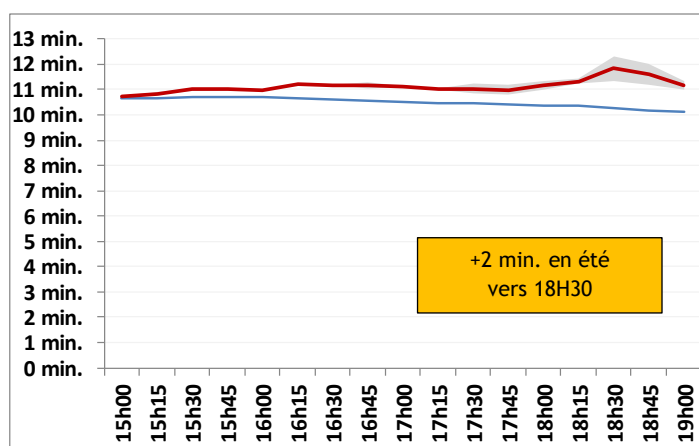
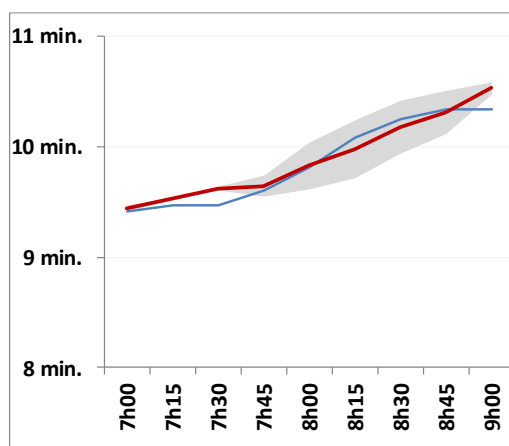
Poste 6A : RN165 de la RD20 vers St Léonard



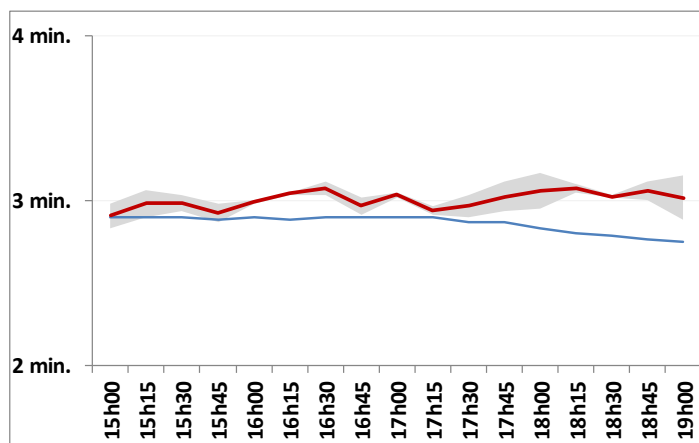
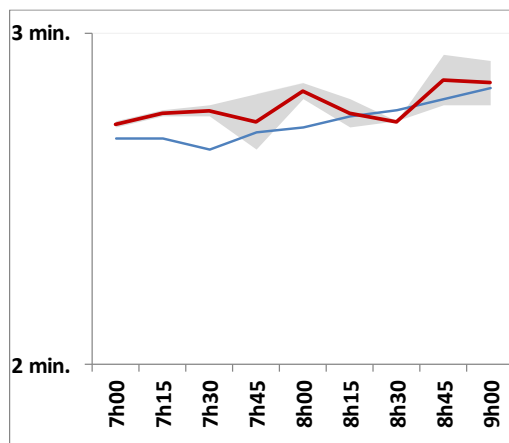
Poste 6R : RN165 de St Léonard vers la RD20



Poste 7A : RD780 de Arzon vers Sarzeau

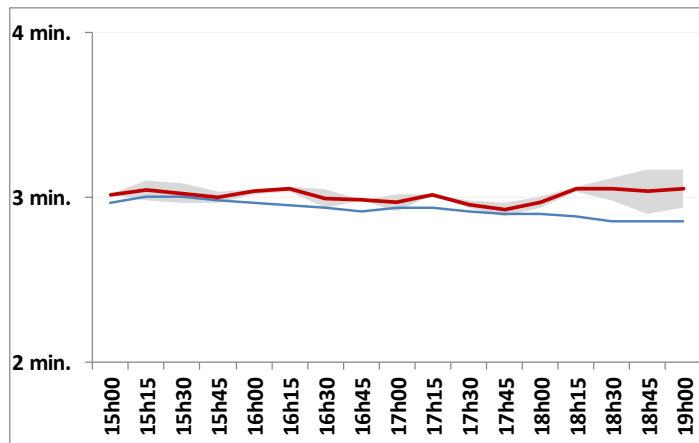
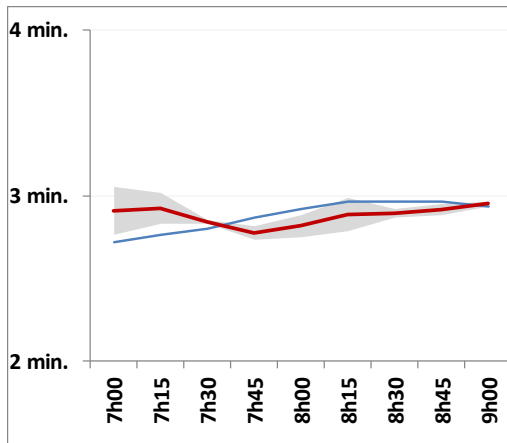


Poste 7R : RD780 de Sarzeau vers Arzon

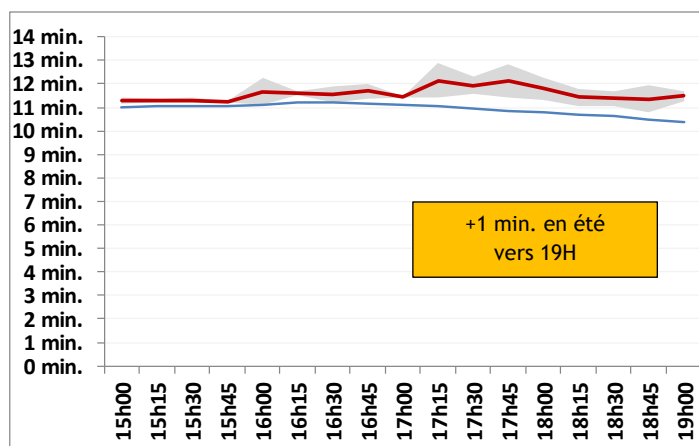
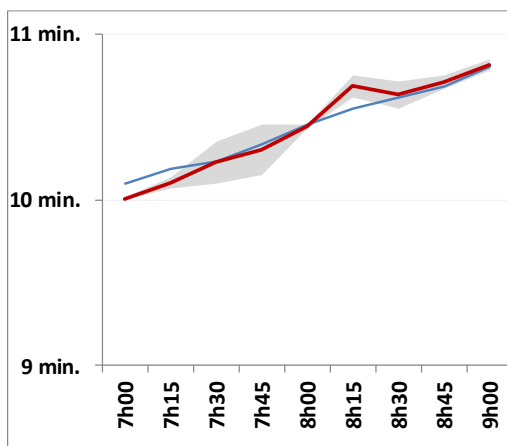


Poste 8A : RD780 de Sarzeau vers la RD20

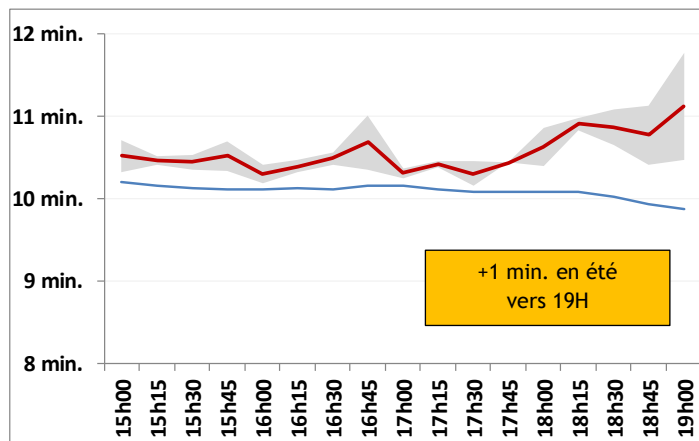
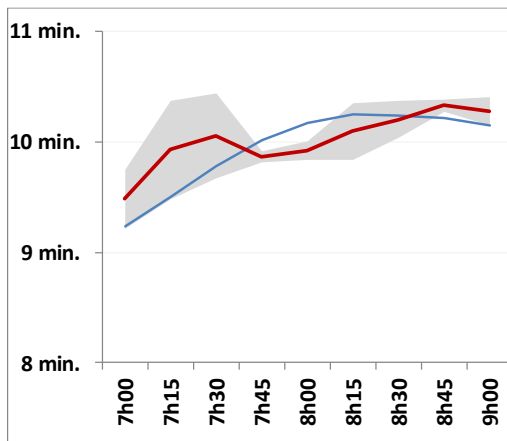
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



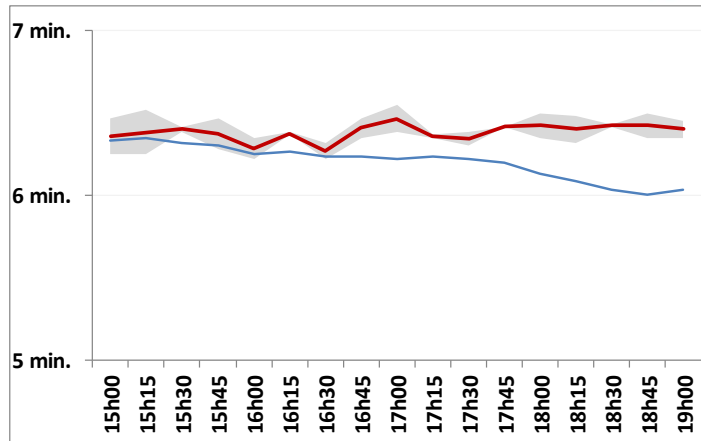
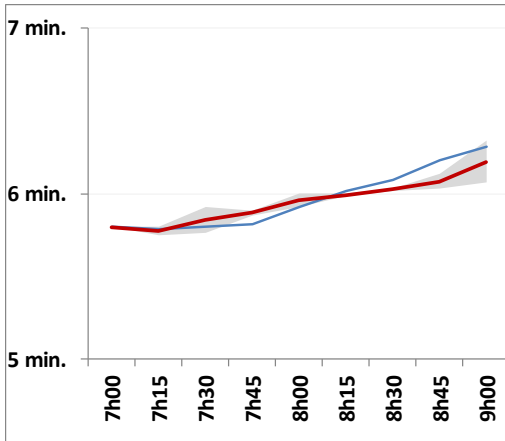
Poste 8R : RD780 de la RD20 vers Sarzeau



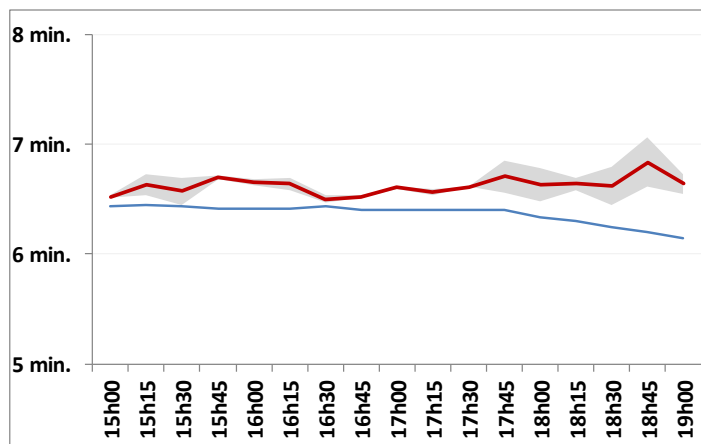
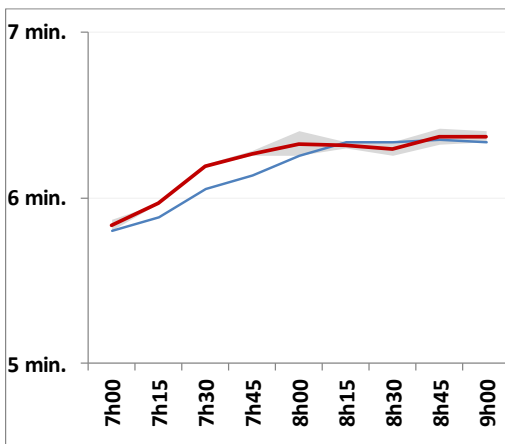
Poste 9A : RD780 de la RD20 vers la RN165



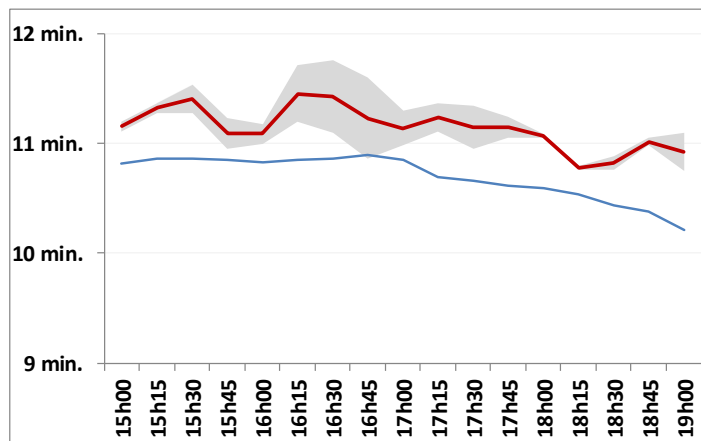
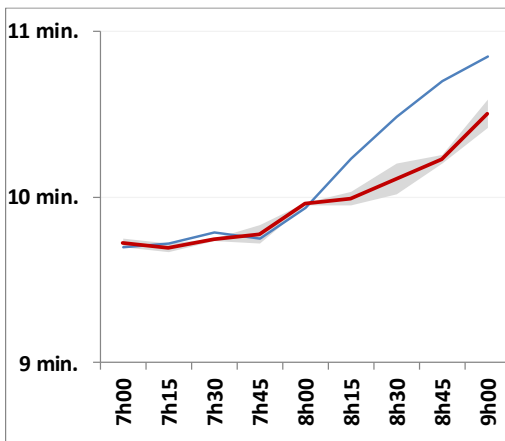
Poste 9R : RD780 de la RN165 vers la RD20



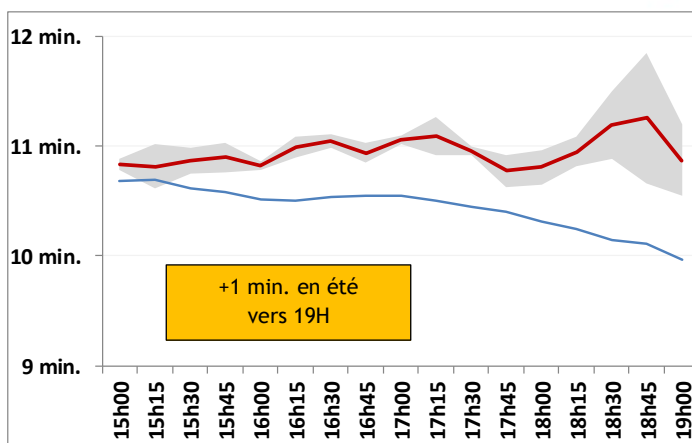
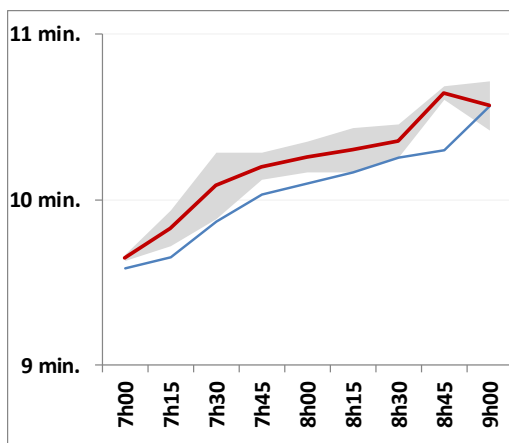
Poste 10A : RD20 de Surzur vers la DR780



Poste 10R : RD20 de la RD780 vers Surzur

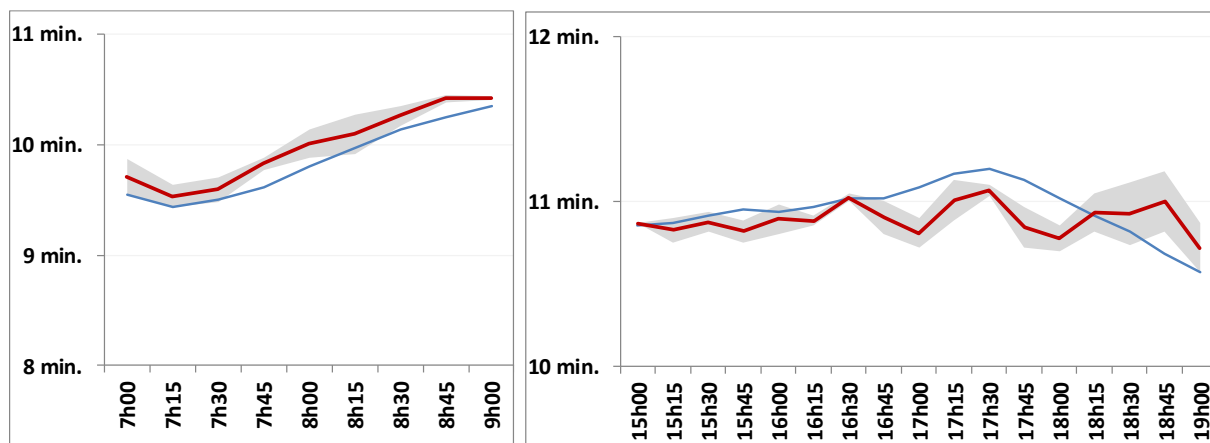


Poste 11A : RD20 de la RN165 à Surzur

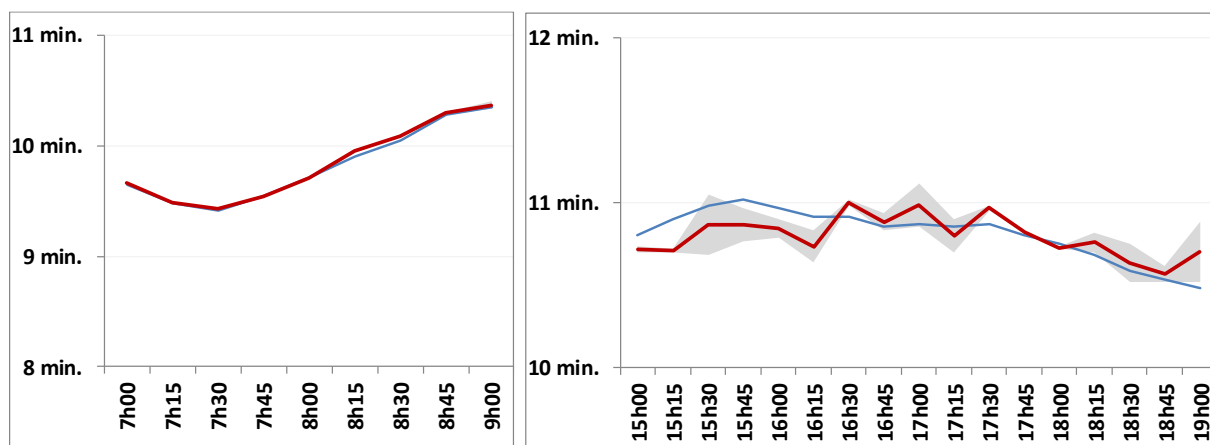


Poste 11R : RD20 de Surzur à la RN165

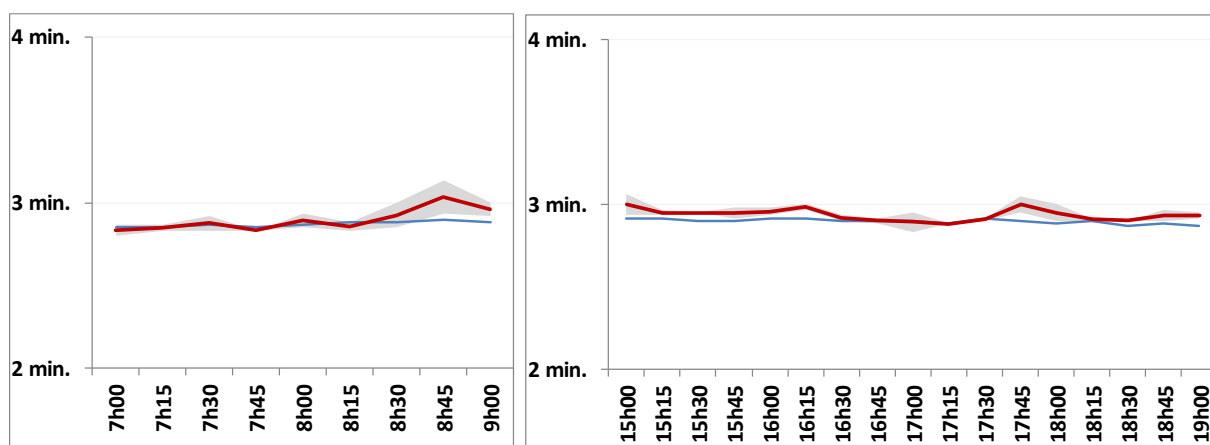
3.1.3. Samedi en saison estivale



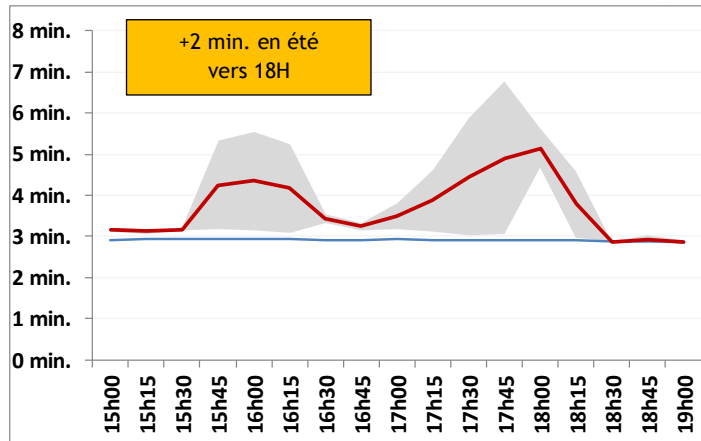
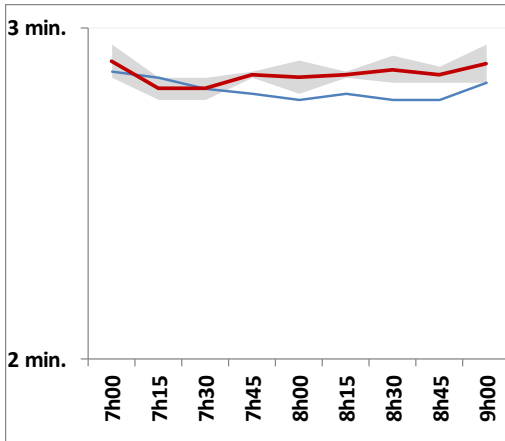
Poste 1A : RD101 de Baden vers Vannes



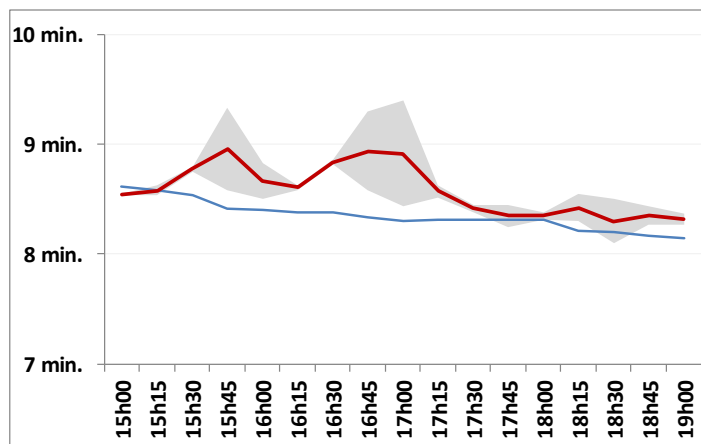
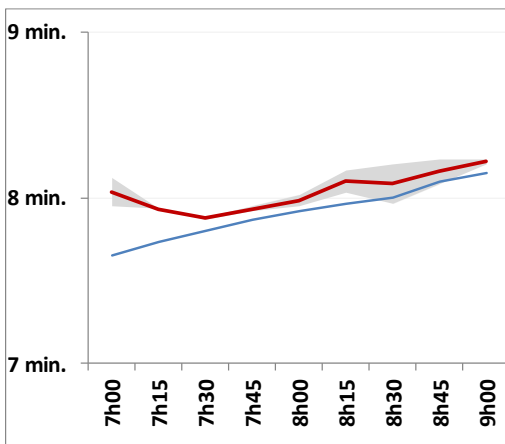
Poste 1R : RD101 de Vannes vers Baden



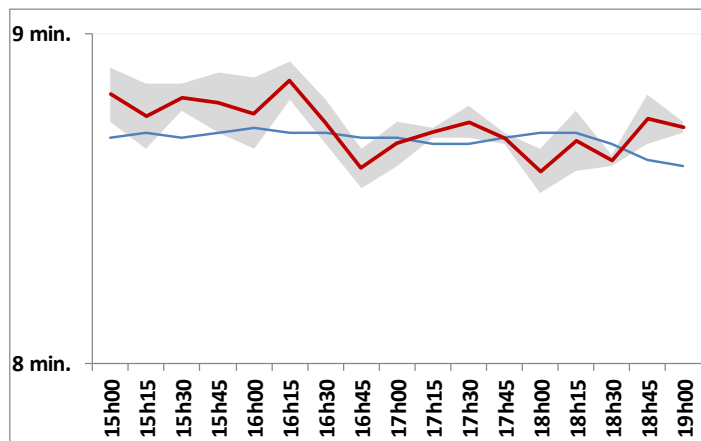
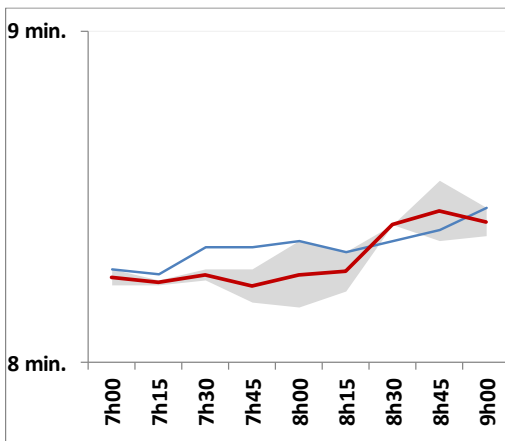
Poste 2A : RN165 de la RD127 vers Luscanen



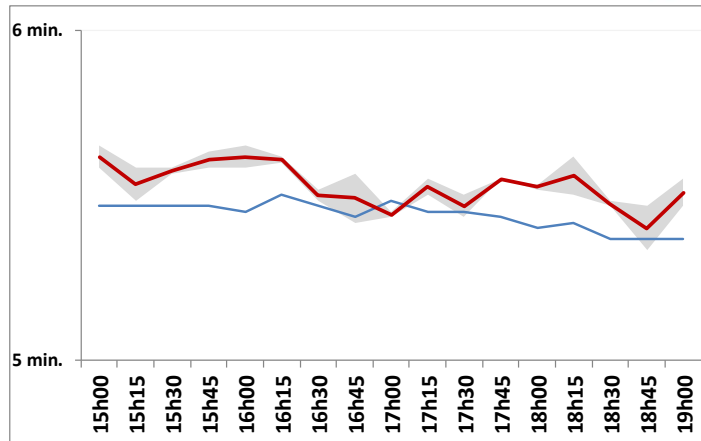
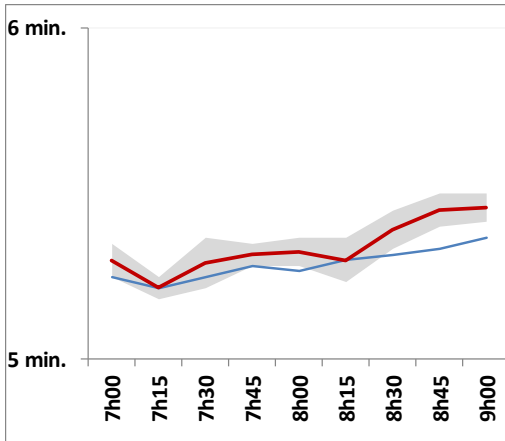
Poste 2R : RN165 de Luscanen vers la RD127



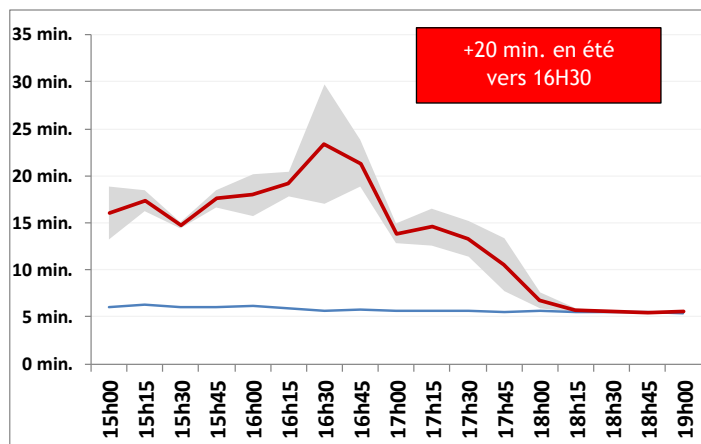
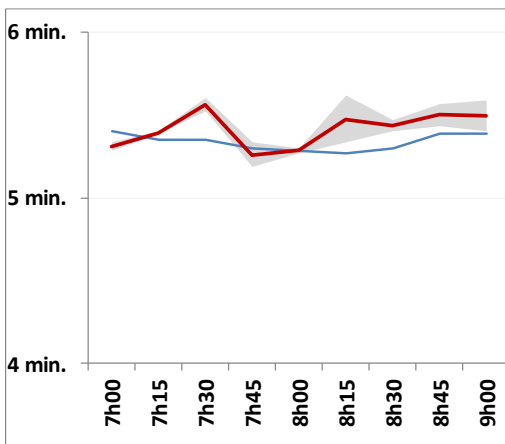
Poste 3A : RD767 de la RD133 vers la RN165



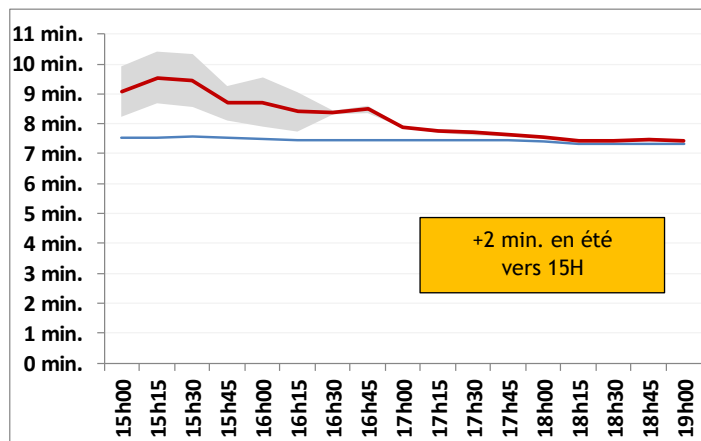
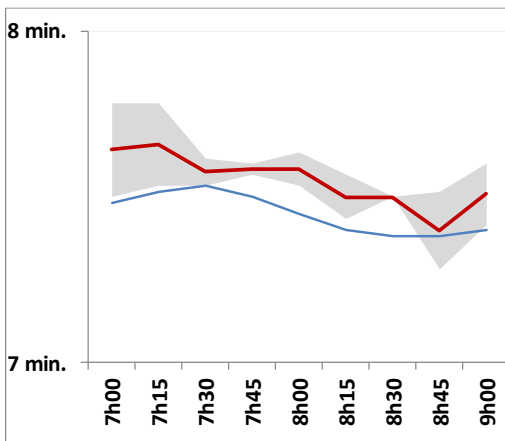
Poste 3R : RD767 de la RN165 vers la RD133



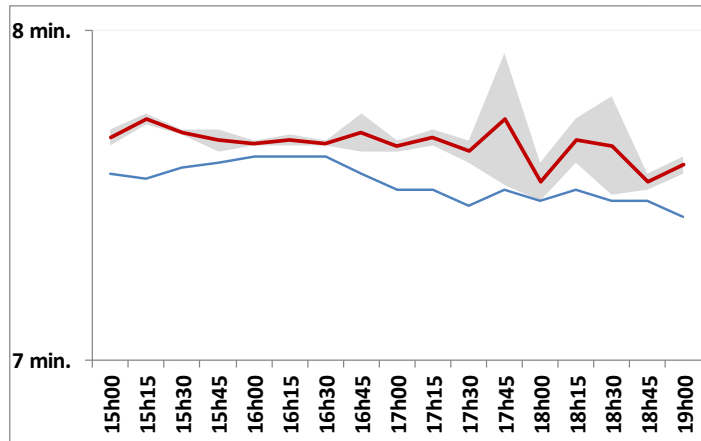
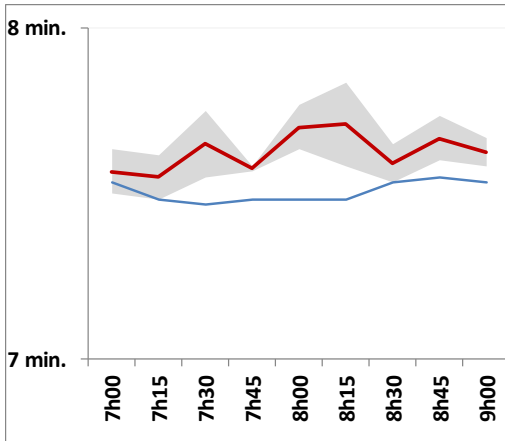
Poste 4A : RN165 de Luscanen vers St Léonard



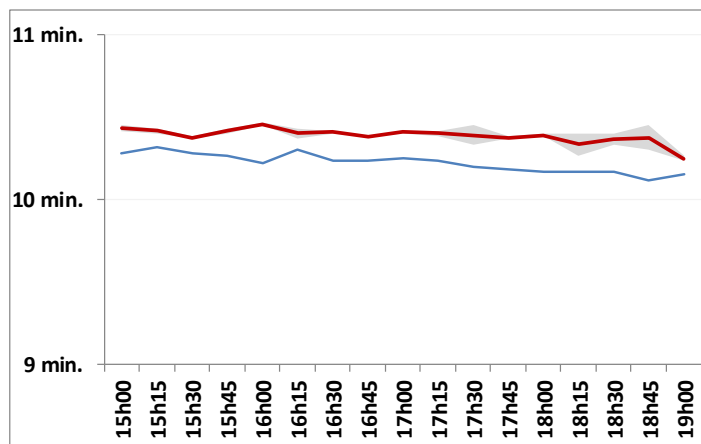
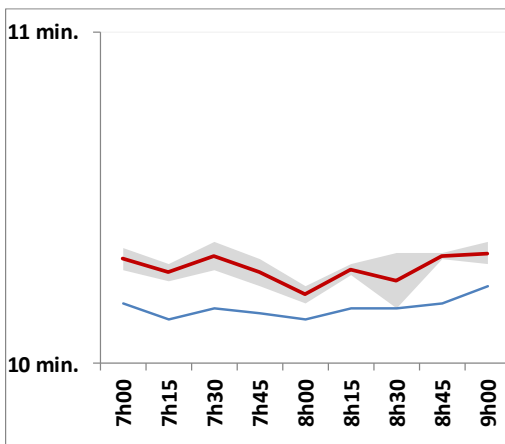
Poste 4R : RN165 de St Léonard vers Luscanen



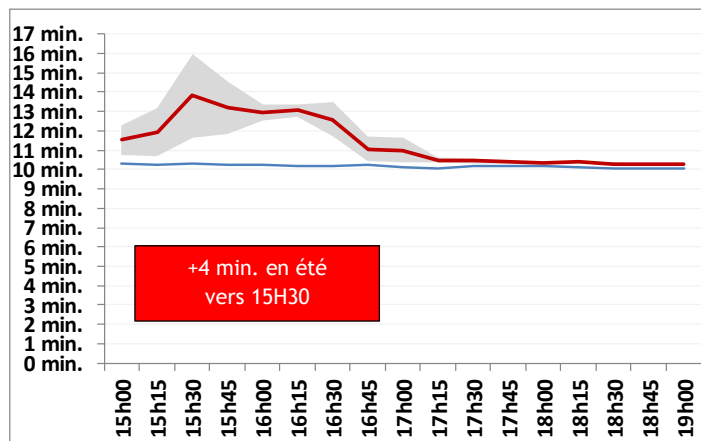
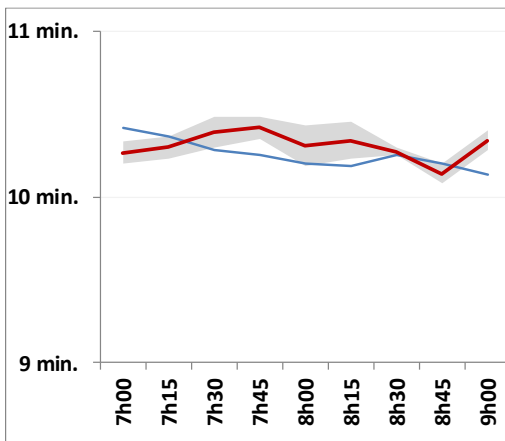
Poste 5A : RN166 de la RD1 vers la RN165



Poste 5R : RN166 de la RN165 vers la RD1

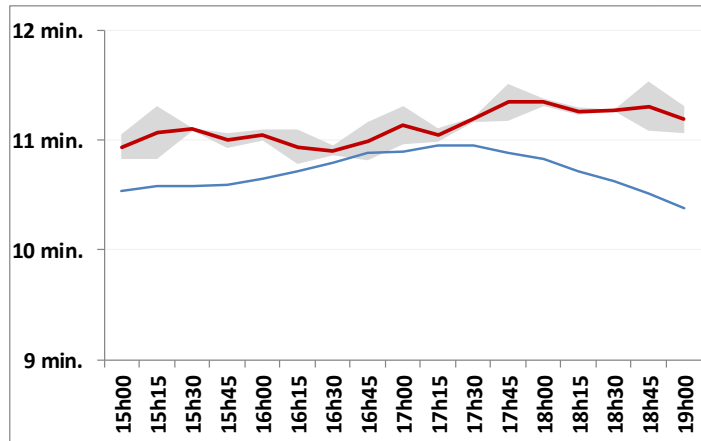
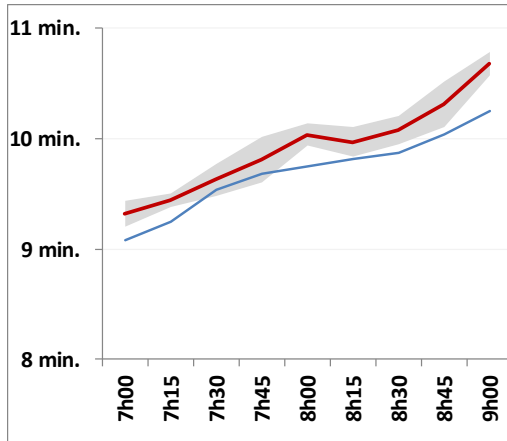


Poste 6A : RN165 de la RD20 vers St Léonard

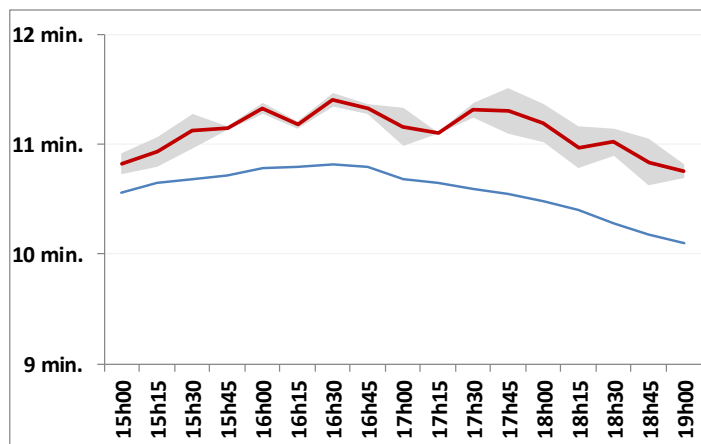
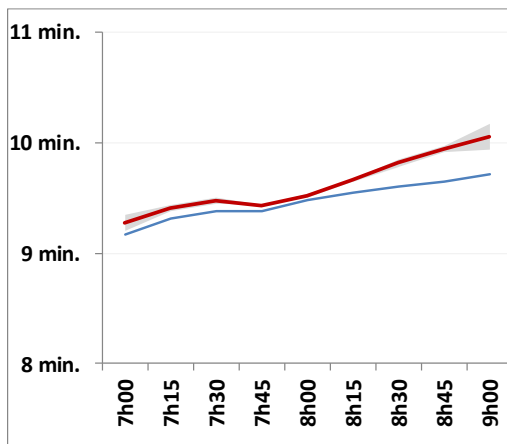


Poste 6R : RN165 de St Léonard vers la RD20

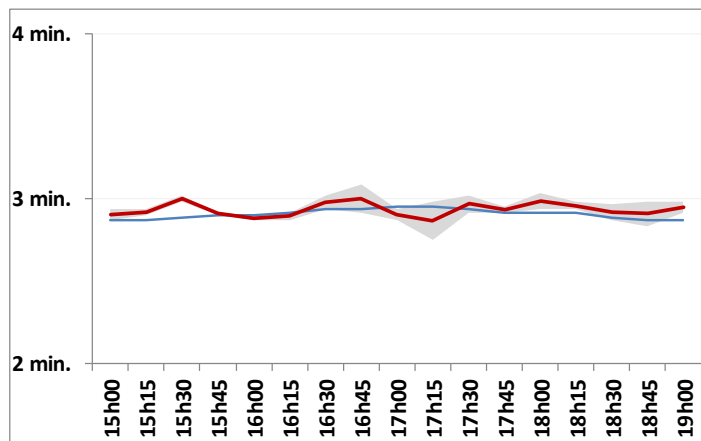
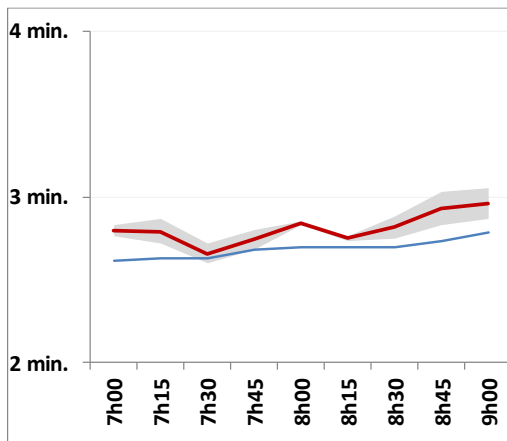
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



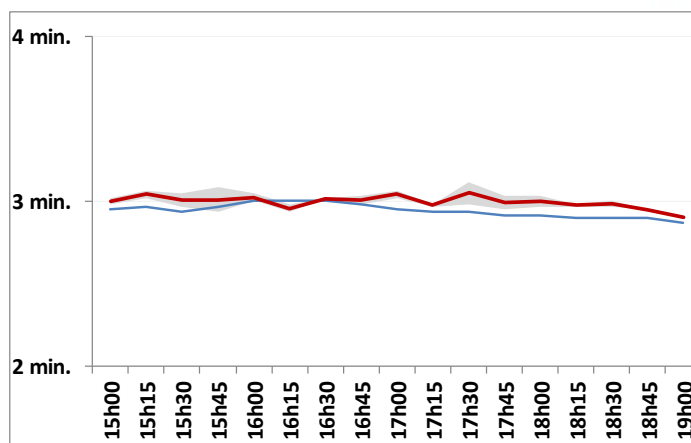
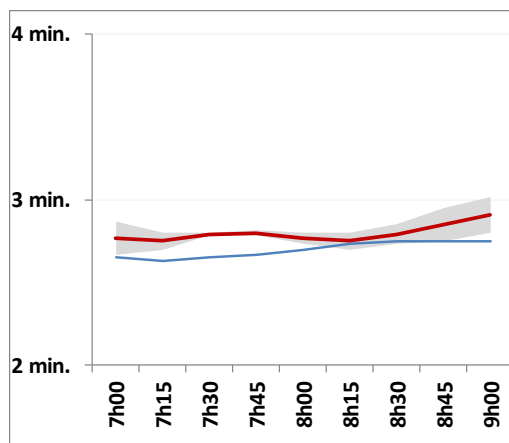
Poste 7A : RD780 de Arzon vers Sarzeau



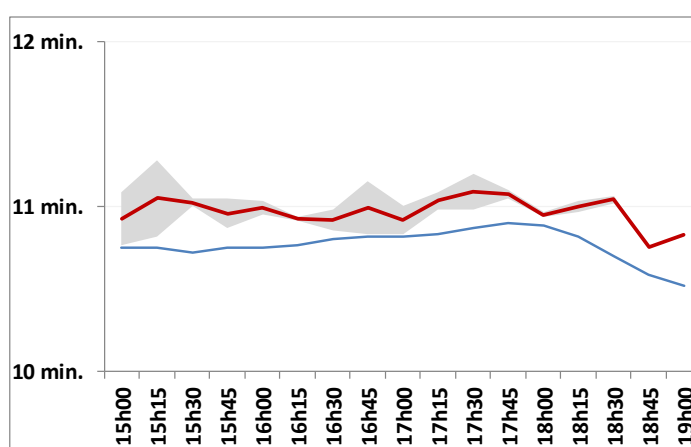
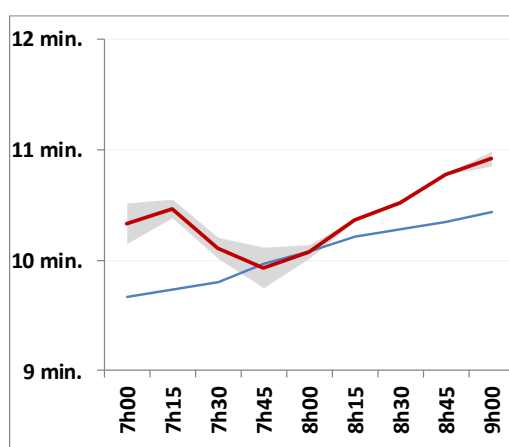
Poste 7R : RD780 de Sarzeau vers Arzon



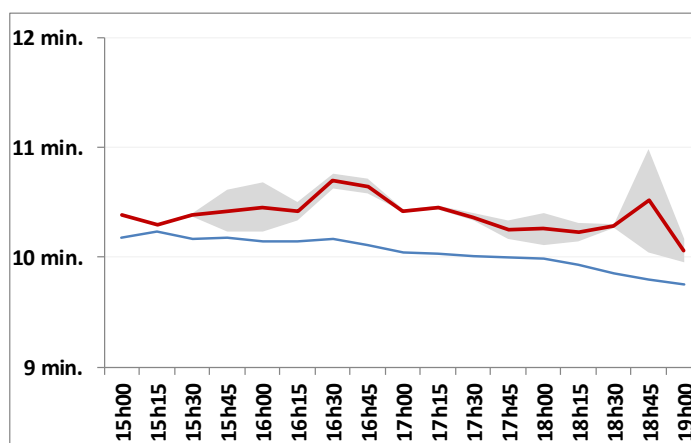
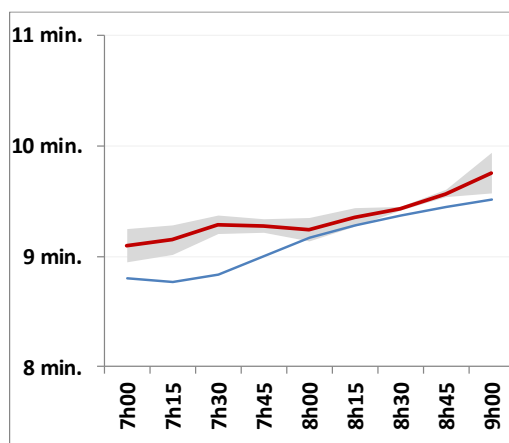
Poste 8A : RD780 de Sarzeau vers la RD20



Poste 8R : RD780 de la RD20 vers Sarzeau

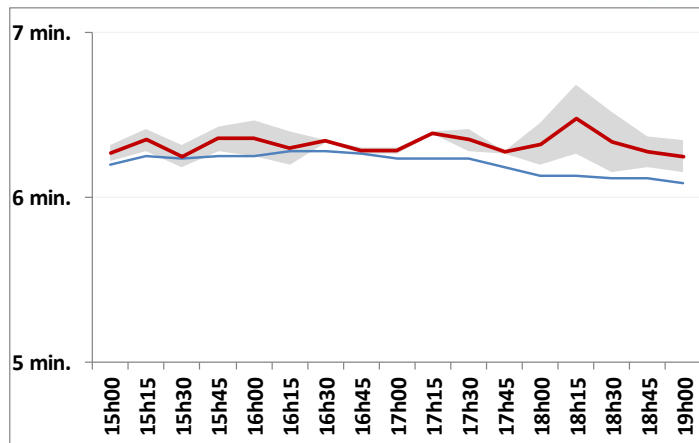
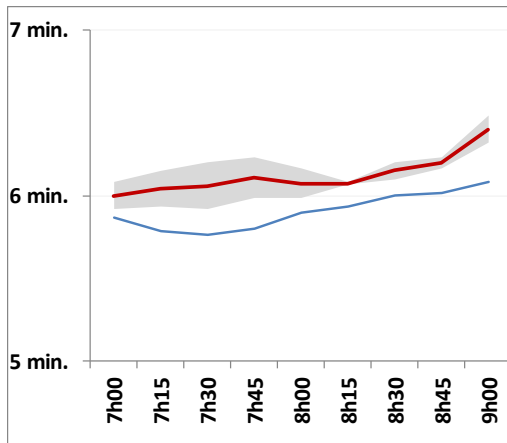


Poste 9A : RD780 de la RD20 vers la RN165

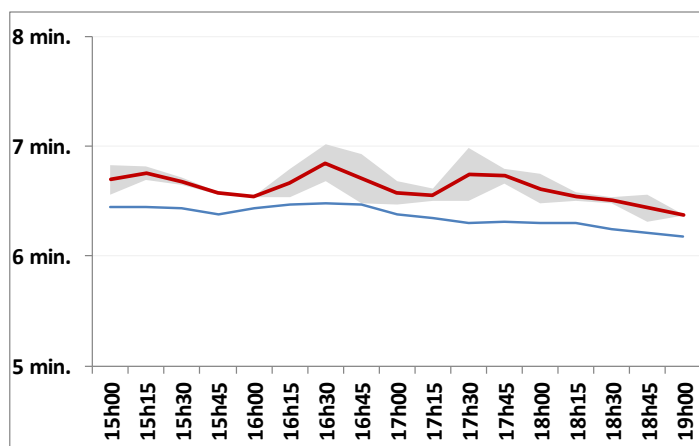
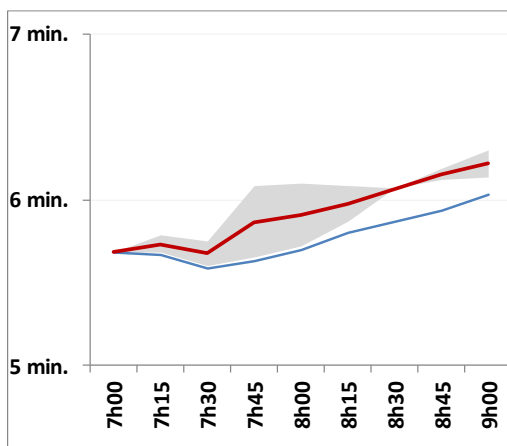


Poste 9R : RD780 de la RN165 vers la RD20

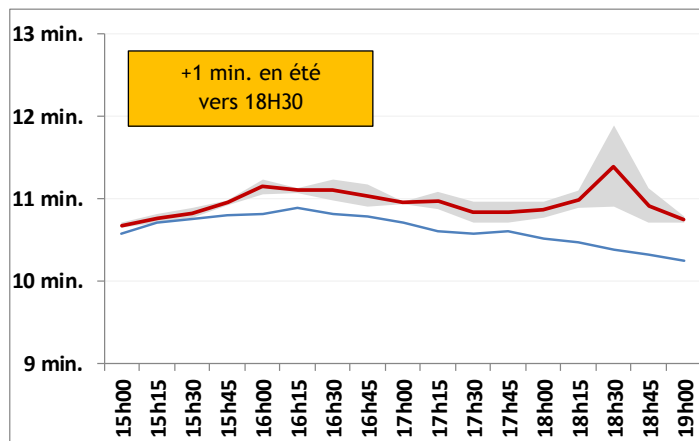
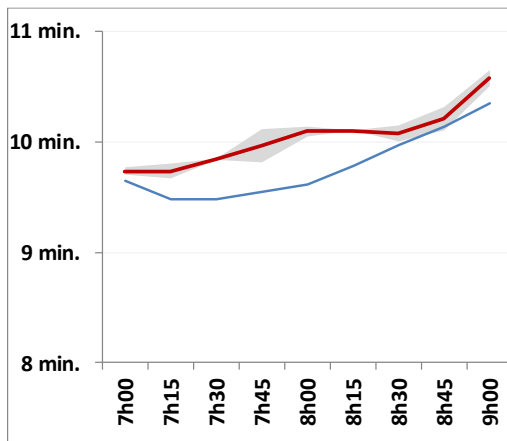
Plan de Déplacements Urbains de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération



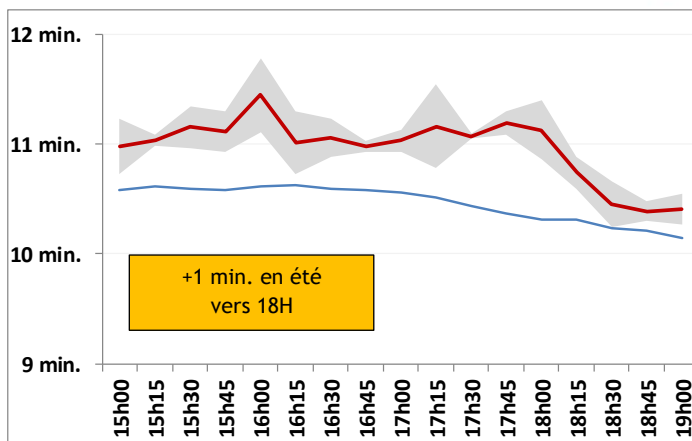
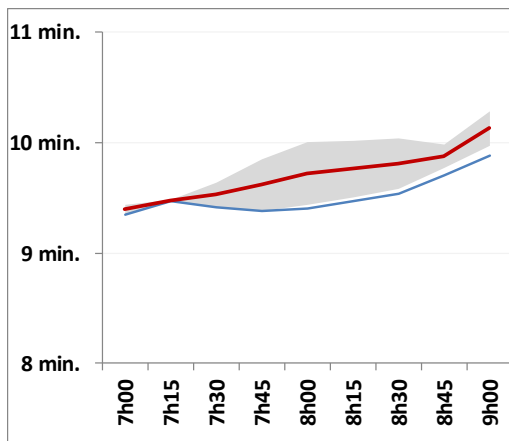
Poste 10A : RD20 de Surzur vers la DR780



Poste 10R : RD20 de la RD780 vers Surzur



Poste 11A : RD20 de la RN165 à Surzur



Poste 11R : RD20 de Surzur à la RN165

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Affiché le 17/02/2020

PDU

Plan de déplacements urbains
Golfe du Morbihan-Vannes agglomération

Plan d'actions 2020-2029

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

1. PREAMBULE	5
1.1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE DU PDU	5
1.1.1. CONTEXTE D'ELABORATION DU PRESENT PDU	5
1.1.2. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) ?	6
1.1.3. LE PERIMETRE DU PDU	7
1.1.4. PERIODE DE VALIDITE DU PDU	7
1.1.5. QUELQUES NOTIONS JURIDIQUES A PRENDRE EN COMPTE	8
2. PDU ET PGD PRECEDENTS	9
2.1.1. LE PDU DE VANNES AGGLO 2011-2020	9
2.1.2. LE PGD DE LA CCPR	17
3. LA STRATEGIE DU PDU 2020-2029	19
3.1. UNE AMBITION DE MAITRISE DES FLUX AUTOMOBILES PORTEE PAR LE PCAET	19
3.2. 4 ORIENTATIONS MAJEURES POUR REpondre AUX ENJEUX DE MOBILITE	20
3.2.1. DEVELOPPER LES MODES ACTIFS ET EN PARTICULIER L'USAGE DU VELO	21
3.2.2. DEVELOPPER LES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS	21
3.2.3. ENCOURAGER ET POURSUIVRE LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE	21
3.2.4. DEVELOPPER UN PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE	22
4. LE PLAN D'ACTION DU PDU 2020-2029	23
AXE 1 : ENGAGER UNE POLITIQUE CYCLABLE AMBITIEUSE	25
①-① CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN RESEAU DE PISTES CYCLABLES INTERCOMMUNALES	26
①-② INCITER FINANCIEREMENT LES COMMUNES AU DEVELOPPEMENT DE LEURS RESEaux CYCLABLES COMMUNAUX	29
①-③ COMMUNIQUER ET FAIRE CONNAITRE LE SCHEMA CYCLABLE	31
①-④ POURSUIVRE ET DEVELOPPER LES SERVICES VELOS AUX USAGERS	32
AXE 2 : OPTIMISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET INTERURBAINS	33
②-① AMELIORER L'EFFICACITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS PAR DES AMENAGEMENTS DE VOIRIE	34
②-② RESOUDRE LES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA PLACE DE LA LIBERATION	36
②-③ OPTIMISER L'OFFRE PERIURBAINE	37
②-④ AMELIORER L'ATTRACTIVITE TARIFAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	38
②-⑤ ÉTUDIER LA POSSIBILITE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS MARITIMES A L'ANNEE	39
AXE 3 : ENCOURAGER ET POURSUIVRE LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'INTERMODALITE	41
③-① CREER DES PARKINGS-RELAIS MUTUALISES AVEC DU COVOITURAGE EN ENTREE DE VILLE	42
③-② DEVELOPPER LA BILLETTE INTEROPERABLE	43
③-③ ENCOURAGER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE	44
③-④ AMELIORER L'INTERMODALITE TC-VELO	45

AXE 4 : METTRE EN PLACE UN PLAN DE MOBILITE TOURISTIQUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE	47
④-① ENVISAGER LE DEVELOPPEMENT DES NAVETTES MARITIMES TOURISTIQUES	48
④-② DEVELOPPER UN SERVICE DE PARKINGS-RELAIS ET DE NAVETTES GRATUITES POUR LES COMMUNES LITTORALES	49
④-③ CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHEMA CYCLABLE TOURISTIQUE POUR COMPLETER, LE CAS ECHEANT, LE RESEAU INTERCOMMUNAL	50
AXE 5 : COMMUNIQUER SUR LES MOBILITES ALTERNATIVES	53
⑤-① FAIRE CONNAITRE LES OFFRES DE MOBILITE ALTERNATIVE	54
⑤-② POURSUIVRE LES ACTIONS ENGAGEES EN MATIERE DE PLANS DE MOBILITE EMPLOYEURS	55
AXE 6 : S'ENGAGER DANS L'INNOVATION	57
⑥-① ÊTRE COLLECTIVITE INITIATRICE SUR LES ENERGIES INNOVANTES (HYDROGENE)	58
⑥-② POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES VEHICULES MOINS POLLUANTS	59
AXE 7 : MISE EN ŒUVRE DU PDU	61
⑦-① PILOTER ET EVALUER EN CONTINU LA MISE EN ŒUVRE DU PDU	61
<u>LE BUDGET DU PDU</u>	63
<u>LE PLANNING DU PDU</u>	65
<u>ANNEXE ACCESSIBILITE</u>	67
COMMISSION INTERCOMMUNALE D'ACCESSIBILITE	67
ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	67
ACCESSIBILITE DES ESPACES PUBLICS	69
<u>ANNEXE ENVIRONNEMENTALE (SYNTHESE)</u>	71
PRESENTATION DU PDU	71
ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX UTILISES POUR L'EVALUATION DU PDU	71
ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS-CADRES	72
JUSTIFICATION DES CHOIX ET ANALYSE DU SCENARIO RETENU	72
ANALYSE DU PLAN D'ACTION ET MESURES D'EVITEMENT, REDUCTION ET COMPENSATION	73
ANALYSE DES SECTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE IMPACTES	74
ANALYSE DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000	77
INDICATEURS ET MODALITES DE SUIVI	79
METHODOLOGIE	80

1. Préambule

1.1. Présentation de la démarche du PDU

1.1.1. Contexte d'élaboration du présent PDU

Golfe du Morbihan - Vannes (GMVA) a été créée le 1er janvier 2017 par fusion de 3 EPCI : Vannes Agglo, la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys (CCPR) et la Communauté de Communes du Loc'h.

En matière de politique de déplacements, l'ancienne intercommunalité Vannes agglo est couverte par un Plan de Déplacements Urbains (PDU) depuis le 17 février 2011. L'ancienne CCPR est couverte par un Plan Global des Déplacements (PGD) depuis le 24 février 2012. La mise en œuvre de ces deux plans s'étend jusqu'au 1^{er} janvier 2020 et ils restent en vigueur sur leur territoire respectif jusqu'à cette date.

Dans le même temps, en cas de fusion d'établissements publics, le nouveau périmètre issu de la fusion devient celui du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le nouvel établissement public doit prescrire l'élaboration d'un schéma couvrant l'intégralité de son périmètre au plus tard lors de la délibération qui suit l'analyse des résultats de l'application du premier schéma en vigueur, soit avant 2022 en ce qui concerne GMVA.

Par ailleurs, il est également fait obligation à l'agglomération d'élaborer un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et un Programme Local de l'Habitat (PLH) d'ici le 31 décembre 2018.

Aussi, et afin d'assurer la cohérence entre ces politiques publiques, il a été décidé en conseil communautaire du 28 septembre 2017 que l'élaboration du PDU, du PLH, du SCoT et du PCAET soit conduite concomitamment.

1.1.2. Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ?

Créés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été rendus obligatoires, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (donnés INSEE), en 1996, par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE).

Dans le cas de GMVA, ce seuil n'étant pas atteint (\pm 79 000 habitants sur l'Unité Urbaine de Vannes), le PDU fait l'objet d'une **démarche volontaire**.

La loi LAURE impose aux PDU les orientations suivantes :

- Diminution du trafic automobile,
- Développement des transports collectifs (TC) et des moyens de déplacement économes et moins polluants (bicyclette et marche),
- Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
- Organisation du stationnement sur le domaine public,
- Organisation du transport et de la livraison des marchandises,
- Encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel.

Au cours du temps, le contenu et l'orientation des PDU ont été amendés et complétés par différents textes législatifs, notamment :

- La Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (2000),
- L'ordonnance relative à l'évaluation environnementale (2004),
- La Loi sur l'Accessibilité (2005),
- La loi Grenelle 1 (2009),
- La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (2015),
- La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015).

1.1.3. Le périmètre du PDU

Le périmètre d'action d'un PDU est le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Dans le cas de Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération, ce périmètre est identique à celui de la Communauté d'Agglomération et comprend 34 communes depuis le 1^{er} janvier 2017.



Les 34 communes de GMVA (source : GMVA)

1.1.4. Période de validité du PDU

Le PDU sera valable sur la période 2020 - 2029.

1.1.5. Quelques notions juridiques à prendre en compte

1.1.5.1. Les documents avec lesquels le PDU doit être compatible

Le PDU se doit d'être compatible avec :

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), document d'urbanisme qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes.
- Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET), projet de territoire axé sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la dépendance énergétique et la limitation de la vulnérabilité climatique en permettant d'adapter les territoires sur les court, moyen et long termes.
- Le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

1.1.5.2. Les documents et mesures qui doivent être compatibles avec le PDU

Les documents et mesures suivantes se doivent d'être compatibles avec le PDU :

- Les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), documents d'urbanisme de planification à l'échelle communale.
- Les mesures de police de circulation et de stationnement prises par les communes (articles 28-1, 28-1-1 et 28-2 de la LOTI).

1.1.5.3. Notions de compatibilité et de conformité

Le rapport entre le PDU d'une part et le SCOT, le PCAET et les PLU, d'autre part, se base sur une notion de compatibilité (et non de conformité).

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document avec lequel il doit être compatible et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements de ce document (le rapport de conformité exigerait que les dispositions d'un document soient strictement identiques à celles du document avec lequel il doit être conforme).

2. PDU et PGD précédents

2.1.1. Le PDU de Vannes Agglo 2011-2020

2.1.1.1. Présentation

Le Plan de Déplacements Urbains 2011-2020 de Vannes Agglo a été élaboré de 2008 à 2010.

Avec un budget important de 177 M€ (dont 75 M€ pour la Communauté d'agglomération Vannes agglo), le PDU prévoyait un plan d'action « à 360 » en intervenant sur un périmètre d'actions large = tous les modes de déplacements, mais aussi l'innovation, l'action sur les comportements, ...

Ce plan d'action s'organisait selon 10 axes de travail et totalisait 40 actions (cf. page suivante).

On notera que les maîtrises d'ouvrage de ce PDU étaient largement partagées. En particulier, un nombre important de mesures, telles que la maîtrise de la circulation automobile, le développement des continuités cyclables..., étaient sous maîtrise d'ouvrage communale.

Mieux articuler urbanisme et déplacements
1. Généraliser les études de déplacements dans les projets d'urbanisme
2. Réduire les déplacements intercommunaux par l'urbanisation
3. Planifier une urbanisation économe en déplacements automobiles
4. Constituer un groupe de travail « Réflexion sur le devenir de Vannes aggro hors calendrier du PDU »
Renforcer les transports collectifs urbains
5. Développer l'offre de transport collectif urbain
6. Mettre en place des parkings-relais
7. Fiabiliser les temps de parcours par des aménagements de voirie
8. Moderniser le réseau
Conforter l'intermodalité
9. Porter les démarches de Pôles d'échanges multimodaux
10. Contribuer à l'attractivité du réseau des Transports Interurbains du Morbihan (TIM)
11. Coopérer avec les autres Autorités Organisatrices de Transport
12. Encourager le covoiturage
13. Etudier l'opportunité d'un système d'auto-partage
Engager une politique en faveur des modes doux
14. Mettre en œuvre les schémas directeurs cyclables communaux et communautaire
15. Augmenter l'offre de stationnement pour cycles
16. Prendre en compte le stationnement des cycles dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)
17. Aider les cyclistes face au vol
18. Soutenir les pôles de proximité
19. Aménager des zones 30 et des zones de rencontre
20. Faciliter l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
21. Accompagner les initiatives d'écomobilité des scolaires
Maîtriser la circulation automobile
22. Prolonger la route départementale RD135 bis à l'ouest
23. Élaborer des plans locaux de déplacements visant à la modération du trafic automobile
24. Constituer un groupe de travail « réseau structurant »
25. Dimensionner les voiries en tenant compte de l'objectif de réduction de la circulation automobile
26. Stabiliser l'offre de stationnement public
27. Optimiser l'offre de stationnement public
28. Ajuster le stationnement privé
Organiser le transport de marchandises et les livraisons
29. Initier une démarche partenariale avec les acteurs concernés
30. Réfléchir à un schéma logistique
Innover dans les transports
31. Créer une structure « Innovation dans les transports » au sein de Vannes aggro
32. Déployer des flottes de véhicules moins polluants
33. Inciter à l'usage de véhicules « Zéro émission de CO2 »
Sujets transversaux
34. Maîtriser les phénomènes d'affluence aux heures de pointe
35. Étudier des actions répondant à la problématique estivale
36. Améliorer la sécurité routière
Agir sur les comportements
37. Lancer des campagnes de communication
38. Diffuser l'information multimodale
39. Promouvoir les Plans de Déplacements d'Établissements (entreprises, administrations, scolaires)
Mise en œuvre du PDU
40. Suivi et mise en œuvre du PDU

Les 40 actions du PDU de Vannes Aggro 2011-2020

2.1.1.2. Avancement de sa mise en œuvre

Axe : Mieux articuler urbanisme et déplacements

En matière de cohérence entre urbanisme et déplacements, la mise en œuvre du PDU s'est réalisée de manière inégale selon les actions concernées.

Une procédure d'avis sur l'impact des projets urbains en matière de déplacements a effectivement été mise en place. Il n'y a pas eu par contre d'avancées significatives en matière de réflexions prospectives sur le développement de l'agglomération à long terme (30 ans).

En matière de développement urbain, la volonté de densification des centres urbains (favorable aux modes doux et aux TC) a bien été traduite dans les documents d'orientation (SCOT 2016 : objectif de réduction de 60% de la consommation d'espaces). A contrario, la croissance de population s'est faite essentiellement en 2^{ème} couronne, générant une augmentation des trafics automobiles sur les voies radiales autour de Vannes, et plus globalement une augmentation des besoins en matière de déplacements, alternatifs ou non.

Axe : Renforcer les Transports Collectifs urbains

Le développement des transports collectifs urbains constitue sans doute la plus belle avancée du PDU 2010. Ainsi, de 2007 à 2015, l'offre de transport (km offerts) a quasiment été multipliée par deux et la fréquentation du réseau urbain est passé de 6.5 millions à 10.7 millions de voyages par an.

En parallèle, des actions de modernisation du réseau ont été mises en œuvre (changement d'image du réseau, SAEIV, ticket numérique).

Toutefois, on notera que les différentes mesures d'aménagements urbains prévues pour améliorer le fonctionnement des transports collectifs ont peu été mises en œuvre :

- Couloir bus : seule la rue Joseph le Brix a été aménagée,
- Parkings-Relais : un parking-relais créé (parking-relais Ouest mis en service en septembre 2017) sur les 4 à 5 prévus.

Axe : Conforter l'intermodalité

Globalement, le PDU a fourni un certain nombre d'avancées sur cette thématique. Ainsi, hormis sur le développement de l'autopartage où le PDU n'a pas eu de suites concrètes, les autres actions ont toutes été suivies d'effet :

- Le projet de Pôles d'Échanges Multimodal de la Gare SNCF a fait l'objet d'études longues entre les différents partenaires ; un schéma fonctionnel d'aménagement a désormais été validé et les études techniques vont pouvoir se poursuivre de 2019 à 2022.
- Des contrats d'axes ont été mis en œuvre sur certaines lignes TIM (devenues aujourd'hui lignes KICEO suite à la fusion des intercommunalités (Grand Champ/Vannes et Arzon/Vannes) afin d'améliorer leur niveau de service.
- Différentes mesures ont été menées en faveur du covoiturage, notamment en matière d'infrastructures d'accueil, et dernièrement par un travail sur les comportements dans le cadre des Plans de Mobilité Employeurs (partenariat Ehop - Covoiturons nous) GMVA a souhaité aussi être acteur du covoiturage jusqu'à la mise en relation des usagers, et a intégré Ouest Go, en tant que partenaire territorial.

Axe : Engager une politique en faveur des modes doux

Sur cette thématique (comme sur la thématique suivante de maîtrise de la circulation automobile), le PDU a été confronté dans sa mise en œuvre aux limites de compétences de la Communauté d'Agglomération (les aménagements de voirie étant de compétence communale).

Certes, d'autres mesures ont été engagées notamment en termes de services à l'utilisateur : prêt de vélos aux étudiants, Vélos en Libre-Service à assistance électrique, marquage des vélos, accompagnement aux initiatives d'éco mobilité, prise en compte du stationnement des vélos dans les PLU, subvention vélos à assistance électrique ...). Ces mesures ont été une réussite et correspondent à une réelle attente des usagers.

Néanmoins, les mesures les plus stratégiques et visant au développement de continuités douces, ont été faites de manière hétérogène et non coordonnée par les différentes communes. Pour l'utilisateur, les discontinuités cyclables sont un frein majeur à la pratique du vélo, surtout au quotidien.

Axe : Maîtriser la circulation automobile

Le PDU a principalement permis d'avancer sur le réseau structurant dans le cadre de cette thématique, avec la réalisation d'une étude spécifique menée par les différents gestionnaires de voirie.

Cette étude a principalement conclu à :

- L'abandon du projet de prolongement de la RD135bis entre la RD779 et la RD101 (les études détaillées ayant montré au final un faible rapport bénéfice / coût de cette mesure),
- La poursuite des études pour définir le réaménagement de l'échangeur du Liziec, portées par les services de l'Etat (études en cours).

Sur les voiries urbaines, comme pour la thématique des modes doux, le PDU a été confronté dans sa mise en œuvre aux limites de compétences de la Communauté d'Agglomération, avec une mise en œuvre hétérogène et non coordonnée sur les différentes communes.

Axe : Organiser le transport de marchandises et les livraisons

Du fait de difficultés de gouvernance sur ce sujet (pluralité des acteurs et thématiques en dehors du domaine de compétence de la Communauté d'Agglomération), le PDU n'a pas eu de suites concrètes en matière de logistique urbaine.

On notera toutefois que des initiatives locales ont été prises sur certaines communes, telles que des livraisons en véhicule électrique sur l'hypercentre de Vannes.

Axe : Innover dans les transports

La communauté d'agglomération n'a pas créé de structure spécifique dédiée au développement et à la valorisation de l'innovation dans les transports, l'innovation étant considérée comme portée par les services compétents de la collectivité.

Plusieurs mesures ont par contre été prises pour le développement et l'usage des véhicules moins polluants : aide à l'achat de véhicules électriques pour les communes, Vélos en Libre-Service à assistance électrique, gratuité du stationnement offert aux véhicules électriques sur la Ville de Vannes, développement des bornes de recharge pour véhicules électriques, ...

Axe : Sujets transversaux

Le PDU a été assez peu prolifique sur cette thématique et, en pratique, les principales avancées ont été faites au coup par coup lors de la mise en œuvre des Plans de Mobilité Employeurs.

Axe : Agir sur les comportements

La collectivité a mis en place depuis 2012 une structure dédiée pour promouvoir les Plans de Mobilité Employeurs (40 entreprises engagées dans une démarche en faveur des mobilités alternatives, pour 14 420 salariés représentés, soit 20% des emplois de l'agglomération).

Dernièrement deux Plans de Mobilité Employeurs Inter-Entreprises (PDIE) sur les secteurs de Keranguen et Laroiseau ont été initiés, avec une volonté commune des acteurs de s'engager durablement dans des actions en faveur de la mobilité alternative.

La collectivité participe par ailleurs au Système d'Information Multimodal Régional (calcul d'itinéraires) MobiBreizh (ex-BreizhGo) et s'est engagé dans le dispositif OuestGo.

En matière de communication grand public sur la mobilité, des campagnes ont été menées par la Collectivité, lesquelles ont toutefois eu une retombée difficilement quantifiable.

Axe : Mise en œuvre du PDU

La mise en œuvre du PDU a effectivement été pilotée par les services de la Collectivité. Une évaluation à mi-parcours a été réalisée en 2015.

Synthèse

	Mesures	Avancement	Commentaire
Urbanisme et déplacements	1 Généraliser les études de déplacements dans les projets d'urbanisme		Procédure d'avis VA mise en place
	2 Réduire les déplacements intercommunaux par l'urbanisation		Croissance périphérique constatée
	3 Planifier une urbanisation économe en déplacements automobile		Cf. SCOT 2016 (conso espace 56 ha / an vs 137 ha / an)
	4 Constituer un groupe de travail "Réflexion sur le devenir de Vannes Agglo hors calendrier du PDU"		Initié dans le cadre du suivi de la démarche SCOT
Transports Collectifs urbains	5 Développer l'offre de transport collectif urbain	Dépassé	Offre km +90% de 2008 à 2015
	6 Mettre en place des parkings-relais		140 places / 800 pl.
	7 Fiabiliser les temps de parcours par des aménagements de voirie		Rue J. Le Brix fait
	8 Moderniser le réseau		SAEIV, Billettique faits ou en cours / déficit d'image du réseau ?
Intermodalité	9 Porter les démarches de Pôles d'échanges Multimodaux		Etude lancée en 2013 mais retards dans la mise en œuvre
	10 Contribuer à l'attractivité du réseau TIM		2 contrats d'axe
	11 Coopérer avec les autres Autorités Organisatrices de Transport		Contrats d'axe, GART Breizh , Breizhgo
	12 Encourager le co-voiturage		500 places de covoiturage + conseil en mobilité
	13 Etudier l'opportunité d'un système d'auto-partage		Pas d'action réelle
Modes doux	14 Mettre en œuvre les schémas directeurs cyclables communaux et communautaires		Quelques mises en œuvre réalisées
	15 Augmenter l'offre de stationnement pour cycles	Comp. Communale	Peu de demandes de la part des communes
	16 Prendre en compte le stationnement des cycles dans les PLU		Pris en compte
	17 Aider les cyclistes face au vol		machine de marquage et campagnes auprès des cyclistes depuis 2013
	18 Soutenir les pôles de proximité	Comp. Communale	Aménagements ponctuels selon les communes
	19 Aménager des zones 30 et des zones de rencontre	Comp. Communale	Aménagements ponctuels selon les communes
	20 Faciliter l'accessibilité de la voirie et des espaces publics	Comp. Communale	Aménagements ponctuels selon les communes
	21 Accompagner les initiatives d'écomobilité des scolaires		Recensement des initiatives + Campagne de sensibilisation dans les écoles
Maîtrise de la Circulation automobile	22 Prolonger la RD135 bis à l'Ouest		Etude menée ayant conclu à la non pertinence de la mesure
	23 Elaborer des Plans Locaux de Déplacements visant à la modération du trafic automobile	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	24 Constituer un groupe de travail "réseau structurant"		Etude menée par le Département mais retards dans la mise en œuvre
	25 Dimensionner les voiries en tenant compte de l'objectif de réduction de la circulation automobile	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	26 Stabiliser l'offre de stationnement public	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	27 Optimiser l'offre de stationnement public	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	28 Ajuster le stationnement privé	Comp. Communale	Actions ponctuelles selon les communes
	Fret	29 Initier une démarche partenariale avec les acteurs concernés	
30 Réfléchir à un schéma logistique			Pas d'action réelle. Hors cadre par rapport aux compétences de VA
Innovation	31 Créer une structure "Innovation dans les transports "au sein de Vannes Agglo		Structure non créée.
	32 Déployer des flottes de véhicules moins polluants		Aide GMVA à l'achat de véh de service électriques + clause acquisition bus
	33 Inciter à l'usage de véhicules "Zéro émission de CO2"		Initiative expérimentale VAE portée financièrement par Vannes Agglo + prêt vélo étudiants
Transversal	34 Maîtriser les phénomènes d'affluence aux heures de pointe		Au travers des PDE
	35 Etudier des actions répondant à la problématique estivale		Actions au coup par coup
	36 Améliorer la sécurité routière		Hors champ de compétence de VA
Comportements	37 Lancer des campagnes de communication		Campagnes effectives mais peu nombreuses
	38 Diffuser l'information multimodale		Breizhgo
	39 Promouvoir les Plans de Déplacements d'Etablissements		En cours depuis le 1er mars 2011
Suivi	40 Suivi et mise en œuvre du PDU		Evaluation à mi-parcours réalisée en 2015, peu de suivi / coopération avec les communes

Synthèse de la mise en œuvre des actions du PDU 2010

Une vraie réussite : le développement de l'offre TC

- Les aménagements de voirie pour les transports collectifs (sites propres et P+R)
- Les aménagements pour la maîtrise des flux automobiles et le développement des modes doux
 - La communication grand public
 - La problématique estivale
 - L'innovation

Des actions qui n'ont peu ou pas été engagées, dont la pertinence doit être réinterrogée et les freins à la mise en œuvre identifiés :

- Fret / Logistique
- Autopartage

L'organisation des déplacements périurbains, à travailler (Cf. SCOT)

2.1.1.3. Les objectifs du PDU 2011-2020 ont-ils été atteints ?

Rappel des objectifs

Le PDU 2011-2020 se donnait pour objectif général de réduire de 10% (6 points) la part de marché de l'automobile, en la faisant passer de 69% à 63% des déplacements.

Pour atteindre cet objectif, il fallait dans le même temps faire passer la part modale des transports collectifs de 5% à 8% (c'est-à-dire augmenter leur fréquentation de 80%), développer les transports collectifs interurbains et faire passer la part modale des modes doux de 26% à 29% (soit une hausse de 8%).

Ces objectifs étaient basés sur des hypothèses de développement urbain volontaristes (+1.7%/an), elles-mêmes basées sur le SCoT en vigueur à l'époque. Ces hypothèses se révèlent être supérieures à la croissance constatée (+1%/an).

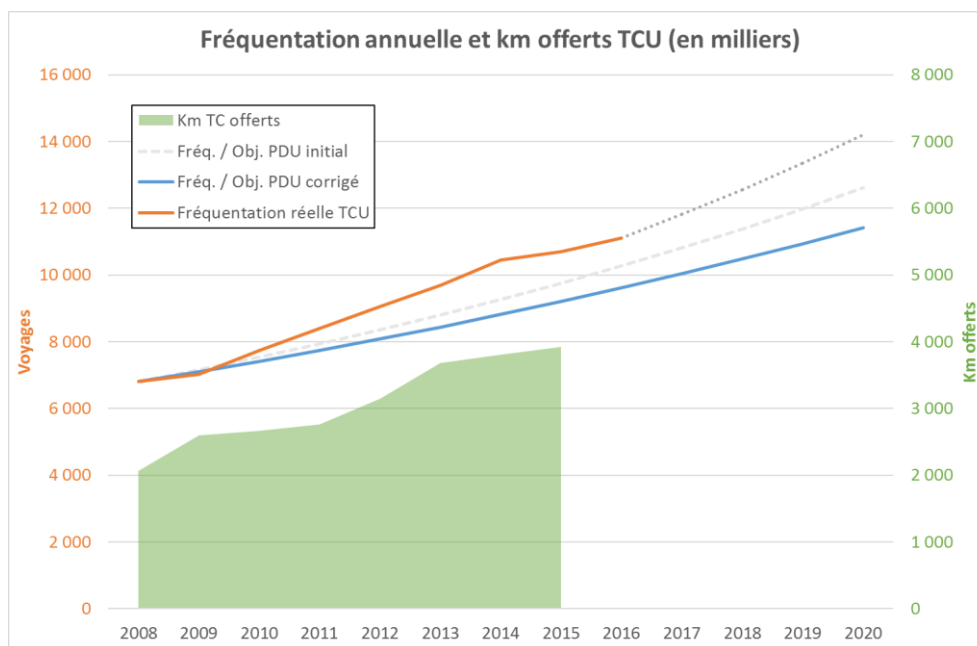
Pour la période 2008-2016 (dernières données disponibles) et en tenant compte de la croissance réelle de population, l'atteinte des objectifs du PDU devrait se traduire finalement par

- Une croissance des flux transports collectifs de +50%,
- Une croissance des flux modes doux de +16%,
- Une quasi stabilité des flux automobiles (+1%).

Les actions relatives aux transports collectifs

La croissance constatée de fréquentation des transports collectifs urbains Kiceo est de + 63% de 2008 à 2016.

L'objectif est donc atteint et dépassé.



Évolution de l'offre et de la fréquentation TC
(source : annuaires statistiques du CEREMA, ex-CERTU, sur les réseaux de transports urbains)

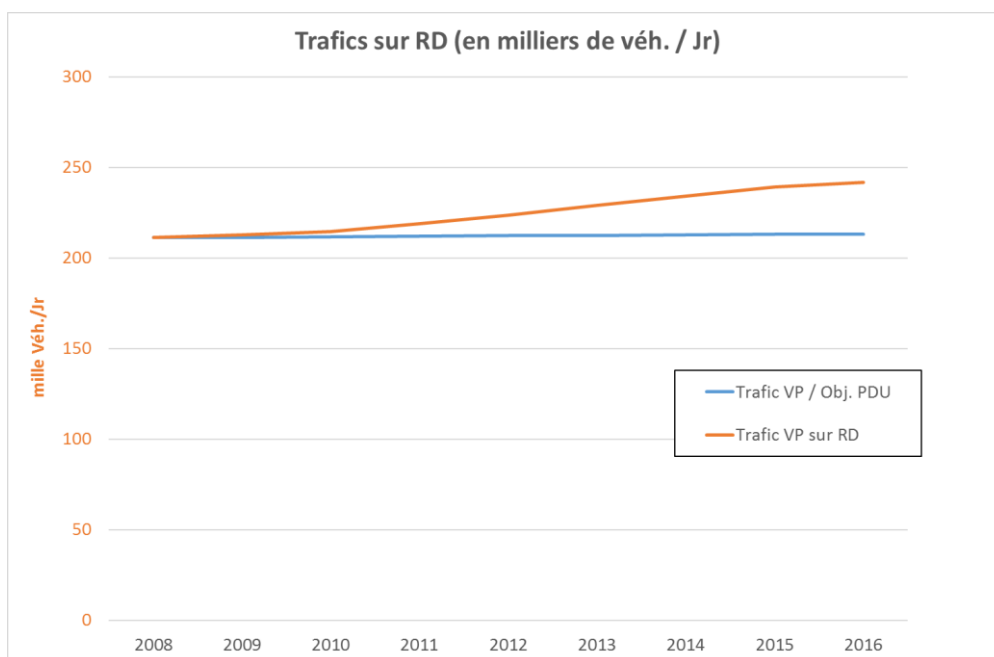
Les actions relatives aux modes doux

Sur Vannes, les entretiens font état d'un développement visible de l'usage du vélo, mais cela n'est pas démontrable ou quantifiable. Il n'existe pas de données factuelles disponibles par ailleurs.

À ce stade, l'objectif n'est pas évaluable. Il conviendra pour le futur PDU de déterminer des moyens de comptage ou un suivi spécifique, pour évaluer l'usage et la retombée des actions mises en œuvre.

Les actions relatives au mode automobile

Sur les principales routes départementales autour de Vannes, le trafic a augmenté de +15%.



**Évolution du trafic automobile de 27 points de comptage
autour de Vannes sur RD (source CD56)**

Sur Vannes, si l'on sait que les transports collectifs se sont fortement développés, on ne peut néanmoins pas dresser factuellement une corrélation entre la hausse de la fréquentation TC et la diminution du trafic automobile. On peut tout au plus estimer qu'il a diminué sous l'effet des TC.

Ces résultats peuvent s'expliquer par le développement du territoire ces dernières années et la concentration du développement de l'offre de transport collectif sur les territoires denses et centraux, adaptés à ce mode.

On peut estimer que les objectifs du PDU 2010 sont sans doute partiellement atteints, mais avec des évolutions des comportements de déplacements qui se sont concentrées sur le cœur d'agglomération

2.1.2. Le PGD de la CCPR

2.1.2.1. Présentation

Le Plan Global des Déplacements 2012-2020 de la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys a été élaboré de 2010 à 2011.

Il se fixe comme objectifs prioritaires de développer l'usage des transports collectifs internes au territoire et en échange avec l'extérieur, d'encourager l'usage partagé de l'automobile et d'améliorer l'intermodalité.

Ses 11 actions sont regroupées en 3 axes : « développer les transports collectifs », « développer les modes doux », et « agir de manière transversale sur les déplacements ».

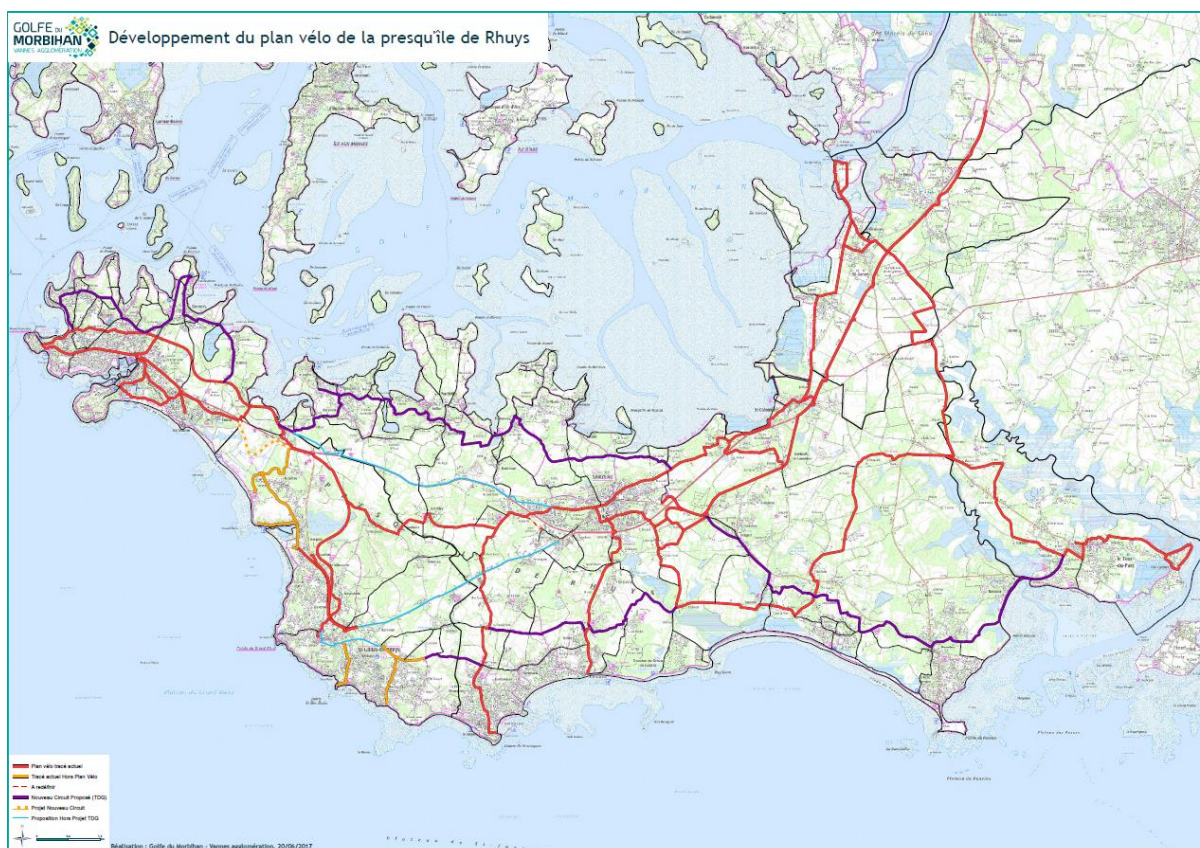
Volet TC et covoiturage	Action 1	<i>Développer l'usage de la ligne TIM Arzon-Vannes grâce à un contrat d'axe</i>
	Action 2	<i>Mettre en place un transport collectif local cohérent avec l'offre TC interurbaine</i>
	Action 3	<i>Faire de l'intermodalité une réalité</i>
	Action 4	<i>Renforcer les outils de développement du covoiturage et de l'autostop</i>
Volet Modes doux	Action 5	<i>Mettre en œuvre un schéma cyclable cohérent, permettant une pratique utilitaire du vélo</i>
	Action 6	<i>Améliorer les conditions de stationnement et le jalonnement pour les vélos</i>
	Action 7	<i>Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et PMR</i>
Actions transversales	Action 8	<i>Articuler urbanisme, environnement, tourisme et déplacements</i>
	Action 9	<i>Définir les politiques de stationnement (été et hiver)</i>
	Action 10	<i>Etablir un plan de communication annuel sur les déplacements</i>
	Action 11	<i>Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation du PGD</i>

2.1.2.2. Avancement de sa mise en œuvre

Parmi les principales actions réalisées, on retiendra le contrat d'axe de l'ex-ligne TIM 7 (devenue la ligne 24 de Kicéo) mené avec le Département, la mise en place d'un service expérimental de transport intercommunal (RTL), d'un coût de fonctionnement de 16 000 € par an entre 2013 à 2016, ou encore des navettes estivales gratuites sur les communes d'Arzon, Sarzeau et St Gildas.

D'autres actions en matière de mobilité alternative ont été engagées : création de 5 aires de covoiturage, création de la ligne express TIM 7 entre la presqu'île de Rhuys et la Gare de Vannes, réalisation d'une halte multimodale à Sarzeau.

Mais l'action majeure restera la mise en œuvre du Plan Vélo de la Presqu'île avec un budget d'investissement de 200 000 € par an qui, en complément du plan Vélo départemental, a permis un fort développement des continuités cyclables à vocation touristique sur la Presqu'île.



Un PGD qui s'est traduit, en particulier, par :

- La mise en œuvre du Plan Vélo de la Presqu'île
- Le développement de l'ex-Ligne TIM 7 (ligne 24)

3. La stratégie du PDU 2020-2029

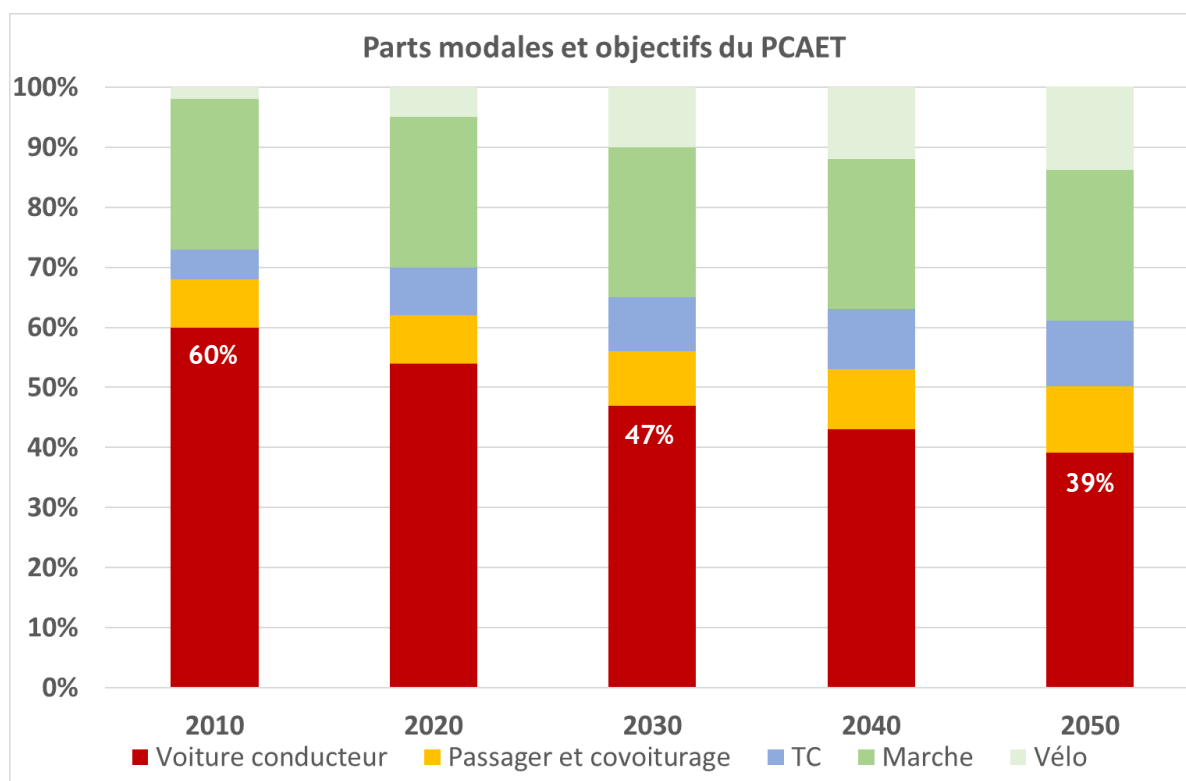
3.1. Une ambition de maîtrise des flux automobiles portée par le PCAET

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) prévoit de diviser globalement par 2 la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon 2050.

Ce gain serait généré par de nombreux paramètres (dont l'amélioration énergétique des véhicules). En matière de déplacements, la cible visée en 2050 consiste à réduire de 5% le nombre actuel de trajets en automobile.

Afin de compenser la croissance de l'agglomération, cela nécessite de réduire d'environ 20 points la part de marché de l'automobile à l'horizon 2050.

À l'horizon du PDU, l'objectif intermédiaire est ainsi d'atteindre **une part modale Voiture Conducteur de 47% en 2030** (plus d'un déplacement sur 2 réalisé autrement qu'au volant de sa voiture).

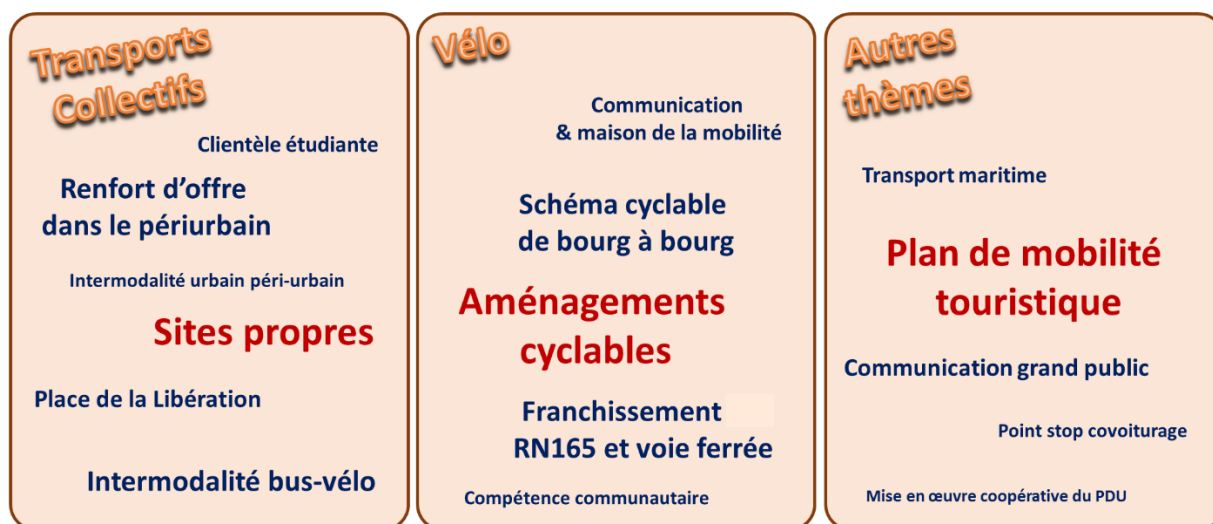


Objectif d'évolution de la part modale Voiture Conducteur : 60% en 2010, 47% en 2030 et 39% en 2050

On notera que cet objectif est globalement en continuité avec les objectifs du PDU précédent de Vannes Agglo.

3.2. 4 orientations majeures pour répondre aux enjeux de mobilité

À l'issue du diagnostic, en complément de l'ambition générale de maîtrise des flux automobiles, les analyses, entretiens et Groupes de travail menés ont permis de mettre en évidence de nombreux enjeux par mode ou par thématique.



Les principaux enjeux du PDU identifiés à l'issue du diagnostic

Pour répondre à ces différents enjeux, le PDU comprend 4 orientations majeures :

- Développer les modes actifs et en particulier l'usage du vélo,
- Développer les aménagements en faveur des transports collectifs,
- Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité,
- Développer un plan de mobilité touristique.

En complément de ces orientations, sur lesquelles se fonde son plan d'actions, le PDU vise d'une manière générale à améliorer les conditions de déplacements. À ce titre il est favorable à la réduction des déplacements contraints.

Si les marges de manœuvre de la collectivité sont relativement limitées pour œuvrer dans ce sens, le PDU cherchera à favoriser toutes les mesures qui permettront de limiter les besoins de déplacements (développement du télétravail, création d'espaces de coworking, ...).

3.2.1. Développer les modes actifs et en particulier l'usage du vélo

Les modes actifs constituent aujourd'hui le 2^{ème} mode de déplacements après l'automobile. Du fait de leur intérêt environnemental (absence de bruit, d'émission de polluants, de saturation du réseau viaire, ...) et des bienfaits qu'ils peuvent apporter en matière de santé, le développement de la marche et du vélo constitue une priorité d'intervention pour le PDU.

Si le développement de la marche concerne en premier lieu les communes (mode adapté aux déplacements intra-communaux, compétence communale en matière d'accessibilité de la voirie, ...), le développement du mode cyclable constitue quant à lui une priorité d'intervention du PDU. En effet :

- D'une part ce mode dispose d'importantes marges de progrès (part modale vélo = 2% en 2008),
- D'autre part, si c'est un mode adapté aux déplacements du quotidien, c'est aussi un mode adapté aux loisirs et qui peut être un vecteur important de développement touristique,
- Enfin, le développement du vélo connaît aujourd'hui un essor national avec le récent plan vélo gouvernemental qui vise un triplement de sa part modale d'ici 2024.

Le PDU prévoit pour cela de travailler sur 2 axes :

- L'amélioration de la sécurité des modes actifs,
- Le développement des continuités cyclables.

3.2.2. Développer les aménagements en faveur des transports collectifs

Le développement des aménagements en faveur des transports collectifs constitue lui aussi une priorité du PDU.

Cette mesure était d'ores et déjà identifiée dans le PDU précédent mais a subi des retards dans sa mise en œuvre. Elle constitue aujourd'hui, du fait des faibles marges de manœuvre disponibles pour augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs, le principal levier effectif pour améliorer significativement l'offre de transport de l'agglomération.

3.2.3. Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité

Depuis 2010, la communauté d'agglomération mène de nombreuses actions pour favoriser l'intermodalité. Au vu des résultats obtenus, elle souhaite poursuivre ces actions et les développer.

3.2.4. Développer un plan de mobilité touristique

Le développement touristique constitue pour le territoire un fort enjeu de développement économique. Par ailleurs le diagnostic a mis en évidence différents besoins à traiter en matière de déplacements touristiques. À ce titre, le développement d'un plan de mobilité touristique constitue l'une des orientations majeures du PDU 2020-2029.

4. Le plan d'actions du PDU 2020-2029

Afin de tenir ses objectifs en matière de maîtrise des flux automobiles et pour répondre aux enjeux de mobilité du territoire, le PDU 2020-2029 s'organise autour de 6 axes de travail et comprend 21 actions :

Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse

1. Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales
2. Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux
3. Communiquer et faire connaître le schéma cyclable
4. Poursuivre et développer les services vélos aux usagers

Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains

5. Améliorer l'efficacité des transports collectifs par des aménagements de voirie
6. Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération
7. Optimiser l'offre périurbaine
8. Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs
9. Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année

Axe 3 : Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité

10. Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville
11. Développer la billettique interopérable
12. Inciter à la pratique du covoiturage
13. Améliorer l'intermodalité TC-Vélo

Axe 4 : Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire

14. Envisager le développement de navettes maritimes touristiques
15. Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales
16. Concevoir et mettre en œuvre un schéma cyclable touristique pour compléter le cas échéant le réseau intercommunal (Cf. Axe 1)

Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

17. Faire connaître les offres de mobilité alternative
18. Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Mobilité Employeurs

Axe 6 : S'engager dans l'innovation

19. Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène)
20. Poursuivre le développement des véhicules moins polluants

Mettre en œuvre le PDU

21. Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre du PDU

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

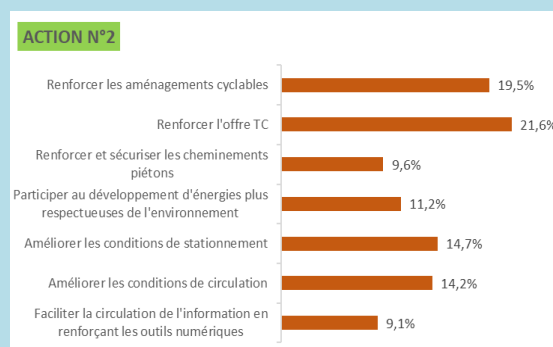
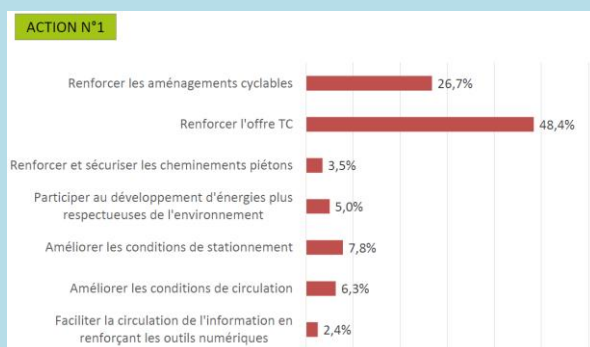
Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse

Constats

L'usage du vélo sur le territoire était de 2% en 2008.

Si l'on observe aujourd'hui un certain développement de ce mode, il reste encore relativement confidentiel. Le vélo est pourtant totalement adapté pour les déplacements de courte et moyenne distance (1 à 5 km).

Les attentes des usagers se focalisent aujourd'hui majoritairement sur le développement de continuités cyclables.



Actions prioritaires souhaitées par les usagers pour répondre aux enjeux de mobilité des futures décennies (source enquête d'opinion GMVA 2018)

Objectifs visés

L'axe 1 « Engager une politique cyclable ambitieuse » constitue une priorité d'intervention du PDU 2020-2029. Il vise à favoriser l'usage du vélo sur le territoire, afin de réduire le trafic automobile et les nuisances associées, au moyen de différentes actions (développement de continuités cyclables, communication, renforcement des services vélos).

①-① Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales

Description de la mesure

GMVA œuvre actuellement à la définition d'un maillage cyclable intercommunal hiérarchisé. Ce maillage prévoit le classement des itinéraires en deux catégories :

- Le réseau intercommunal structurant :

Cet ensemble de continuités cyclables est considéré comme majeur. À ce titre, GMVA entend assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements et financer leur réalisation à 100%.

- Le réseau intercommunal de maillage :

Sur ces continuités cyclables, il est prévu que la Maitrise d'ouvrage soit assurée par les communes concernées. GMVA propose d'accompagner ces communes en cofinçant les travaux d'aménagement à hauteur de 50% (sous réserve que ces itinéraires soient reliés au réseau intercommunal structurant), sinon à 25%.

Remarques et points de vigilance

- Les modalités de mise en œuvre de cette mesure sont détaillées dans la délibération du Conseil Communautaire du 7 février 2019.
- Il est précisé que les acquisitions foncières nécessaires à la mise en œuvre de ces continuités cyclables restent à la charge des communes concernées. À ce titre, les communes veilleront à anticiper les acquisitions foncières, notamment aux abords des routes départementales concernées par le réseau intercommunal.
- Le franchissement de la RN165 et des voies ferrées constitue une priorité du réseau structurant intercommunal.
- Dans la mise en œuvre du schéma cyclable, il est rappelé l'importance de veiller à :
 - o La cohérence des aménagements avec le SCOT (liaison aux pôles d'appui),
 - o L'ouverture du territoire et les continuités cyclables vers les territoires voisins,
 - o Assurer une continuité infra communale des aménagements cyclables vers les principaux générateurs, notamment les établissements d'enseignement : collèges, lycées, universités, ...

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Opter pour des revêtements de pistes perméables (ex : graves émulsions) ;
- Ne pas surdimensionner les largeurs des voies cyclables ;
- Gérer la fréquentation des sites autour des pistes cyclables (actions de sensibilisation et de communication ; mise en place de clôture si besoin) ;
- Favoriser l'intégration et la requalification paysagère des aménagements cyclables.
- Sécuriser le franchissement de la RN165 et des voies ferrées.

Critères d'évaluation

- Linéaire de continuités cyclables mis en œuvre,
- Comptages vélos sur les itinéraires mis en œuvre,
- Évolution de la part modale vélo (future enquête ménages déplacements).

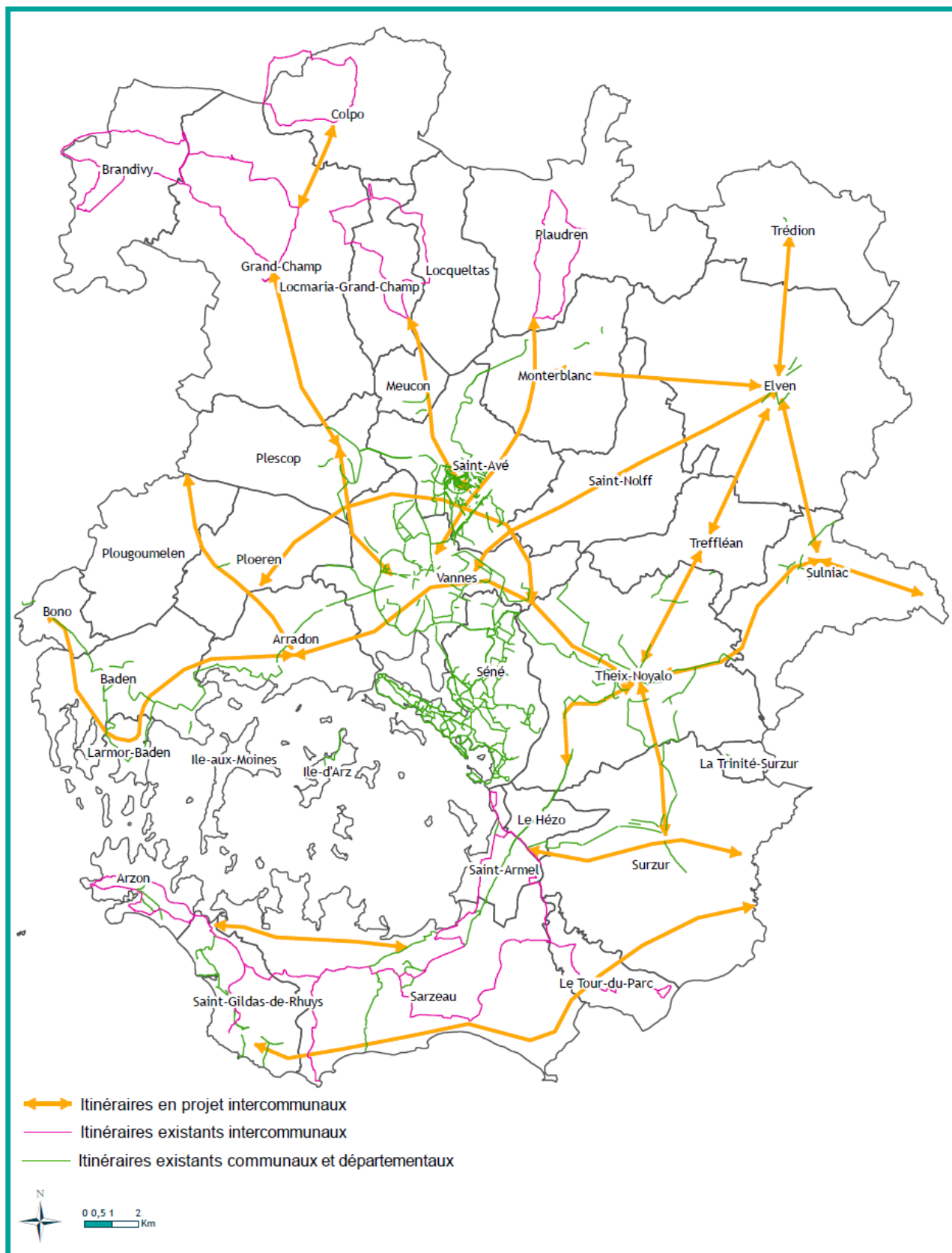
Coût estimé : 15 M€ (budget mutualisé pour les mesures 4.1.1 et 4.1.2).

Maitres d'ouvrages

- Pilote :
 - GMVA sur les continuités cyclables du réseau intercommunal structurant,
 - Les communes sur les autres continuités cyclables.
- Partenaires : GMVA ou les communes selon la catégorie de continuité cyclable.

Itinéraires cyclables existants et en projet

Golfe du Morbihan - Vannes agglomération



Réalisation : Golfe du Morbihan - Vannes agglomération, 01/03/2019

①-② Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux

Description de la mesure

Cette mesure complète la mesure précédente ; elle vise à inciter le développement des continuités cyclables à l'échelle infra-communale.

Depuis 2010, GMVA accompagne les communes en cofinçant la création de continuités cyclables infra communales. Toutefois, les retours d'expérience ont montré que les modalités de cofinancement n'étaient pas jusqu'à aujourd'hui suffisamment incitatives. Ainsi, il est proposé que GMVA apporte un soutien financier aux communes :

- De 50% pour l'aménagement de tronçons communaux se raccordant à un axe d'intérêt majeur ;
- De 25% pour l'aménagement d'autres tronçons communaux.

Selon les plafonds ci-après retenus :

- 300€HT/ml pour une piste cyclable ou voie verte,
- 150€/ml pour une bande cyclable ou chaucidou,
- 2000€/ml pour un ouvrage de franchissement, passerelle ou tunnel.

Les acquisitions foncières, les espaces verts et mobilier urbain d'ornement ne seront pas éligibles aux fonds de concours.

Pour favoriser la mise en place de stationnement et de services vélos, il est également proposé que GMVA apporte un soutien financier aux communes, à hauteur de 50% pour un stationnement couvert et permettant l'intermodalité (bus ou covoiturage, en dehors des aires de covoiturage communautaires, installation d'un service de recharge VAE, gonflage, ... situé sur un itinéraire d'intérêt majeur, ...

Remarques et points de vigilance

- Les modalités de mise en œuvre de cette mesure sont détaillées dans la délibération du Conseil Communautaire du 7 février 2019.
- Dans la mise en œuvre de cette mesure, il est rappelé l'importance de veiller au renforcement de la coordination des actions communales en matière de développement des continuités cyclables :
 - o Pour recenser et consolider la cartographie des aménagements au fil du temps (nécessité d'avoir une connaissance exhaustive du réseau cyclable),
 - o Pour les projets qui concernent plusieurs communes (Cf. mesure précédente).

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Opter pour des revêtements de pistes perméables (ex : graves émulsions) ;
- Ne pas surdimensionner les largeurs des voies cyclables ;
- Gérer la fréquentation des sites sensibles d'un point de vue de la biodiversité autour des pistes cyclables (actions de sensibilisation et de communication) ;
- Favoriser l'intégration et la requalification paysagère des aménagements cyclables.

Critères d'évaluation

- Linéaire de continuités cyclables mis en œuvre,
- Évolution de la part modale vélo (future enquête ménages déplacements).

Coût estimé : 15 M€ (budget mutualisé pour les mesures 4.1.1 et 4.1.2).

Maitres d'ouvrages

- Pilote : Communes
- Partenaire : GMVA.

①-③ Communiquer et faire connaître le schéma cyclable

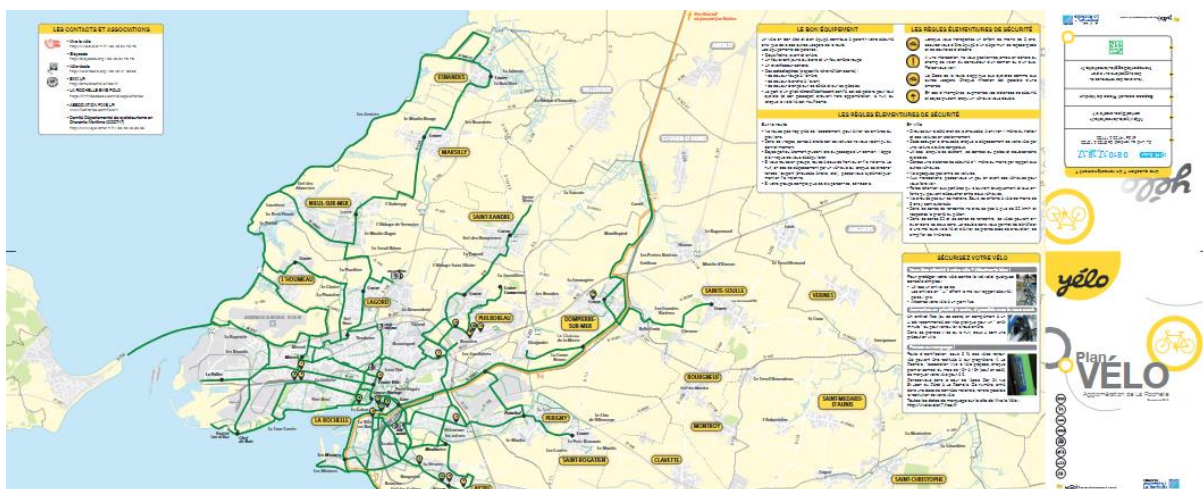
Description de la mesure

Le réseau cyclable est aujourd’hui mal identifié et globalement peu connu. Cette mesure vise donc :

- Dans un premier temps à effectuer un recensement exhaustif des continuités cyclables existantes sur le territoire de GMVA,
- Dans un second temps à communiquer et faire connaître ce réseau auprès du grand public (site Internet, open-data et applications mobiles, plans papiers, ...).

Remarques et points de vigilance

- À l’issue du recensement, un travail avec les acteurs touristiques devra être mené, afin d’identifier et faire connaître des circuits touristiques potentiels (Cf. axe 4).



Exemple de plan vélo des continuités cyclables (source CA de La Rochelle)

Critères d’évaluation

- Mise en œuvre effective de moyens de communication sur le réseau cyclable,
- Connaissance du réseau par les usagers (future enquête d’opinion).

Coût estimé : 0.1 M€ (réalisation de supports de communication).

Maitres d’ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Communes

①-④ Poursuivre et développer les services vélos aux usagers

Description de la mesure

Depuis 2010, la communauté d'agglomération développe différents services à l'usage des cyclistes. Au vu des résultats obtenus, elle souhaite poursuivre ces actions (vélos en libre-service Vélocéo, prêts de vélos aux étudiants, marquage des vélos contre le vol, subventions pour l'achat de vélos à assistance électrique) et les développer en mettant en œuvre un dispositif de location vélo moyenne et longue durée ou tout autre dispositif de nature à encourager la pratique du vélo sur le territoire.

Remarques et points de vigilance

- En complément du développement des services vélos, GMVA prévoit la création d'un espace dédié à la mobilité (Cf. Axe 5)



Vélocéo le système de vélos en libre-service de GMVA

Critères d'évaluation

- Indicateurs d'usage des services vélos (rotations Vélocéo, nombre de prêts vélos, ...),

Coût estimé : 3 M€ (Budget Vélocéo inclus)

Maitres d'ouvrages

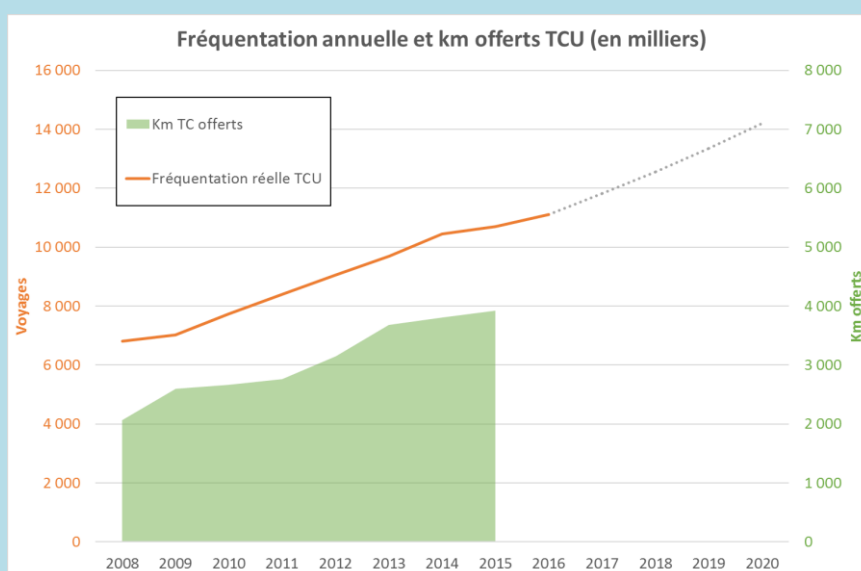
- Pilote : GMVA.

Axe 2 : Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains

Constats

Durant ces dernières années, la communauté d'agglomération a fortement développé l'offre de transports collectifs sur son territoire.

Si cette augmentation de l'offre a été une réussite et s'est traduite par une forte croissance de la fréquentation, des marges de progrès existent encore pour améliorer l'usage et optimiser l'offre de transport.



*Évolution de l'offre et de la fréquentation des transports collectifs urbains
(source : annuaires statistiques du CEREMA, ex-CERTU, sur les réseaux de transports urbains)*

Objectifs visés

L'axe 2 « Optimiser les transports collectifs urbains et interurbains » est une priorité d'intervention du PDU 2020-2029. Il vise à améliorer l'offre de transports collectifs au moyen de différentes actions (sites propres bus, amélioration de l'offre périurbaine, tarification, transport maritime).

②-① Améliorer l'efficacité des Transports Collectifs par des aménagements de voirie

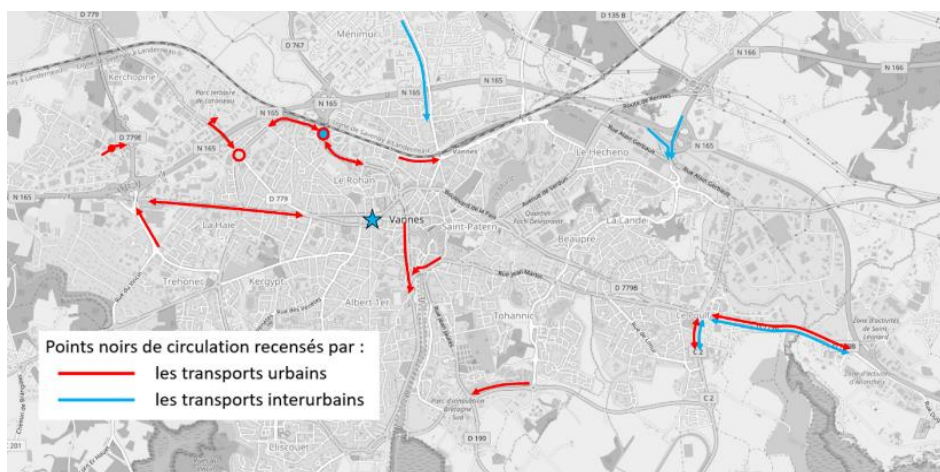
Description de la mesure

La circulation des bus est actuellement pénalisée par les conditions de circulation sur différents itinéraires. Du fait des faibles marges de manœuvre disponibles pour augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs, la mise en œuvre de sites propres et couloirs bus constitue aujourd'hui le principal levier effectif pour améliorer significativement l'offre de transports.

À ce titre, la communauté d'agglomération prévoit sur la période 2020-2029 la mise en œuvre de sites propre bus sur les points noirs de circulation identifiés et en particulier Avenue de la Marne, Rue Thiers, Boulevard du Général Monsabert, ...

Remarques et points de vigilance

- Sur l'Avenue de la Marne, il pourra être utile de mener une réflexion sur un périmètre élargi intégrant l'Avenue de la Marne, la Place de la Libération (Cf. mesure 4.2.2) et le Boulevard de la Paix (souhaits de la Ville de Vannes de renforcer la perméabilité du boulevard).
- Les clés de co-financement des aménagements seront à déterminer au cas par cas avec les partenaires en fonction des sites concernés et des aménagements envisagés (aménagement purement fonctionnel ou intégrant des requalifications d'espaces publics) ?
- Dès lors qu'un parking-relais existe ou est envisagé, il est nécessaire d'étudier systématiquement la mise en place d'un site propre bus en aval de cet équipement.



Difficultés actuelles de circulation des transports collectifs (source : Transporteurs)

Mesures ERC :

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Opter pour une insertion paysagère/patrimoniale des sites propres et des différents jalonnements ;
- Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des voies.

Critères d'évaluation

- Données d'exploitation TC issues du SAE (évolution des temps de parcours).

Coût estimé : 15 M€.

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Communes.

②-② Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération

Description de la mesure

La Place de la Libération à Vannes accueille du stationnement automobile, des arrêts de bus et sert de point de correspondance pour les transports scolaires. Lors de ces correspondances, de nombreux cars sont présents en même temps, au moment où les élèves changent de véhicules.

L'aménagement actuel de la place n'est plus adapté à cette fonction de hub scolaire et crée aujourd'hui des situations d'inconfort et d'insécurité pour les élèves. À ce titre, le PDU prévoit le réaménagement de cette place.

Remarques et points de vigilance

- L'aménagement de la place de la Libération serait à mener en cohérence et en parallèle avec l'aménagement du site propre bus de l'Avenue de la Marne (Cf. mesure 4.2.1).
- Afin d'apporter une solution immédiate aux dysfonctionnements actuels, un aménagement provisoire pourrait être envisagé à court terme.



L'aménagement actuel de la Place de la Libération (source Google Street View)

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Créer un véritable espace public qualitatif et en harmonie avec le contexte urbain au niveau de la place ;
- Utiliser des matériaux recyclés ou d'ores et déjà présents sur place pour le réaménagement.

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

Coût estimé : 0.7 M€.

Maitres d'ouvrages

- Pilote : à définir entre les partenaires
- Partenaires : GMVA, Région Bretagne, Ville de Vannes.

②-③ Optimiser l'offre périurbaine

Description de la mesure

Les lignes périurbaines du réseau Kicéo assurent aujourd'hui essentiellement une fonction de transport scolaire avec environ 7 500 scolaires transportés quotidiennement (15 000 voyages / Jr) pour environ 500 voyages / Jr d'usagers non scolaires. À ce titre, les lignes périurbaines sont aujourd'hui avant tout organisées pour assurer cette fonction de transport scolaire.

Le diagnostic du PDU a fait remonter des attentes du territoire en faveur d'un développement des lignes périurbaines pour des usages autres que scolaires. À ce titre, le PDU prévoit de mener différentes actions pour optimiser l'offre périurbaine ; en particulier :

- Un renforcement de l'offre existante en seconde couronne,
- L'amélioration de l'intermodalité entre les services urbains et périurbains (points de correspondance en entrée de ville),
- Une sécurisation des continuités douces irriguant les arrêts périurbains afin d'agrandir la zone de chalandise des arrêts.

Remarques et points de vigilance

- Le développement de l'intermodalité TC-vélo est un facteur complémentaire qui permettra d'optimiser l'offre périurbaine. Il est développé dans l'Axe 3.

Critères d'évaluation

- Évolution de la fréquentation des transports collectifs périurbains.

Coût estimé : 10 M€ (essentiellement pour le développement de l'offre périurbaine).

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA.

②-④ Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs

Description de la mesure

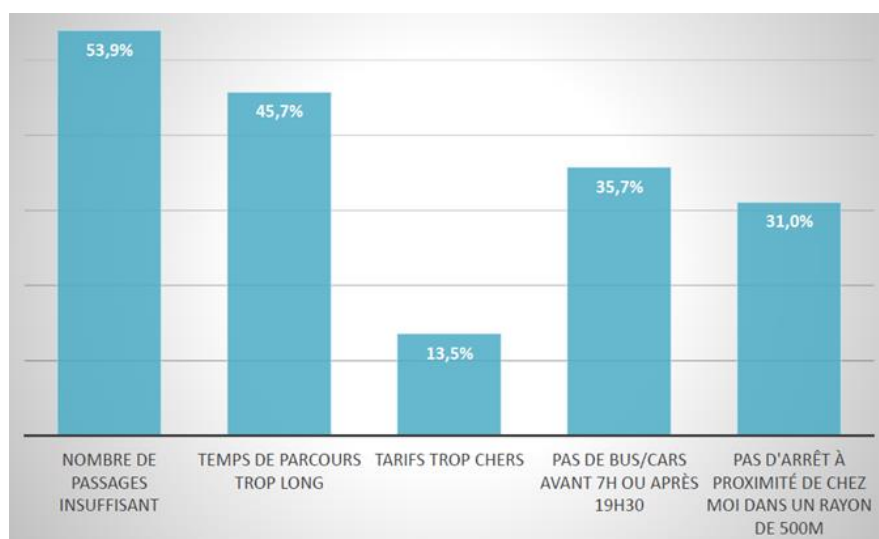
La grille tarifaire actuelle du réseau Kicéo est comparable à celles pratiquées dans les autres agglomérations bretonnes, mais reste relativement élevée par rapport à des agglomérations de taille similaire au niveau national.

Le diagnostic du PDU a par ailleurs fait remonter des attentes de certains usagers (en particulier la population étudiante) pour faire évoluer les tarifs des transports.

À ce titre, le PDU prévoit d'engager une réflexion pour optimiser l'attractivité de la grille tarifaire actuelle.

Remarques et points de vigilance

- L'enquête d'opinion menée en 2018 ne montrait pas de caractère prioritaire particulier à la révision des tarifs.



Défauts identifiés par les usagers des transports collectifs (enquête d'opinion GMVA 2018)

Critères d'évaluation

- Évolution de l'avis des usagers sur la grille tarifaire (future enquête d'opinion).

Coût estimé : À déterminer (fonction des évolutions envisagées pour la grille tarifaire)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA.

②-⑤ Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année

Description de la mesure

Le transport maritime dans le Golfe du Morbihan est actuellement géré par la Région Bretagne et assuré par des transporteurs privés.

Le diagnostic du PDU a permis d'identifier des attentes du territoire pour un développement des transports maritimes à l'année dans le Golfe, par exemple, l'intérêt d'ouvrir à l'année la navette maritime estivale entre la cale de Séné / Barrarac'h et Vannes / Conleau ?.

À ce titre, le PDU prévoit de lancer une étude d'opportunité sur la mise en œuvre de transports maritimes à l'année (bateaux-bus) sur le territoire de GMVA. Cette étude visera en particulier à préciser :

- Le fonctionnement actuel de la desserte des îles et le niveau de réponse au besoin des îliens,
- Les dessertes envisageables,
- Les tarifs admissibles,
- La fréquentation prévisionnelle,
- Le coût pour la collectivité,
- Les possibilités de développement de transports maritimes décarbonés,
- Et au final, le rapport coût / bénéfice de nouveaux services de transports maritimes.

Remarques et points de vigilance

- Cette étude sera utilement menée en même temps que la mesure pour le développement des navettes maritimes à usage touristique (Cf. Axe 4).

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Utiliser des bateaux peu polluants (à énergie électrique ou à hydrogène) ;
- Élaborer des itinéraires de transports en évitant les zones sensibles d'un point de vue de la biodiversité (ex : zone de nidification/d'alimentation/reproduction d'oiseaux) ;
- Veiller à une bonne maintenance des bateaux et favoriser des pratiques respectueuses des eaux.

Critères d'évaluation

- Conclusions de l'étude d'opportunité.

Coût estimé : 0.1 M€ (coûts d'étude / budget mutualisé avec la mesure 4.4.1)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Région Bretagne, Communes, Transporteurs maritimes

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Axe 3 : Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité

Constats

Depuis 2010, la communauté d'agglomération mène de nombreuses actions pour favoriser l'intermodalité. Au vu des résultats obtenus, elle souhaite poursuivre ces actions et les développer.

Objectifs visés

L'axe 3 « Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité » vise à renforcer l'action de GMVA en faveur du développement de l'intermodalité (développement des parkings-relais et aires de covoiturage, carte Korrigo, intermodalité TC-Vélo).

③-① Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville

Description de la mesure

La communauté d'agglomération a mis en service un premier parking-relais à l'Ouest de Vannes en 2017. Afin de compléter l'équipement de son réseau et de favoriser l'accès à la ville-centre depuis la première et la seconde couronnes, GMVA souhaite poursuivre la mise en œuvre de parkings-relais en entrée d'agglomération avec deux futurs parkings, l'un au Nord et l'autre à l'Est de Vannes.

Remarques et points de vigilance

- Dès lors qu'un parking-relais est envisagé, il est nécessaire d'étudier systématiquement la mise en place d'un site propre bus en aval de cet équipement.
- On veillera sur ces parkings à :
 - o Proposer du stationnement à l'attention des covoitureurs, sauf à ce que l'usage P+R soit trop important et nécessite la pose d'un barriérage spécifique.
 - o Développer du stationnement vélo sécurisé (box).

Le parking-relais Ouest (source GMVA) →



Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Préférer des zones d'ores et déjà artificialisée pour l'implantation des parkings relais ;
- Opter pour une insertion paysagère/patrimoniale des parkings relais ;
- Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des parkings ;
- Prévoir une gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements.

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective des parkings-relais,
- Taux de remplissage des parkings-relais.

Coût estimé : 1 M€

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Communes.

③-② Développer la billettique interopérable

Description de la mesure

La carte KorriGo permet actuellement de voyager sur une grande majorité de réseaux de transports bretons (TER Bretagne, agglomérations de Rennes, Brest, Quimper, ...). Afin de favoriser l'intermodalité sur le réseau de transport de GMVA, le PDU prévoit de modifier la billetterie actuelle du réseau Kicéo afin de la rendre compatible avec la carte KorriGo.

Remarques et points de vigilance

- Le planning de mise en œuvre de cette mesure sera à mener en cohérence avec les services de transport locaux de la Région.



Critères d'évaluation

- Nombre de cartes KorriGo en service.

Coût estimé : 2 M€

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Région Bretagne.

③-③ Encourager la pratique du covoiturage

Description de la mesure

La communauté d'agglomération mène depuis 2010 différentes actions en faveur du covoiturage (création d'aires de covoiturage, campagnes de communication, ...). Afin de conforter et développer cette action, le PDU prévoit de :

- Poursuivre le développement des aires de covoiturage sur le territoire (par création ou extension),
- Expérimenter le système de « point stop Covoiturage »,
- Étudier les possibilités d'incitations financières à l'attention des covoitureurs (modalités à définir ; par exemple, lignes de covoiturage),
- Étudier les possibilités d'expérimentation pour la mise en place de stationnement réservé et de voies réservées pour le covoiturage (Voies réservées aux Véhicules à Occupation Multiples)



Expérimentation de voies réservées aux VOM à Bordeaux (source Bordeaux Métropole)

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Préférer des zones d'ores et déjà artificialisées pour l'implantation des aires de covoiturage ;
- Opter pour une insertion paysagère/patrimoniaire des aires de covoiturage ;
- Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des aires de covoiturage ;
- Prévoir une gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements
- Privilégier des revêtements perméables et simples en cas de conception sur des sols vierges

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

Coût estimé : 1.1 M€

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA,
- Partenaires : Communes.

③-④ Améliorer l'intermodalité TC-Vélo

Description de la mesure

Une intermodalité TC-Vélo réussie peut être un vecteur de développement de l'attractivité de ces modes. En contrepartie, l'embarquement des vélos dans les transports collectifs peut pénaliser l'exploitation de ces derniers (retard pris lors des opérations d'embarquement/débarquement, encombrement du véhicule, ...). Afin de traiter ce sujet, le PDU prévoit de mener une réflexion dédiée afin de proposer différentes mesures pour améliorer l'intermodalité TC-Vélo.

Les mesures à développer dépendront avant toute chose des besoins à couvrir (usage quotidien / utilitaire ou loisirs / tourisme). Les solutions envisageables pourraient concerner par exemple :

- Le développement du stationnement vélo sécurisé aux arrêts,
- Le développement des vélos pliants,
- Une modulation des possibilités d'embarquement en fonction des horaires,
- Le développement de services dédiés à vocation touristique (exemple du Bus Vélo de La Rochelle)



Le Bus Vélo touristique de La Rochelle (source CA de La Rochelle)

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

Coût estimé : À déterminer (dépendra des mesures effectivement mises en œuvre)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Région Bretagne, Communes

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Axe 4 : Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire

Constats

Le développement touristique constitue pour le territoire un fort enjeu de développement économique. En contrepartie, l'activité touristique peut être génératrice de nuisances pour les populations et l'environnement. À ce titre, le diagnostic du PDU a mis en évidence différents besoins à traiter en matière de déplacements touristiques.

Objectifs visés

L'axe 4 « Mettre en place un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire » vise à améliorer les conditions de déplacements en saison estivale en développant différentes offres dédiées : navettes maritimes, navettes communales estivales, circuits vélos à vocation touristique. Sa mise en œuvre se focalisera en priorité sur les secteurs de forte affluence, dont la Presqu'île de Rhuys.

④-① Envisager le développement des navettes maritimes touristiques

Description de la mesure

GMVA a expérimenté durant l'été 2018 et 2019 la mise en place d'une navette maritime estivale entre la cale de Séné / Barrarac'h et Vannes / Conleau.

Suite à cette expérimentation, le PDU prévoit de mener une étude pour identifier les possibilités de développement de ces navettes maritimes durant la saison touristique.



Remarques et points de vigilance

- Cette étude sera utilement menée en même temps que la mesure pour le développement des transports maritimes à l'année (Cf. Axe 2).
- Il existe d'ores et déjà de nombreuses offres de navettes touristiques gérées par des entreprises privées (Passeur des îles, Navix, Bateaux du Golfe, ...).
- Une première priorité pourrait consister à coordonner et favoriser le développement de ces services. Par exemple : réalisation d'un document clair et synthétique (support Internet, papier) de présentation de l'ensemble de l'offre existante.

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Utiliser des bateaux peu polluants (à énergie électrique ou à hydrogène) ;
- Élaborer des itinéraires de transports en évitant les zones sensibles d'un point de vue de la biodiversité (ex : zone de nidification/d'alimentation/reproduction d'oiseaux)
- Veiller à une bonne maintenance des bateaux et favoriser des pratiques respectueuses des eaux ;
- Sensibiliser la population touristique aux enjeux environnementaux du territoire en matière de climat et de préservation du cadre de vie.

Critères d'évaluation

- Conclusions de l'étude d'opportunité.

Coût estimé : 0.1 M€ (coûts d'étude / budget mutualisé avec la mesure 4.2.5)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Région Bretagne, Communes, Transporteurs maritimes.

④-② Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales

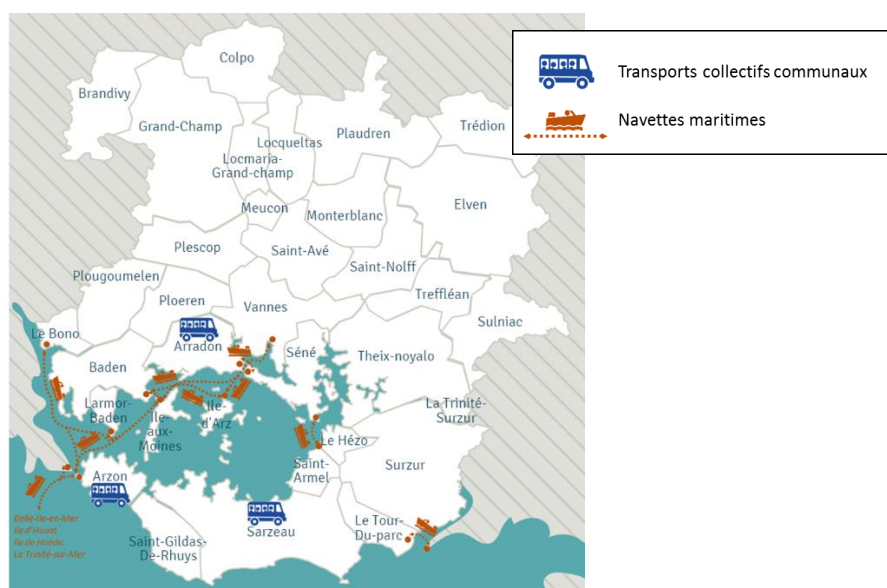
Description de la mesure

Plusieurs communes offrent actuellement des services de navettes gratuites en période estivale ou durant des manifestations événementielles (Arzon, Sarzeau, Arradon, Larmor Baden, ...). Afin d'accompagner ces communes, le PDU prévoit une action spécifique de GMVA pouvant se traduire par :

- Une assistance technique pour la conception et la mise en place du service,
- Une participation aux frais de fonctionnement du service.

Remarques et points de vigilance

- La mise en place d'offres alternatives pourra nécessiter des actions spécifiques sur le stationnement à destination, afin d'assurer l'attractivité des services mis en place.
- Les partenariats existants actuellement avec les entreprises locales seront à conserver et à développer.



Principales offres de transports dédiés à l'activité touristique

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure,
- Nombre de voyageurs transportés.

Coût estimé : À déterminer (en fonction des services mis en place et des clés de répartition)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Communes

④-③ Concevoir et mettre en œuvre un schéma cyclable touristique pour compléter, le cas échéant, le réseau intercommunal

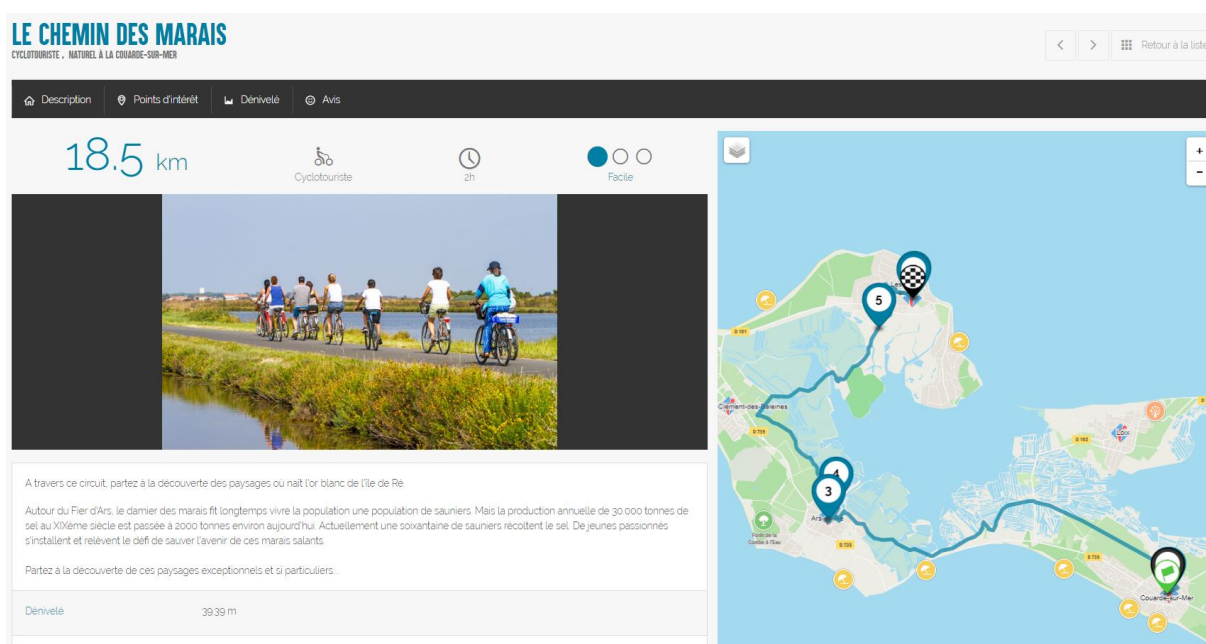
Description de la mesure

Cette mesure vise à compléter le schéma cyclable développé dans le cadre de l'axe 1 du PDU pour :

- Développer le cas échéant des continuités cyclables complémentaires à vocation touristique,
- Identifier et faire connaître de potentiels circuits touristiques à vélo.

Remarques et points de vigilance

- Un travail avec les acteurs du tourisme est conseillé afin d'identifier les sites majeurs pouvant être desservis ainsi que les éventuelles promenades cyclables pouvant être développées (circuits touristiques)



Exemple de circuit vélo : le chemin des Marais sur l'Ile de Ré (source CC de l'Ile de Ré)

Mesures ERC

Mesures Éviter, Réduire, Compenser proposées au rapport environnemental du PDU :

- Faire connaître des itinéraires vélo en dehors des zones sensibles d'un point de vue de la biodiversité et des milieux naturels (ex : zone de nidification/d'alimentation/reproduction d'oiseaux) ;
- Sensibiliser la population touristique aux enjeux environnementaux du territoire en matière de climat et de préservation du cadre de vie (ex : panneaux sur les voies cyclables).

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure.

Coût estimé : À déterminer (en fonction des itinéraires effectivement identifiés)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Communes, Région Bretagne.

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Axe 5 : Communiquer sur les mobilités alternatives

Constats

La tenue des objectifs du PDU de maîtrise des flux automobiles sur le territoire passe par une évolution des comportements de déplacements. Afin d'accompagner et renforcer cette évolution, les actions d'information et de communication auprès du grand public sont des outils indispensables.

Objectifs visés

L'axe 5 « Communiquer sur les mobilités alternatives » vise à mener différentes actions de communication auprès du grand public, afin de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile.

⑤-① Faire connaître les offres de mobilité alternative

Description de la mesure

Cette mesure vise à mieux faire connaître les offres et services de mobilité disponibles sur le territoire. Elle prévoit pour cela 2 axes de travail complémentaires :

- **L'ouverture d'un espace dédié à la mobilité pour le grand public**

Afin de concentrer les actuels services dédiés à la mobilité (espace Kicéo Infobus, prêt/location vélos, ...) et accueillir d'éventuels services complémentaires, le PDU prévoit la création d'une maison de la mobilité. Cet équipement aura pour vocation :

- L'information sur l'ensemble des offres de mobilité alternatives,
- La vente de titres de transport (Kicéo voire BreizhGo),
- L'accueil des services vélos actuels et futurs (marquage, prêt, location, ...).



Exemple : l'espace Mobilité de St Nazaire (source CARENE)

- **La mise en œuvre d'actions de communication opérationnelle** pour faire connaître et valoriser l'offre de transport actuelle disponible sur le territoire (sites Internet GMVA et Kicéo, réseaux sociaux, brochures dédiées, collaboration avec les associations d'utilisateurs, ...).

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de la mesure,
- Nombre de visiteurs.

Coût estimé : 1.1 M€ (investissement et fonctionnement)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA
- Partenaires : Région Bretagne.

⑤-② Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Mobilité Employeurs

Description de la mesure

La communauté d'agglomération mène depuis 2012 des opérations de conseil en mobilité et d'assistance aux Plans de Mobilité Employeurs. Ce service a déjà accompagné 40 entreprises (plus de 14 000 salariés représentés, soit 20% des emplois de l'agglomération). Deux démarches inter-entreprises ont également été initiées en 2018 pour les zones d'activités de Keranguen/Vincin et de Laroiseau.

Au vu de ces résultats, GMVA souhaite poursuivre ces actions, afin de renforcer sa mission de conseil et d'assistance auprès des entreprises, administrations et établissements de formation.

Remarques et points de vigilance

- Sur la période à venir, on cherchera en particulier à atteindre les PME au travers de Plans de Mobilité Employeurs Inter-Entreprises, concernant l'ensemble d'une zone d'emploi.
- Les actions à développer dans le cadre de ces Plans de Mobilité Employeurs pourront aussi viser à développer de nouvelles approches permettant de limiter les déplacements (télétravail, visio-conférence, espaces de co-working, ...).
- Les Plans de Mobilité Employeurs pourront constituer un outil privilégié pour promouvoir le label « Objectif CO2 » auprès des entreprises.

Critères d'évaluation

- Nombre de Plans de Mobilité Employeurs réalisés et de salariés concernés.

Coût estimé : 0.2 M€ (en complément des 0.3 ETP actuellement dédiés au conseil en mobilité)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Axe 6 : S'engager dans l'innovation

Constats

La communauté d'agglomération a mis en œuvre depuis 2010 différentes mesures pour favoriser l'innovation dans les transports, plus particulièrement au travers de mesures pour le développement des véhicules moins polluants.

GMVA souhaite aujourd'hui poursuivre et développer cette action.

Objectifs visés

L'axe 6 « S'engager dans l'innovation » vise à favoriser le développement de l'innovation dans les transports, en particulier au travers du développement des énergies innovantes et des véhicules moins polluants.

Par ailleurs, en complément des mesures concrètement identifiées dans ce chapitre, la mise en œuvre du PDU 2020-2029 se veut volontairement tournée vers l'innovation, avec une utilisation renforcée des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) et l'utilisation des nouveaux médias (Internet, applications mobiles, open-data, ...).

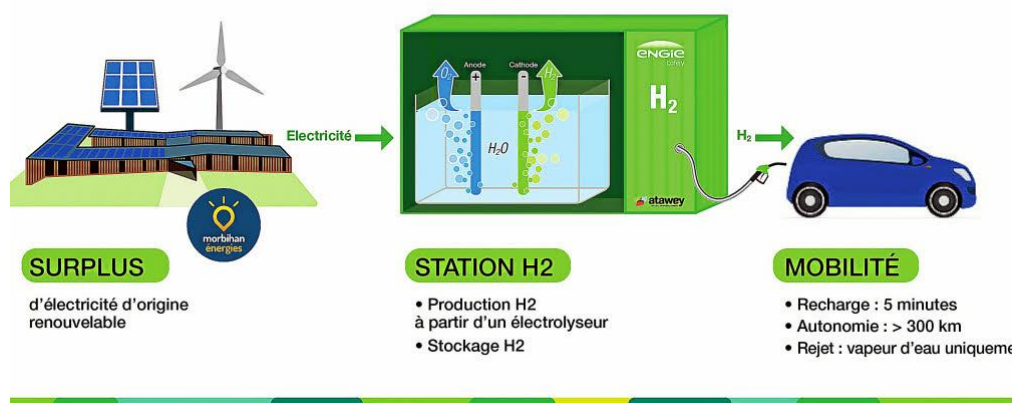
⑥-① Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène)

Description de la mesure

Un projet de filière visant à soutenir la production d'hydrogène vert (hydrogène produit à partir de sources d'énergies renouvelables) est en cours de développement sur le territoire de GMVA. À ce titre la communauté d'agglomération souhaite pouvoir apporter son appui à ce projet en tant que partenaire et participer ainsi au développement des énergies innovantes pour les transports.

Ce partenariat pourra par exemple prendre la forme d'acquisitions de véhicules à hydrogène par la collectivité. Il pourra aussi être développé en synergie avec l'action 2.5 (« Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année ») en étudiant la faisabilité de mise en œuvre de navettes maritimes à hydrogène.

HYDROGÈNE VERT : PRODUCTION ET STOCKAGE



L'hydrogène comme outil de stockage de l'énergie (source ENGIE Cofely)

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective d'actions partenariales pour le développement des énergies innovantes dans les transports.

Coût estimé : 0.5 M€ (budget mutualisé avec la mesure 4.6.2)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA.

⑥-② Poursuivre le développement des véhicules moins polluants

Description de la mesure

La communauté d'agglomération mène depuis 2010 différentes actions pour favoriser le développement des véhicules moins polluants (aides financières pour l'acquisition de véhicules électriques par les collectivités, de vélos à assistance électrique par la population, ...).

Afin de poursuivre cette démarche, le PDU prévoit de poursuivre les actions existantes :

- Aides financières aux collectivités pour l'achat de véhicules moins polluants,
- Aides à l'achat de vélos à assistance électrique,
- Système Vélocéo de Vélos à Assistance électrique en libre-service.

Remarques et points de vigilance

- La mesure n'intègre pas le renouvellement de la flotte de bus par des bus électriques, qui est portée par ailleurs.

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre effective de partenariats pour le développement des énergies innovantes dans les transports.

Coût estimé : 0.5 M€ (budget mutualisé avec la mesure 4.6.1)

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA

Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Axe 7 : Mise en œuvre du PDU

⑦-① Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre du PDU

Description de la mesure

Le PDU 2011-2020 a fait l'objet en 2015, d'une évaluation à mi-parcours.

Afin de renforcer ce pilotage, le PDU prévoit, qu'en complément de l'évaluation à mi-parcours, le PDU 2020-2029 fasse l'objet d'un suivi en continu, avec la production annuelle d'états d'avancement de sa mise en œuvre.

Cette évaluation comprendra entre autre :

- Un état d'avancement du plan d'actions du PDU,
- La mise en œuvre d'un observatoire des déplacements (intégrant un bilan de l'accidentologie piéton/vélo) en coordination avec le SCOT,
- Une réunion annuelle de coordination avec les communes, afin de faire le point sur les actions communales menées en matière de continuités cyclables et piétonnes (aménagement réalisés, difficultés rencontrées, échanges techniques, ...),
- Une réunion annuelle de concertation avec les associations d'utilisateurs.

Critères d'évaluation

- Bilans annuels de mise en œuvre du PDU.

Coût estimé : sans objet

Maitres d'ouvrages

- Pilote : GMVA

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Le budget du PDU

Actions		Maîtres d'ouvrages		Budget (10 ans)		Cofinanceurs		
		Pilote	Partenaires	Investissement	Fonctionnement	GMVA	Communes	Région
1,1	Concevoir et mettre en œuvre un réseau de pistes cyclables intercommunales	GMVA	Communes	15 M€		✓		
1,2	Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux	Communes	GMVA		✓	✓		
1,3	Communiquer et faire connaître le schéma cyclable	GMVA	Communes		0,1 M€	✓		
1,4	Poursuivre et développer les services vélos aux usagers	GMVA			3 M€	✓		
2,1	Améliorer l'efficacité des Transports Collectifs par des aménagements de voirie	GMVA	Communes	15 M€		✓	✓	✓
2,2	Résoudre les dysfonctionnements de la Place de la Libération	A déterminer	GMVA Région Ville de Vannes	0,7 M€		✓	✓	✓
2,3	Optimiser l'offre périurbaine	GMVA			10 M€	✓		
2,4	Améliorer l'attractivité tarifaire des transports collectifs	GMVA			A déterminer	✓		
2,5	Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année	GMVA	Région, Communes Transporteurs maritimes		0,1 M€	✓		
3,1	Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage en entrée de ville	GMVA	Communes	1 M€		✓		
3,2	Développer la billettique interopérable	GMVA	Région	1 M€	1 M€	✓		✓
3,3	Inciter au développement du covoiturage	GMVA	Communes	0,5 M€	0,6 M€	✓		
3,4	Améliorer l'intermodalité TC-Vélo	GMVA	Communes Région	A déterminer / Dépendra des mesures retenues		✓	✓	✓
4,1	Envisager le développement des navettes maritimes touristiques	GMVA	Région, Communes Transporteurs maritimes		Budget d'étude mutualisé avec mesure 2.5	✓		
4,2	Développer un service de parkings-relais et de navettes gratuites pour les communes littorales	GMVA	Communes	A déterminer		✓	✓	
4,3	Concevoir et mettre en œuvre un schéma cyclable touristique pour compléter le cas échéant le réseau intercommunal (Cf. action 1)	GMVA	Communes Région	A déterminer suite à finalisation du SD cyclable		✓	✓	✓
5,1	Faire connaître les offres de mobilité alternative	GMVA	Région	0,5 M€	0,6 M€	✓		✓
5,2	Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Mobilité Employeurs	GMVA			0,2 M€	✓		
6,1	Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes (hydrogène)	GMVA			0,5 M€	✓		
6,2	Poursuivre le développement des véhicules moins polluants	GMVA				✓		
7,1	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre du pdu	GMVA				Sans objet		
Budget (hors éléments non chiffrés à ce stade)				34 M€	16 M€			
				50 M€				

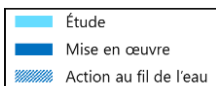
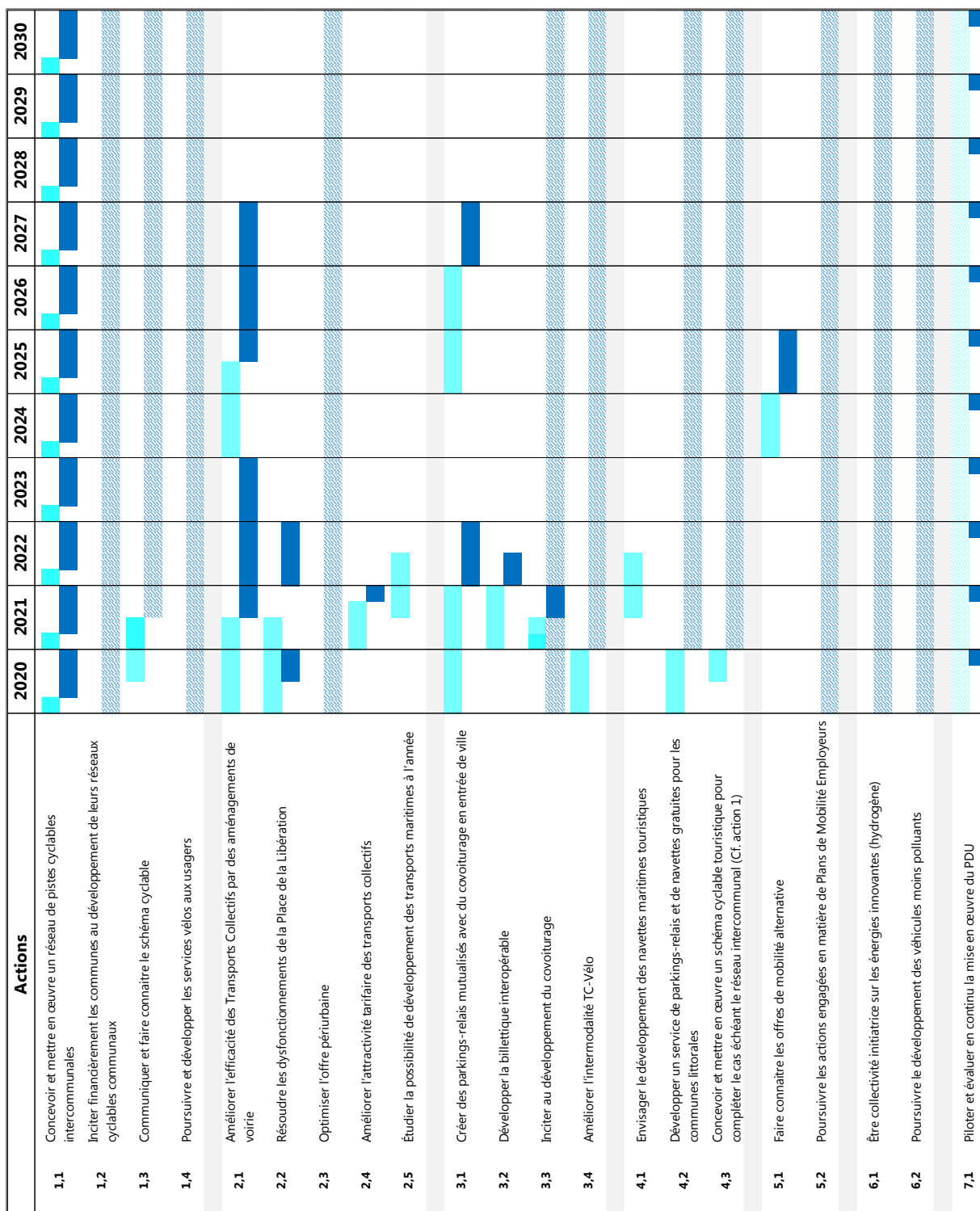
Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Le planning du PDU



Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Annexe accessibilité

Commission Intercommunale d'Accessibilité

La Commission Intercommunale d'Accessibilité regroupe, sur le territoire de GMVA, des représentants de l'agglomération, d'usagers et d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

Elle est consultée pour :

- Le suivi de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs,
- Améliorer l'accessibilité des équipements communautaires recevant du public,
- Et d'une manière plus générale améliorer l'accessibilité des services de compétence communautaire.

Elle agit en complément des Commissions Communales d'Accessibilité, qui sont consultées pour traiter les problèmes d'accessibilité à l'échelle de chaque commune (accessibilité des espaces publics, des équipements recevant du public, ...).

Accessibilité des transports collectifs

Vannes Agglo a réalisé en 2007 le schéma directeur de mise en accessibilité des transports collectifs urbains, qui détaillait et planifiait les différentes mesures à mettre en œuvre sur le réseau Kicéo (accessibilité des arrêts, du matériel roulant, ...).

Ce schéma a fait l'objet d'une évaluation et d'une mise à jour dans le cadre du « Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmé » (SDA - Ad'Ap) en décembre 2015. Ses grandes orientations sont les suivantes :

- Centrer les efforts sur les arrêts prioritaires des réseaux urbain et périurbain identifiés sauf impossibilité technique avérée en fixant les nouvelles règles de financement ;
- Poursuivre la mise en accessibilité de tous les autres maillons de la chaîne de déplacement : matériel roulant des lignes régulières, information, points de vente et formation du personnel en contact avec le public ;
- Ajuster le réseau MOBICÉO au fur et à mesure de la mise en accessibilité du réseau.

Ces grandes orientations sont déclinées en fiches actions présentées dans le tableau ci-après, en regard des fiches actions réalisées en 2007.

	Fiches d'action 2007	Fiches d'action 2015
Mise en accessibilité du matériel roulant	- Mise en accessibilité du matériel roulant avec la loi / Réseau urbain	- Mise en conformité du matériel roulant appartenant à Vannes Agglo (aménagement intérieurs de certains modèles, renouvellement du modèle Agora)
	- Mise en place d'un Système d'Information Voyageur (SIV) en mode autonome sur le réseau urbain	- Poursuite de l'action engagée (pour les véhicules propriétés de Vannes Agglo comme les véhicules propriétés des transporteurs) au fur et à mesure du renouvellement du parc, le système pouvant à terme évoluer vers un SAEIV (continuer à prévoir préconfiguration pour l'accueil d'un SAEIV dans les bus neufs)
	- Mise en accessibilité partielle des véhicules (pour déficients auditifs et visuels notamment) / Réseau périurbain	- Mise en conformité du matériel roulant appartenant aux transporteurs à tous types de handicaps (aménagement intérieurs sur certains bus, renouvellement des autres véhicules type bus et cars avec préconfiguration prévue pour l'accueil d'un SAEIV et celui d'un SIV en mode autonome)
	- Veille technique sur le matériel roulant accessible	- Poursuite de l'action entreprise
Service de substitution	- Maintien du service MOBI-BUS et ajustements possibles	- Ajustement du service MOBI-BUS au fur et à mesure de la mise en accessibilité du réseau Kicéo (mise à jour des conditions d'accès, mise en place d'un nouveau tarif du carnet de 10 voyages, définition et mise en place de la consistance de l'offre en fonction du niveau d'accessibilité du réseau)
	- Maintien du service spécifique pour les élèves handicapés	- Action caduque
Mise en accessibilité des points d'arrêt	- Mise en accessibilité du mobilier au niveau des arrêts urbains et périurbains	- Poursuite de la démarche de mise en accessibilité du mobilier urbain aux points d'arrêt
	- Mise en accessibilité de l'information au niveau des arrêts urbains et périurbains	- Poursuite de la démarche de mise en accessibilité de l'information aux points d'arrêt
	- Lancement d'un diagnostic d'accessibilité des pôles d'échange multi-modaux en relation avec le Conseil Général et le Conseil Régional	- Participation de Vannes agglo à la réalisation des projets de mise en accessibilité des pôles d'échanges multimodaux (gare routière SNCF et place de Libération) en partenariat avec les propriétaires et/ou utilisateurs de ces sites (Ville de Vannes, CD, CR)
	- Préconisations envers les communes pour une mise en accessibilité conforme à la loi de l'ensemble des points d'arrêts notamment dans le cadre de travaux d'aménagement des espaces publics ou de la voirie, sauf impossibilité technique avérée	- Préconisations envers les communes pour une mise en accessibilité conforme à la loi de l'ensemble des points d'arrêt prioritaires au sens de la loi, sauf impossibilité technique avérée
Mise en accessibilité des points d'arrêt	- Préconisations envers les communes pour une mise en accessibilité renforcée des pôles de correspondance et arrêts les plus fréquentés du réseau urbain dans le cadre de projets de réaménagement, sauf impossibilité technique avérée	- Action déjà prise en compte par ailleurs
	- Evocation d'une impossibilité technique avérée pour une partie des arrêts scolaires	- Action caduque
	- Préconisations envers les communes pour une mise en accessibilité en conformité avec la loi des points des arrêts scolaires les plus fréquentés dans le cadre de projets de réaménagement, sauf impossibilité technique avérée	- Action à reprendre et à poursuivre uniquement pour les pôles de correspondances scolaires, les arrêts situés à proximité d'établissements scolaires et ceux aménagés en application de l'article 6 de l'ordonnance du 26 septembre 2014
Information	- Concertation avec les communes lors de l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)	- Action à poursuivre dans le cadre de l'évaluation annuelle de l'avancée des PAVE par Vannes agglo
	- Mise en accessibilité du site Internet TPV	- Mise en accessibilité à poursuivre du site Internet Kicéo
	- Création d'éléments d'informations pour les personnes non voyantes	- Action déjà faite à pérenniser
	- Création d'une charte graphique à adopter pour rendre les informations accessibles au plus grand nombre	- Action déjà faite à pérenniser
Points de vente	- Signalisation de l'accessibilité sur les différents éléments du réseau	- Poursuite de la mise à disposition aux usagers des informations sur le niveau d'accessibilité du réseau
	- Création de documents dédiés selon la cible d'usagers	- Création des documents dédiés selon les besoins
	- Mise en accessibilité du point de vente « Infobus » à République	- Action déjà faite
Sensibilisation et formation du personnel	- Mise en accessibilité du point de vente du dépôt de Kerniol	- Action déjà faite
	- Préconisations pour la mise en accessibilité d'un point de vente dépositaire par commune d'ici 2020, hors impossibilité technique avérée	- Préconisations envers les propriétaires pour une mise en accessibilité conforme à la loi d'un point de vente dépositaire au minimum par commune sur les 16 qui n'en disposent pas encore un aujourd'hui
Actions générales	- Formation et sensibilisation du personnel	- Poursuite de la démarche de formation et de sensibilisation du personnel
	- Accompagnement et sensibilisation du public à l'usage des transports collectifs	- Actions correspondantes à poursuivre et à développer
	- Création d'une commission intercommunale d'accessibilité	- Action déjà faite
	- Gestion de la procédure de "demandes d'amélioration"	- Action déjà faite
Actions générales	- Mise à jour des conventions avec les transporteurs notamment concernant le matériel roulant	- Action à engager en lien avec le renouvellement de la DSP et concernant le matériel roulant mais aussi les actions de formation auprès du personnel en contact avec le public
	- Relations entre les différents partenaires	- Poursuite de la démarche
	- Utilisation du SDA dans les documents d'urbanisme (notamment comme outil de programmation des orientations de l'annexe accessibilité du PDU)	- Poursuite de la démarche

Liste des fiches actions du SDA - Ad'Ap de 2015

Le bilan de l'état de réalisation l'Agenda d'Accessibilité Programmé a été présenté lors de Commission Intercommunale d'Accessibilité du 04 Mars 2019.

Accessibilité des espaces publics

Afin d'améliorer l'accessibilité des espaces publics, les communes de GMVA ont établi des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) sur leur territoire.

Ces documents précisent notamment les dispositions à mettre en œuvre pour rendre accessibles les circulations piétonnes, les aires de stationnement, ...

En tant que gestionnaire de voirie, les communes sont chargées de mettre en œuvre ces PAVE, lesquels font l'objet d'un suivi au sein des différentes Commissions Communales d'Accessibilité, lorsqu'elles ont été constituées.

Chaque année, à l'occasion de la Commission Intercommunale d'Accessibilité, les communes sont invitées à venir présenter les travaux réalisés sur leur territoire. Globalement, les travaux d'accessibilité sont réalisés progressivement avec des résultats très disparates selon les communes et des taux d'accessibilité variant de 10 à 70 %, voire 100% dans certains cœurs de bourg.

Globalement, les aménagements les plus fréquemment réalisés sont les suivants :

- Aménagements de trottoirs
- Aménagements de points d'arrêts
- Réflexions sur les cheminements
- Zones de rencontres
- Amélioration des accès aux commerces et aux bâtiments communaux (salles de sports, écoles, médiathèques, ...)
- Réalisation de places de stationnement dédiées aux PMR

Chaque commune prévoit annuellement un budget dédié aux travaux d'accessibilité.

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Annexe environnementale (synthèse)

Présentation du PDU

Créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, **Le Plan de Déplacements Urbains ou PDU**, est un document de planification des déplacements. Rendu obligatoire en 1996, par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il programme pour les 10 prochaines années les actions à mener en matière de déplacements à l'échelle territoriale.

Ainsi, le PDU participe pleinement à l'aménagement du territoire en proposant une vision cohérente des politiques de mobilité et cherche à faire évoluer les comportements individuels en matière de déplacements.

Le **PDU de GMVA** succède au PDU de Vannes Agglo 2011-2020 et au Plan Global des Déplacements (PGD) 2012-2020 de la Communauté de Communes de la Presqu'île de Rhuys. Il concerne les 34 communes de l'agglomération.

À l'horizon du PDU, l'ambition intermédiaire est ainsi d'atteindre **une part modale automobile de 47 % en 2030**. Pour cela, à l'issus de groupes de travail et d'un diagnostic, 4 orientations majeures ont été développées :

- Orientation 1 : Développer les modes actifs et en particulier l'usage du vélo ;
- Orientation 2 : Développer les aménagements en faveur des transports collectifs ;
- Orientation 3 : Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité ;
- Orientation 4 : Développer un plan de mobilité touristique.

Le PDU de GMVA est composé d'un plan d'actions composé de **6 axes et de 20 actions**.

Etat Initial de l'Environnement et enjeux environnementaux utilisés pour l'évaluation du PDU

L'**Etat Initial de l'Environnement (EIE)** est la première étape de l'évaluation environnementale. Il s'agit d'une photographie à l'instant T des forces, des faiblesses et des tendances concernant les grandes thématiques environnementales sur le territoire de GMVA. Cet état initial de l'environnement a été élaboré de manière mutualisée et concomitante aux EIE du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) et au Plan Climat Air Energie Territorial de GMVA.

Cet EIE a permis de mettre en avant les grands enjeux environnementaux susceptibles d'avoir des interactions avec la mise en œuvre du futur PDU. Ces derniers ont été hiérarchisés selon leur importance et les leviers d'actions du PDU. Ainsi, **11 enjeux environnementaux thématiques** ont été identifiés par l'EIE. Ces enjeux listés dans le tableau suivant ont été utilisés comme critères d'analyse tout au long de l'évaluation environnementale.

Pour compléter cette hiérarchisation, une spatialisation des enjeux a été réalisée sous forme d'unités fonctionnelles. Il s'agit de typologies de territoires définis cartographiquement grâce à un recoupement de critères physiques, mais aussi, et surtout grâce à l'identification d'enjeux environnementaux communs. A l'issu de ce travail, **7 unités fonctionnelles** ont été identifiées sur le territoire de GMVA.

Les 11 enjeux environnementaux thématiques utilisés comme critères pour l'évaluation du PDU de GMVA

Hierarchisation	Enjeu thématique	Enjeu détaillé
Enjeux prioritaires	Air / Santé	Réduire les émissions et les concentrations de polluants atmosphériques
	Climat / GES	Réduire les émissions de GES
	Energie	Réduire les consommations d'énergie et favoriser l'usage d'énergies alternatives au pétrole
	Bruit	Réduire les nuisances sonores et l'exposition aux sources de bruit
Enjeux forts	Milieux naturels et biodiversité	Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques
	Occupation du sol	Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles
	Risques	Réduire ou ne pas aggraver les risques et les accidents
	Paysages et patrimoine	Préserver les paysages et le patrimoine
Enjeux moyens	Pollution de l'eau et du sol	Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols
	Ressources minérales	Réduire les consommations de ressources minérales
	Déchets	Réduire la production de déchets

Articulation avec les documents-cadres

Une articulation du PDU a été réalisée avec les documents-cadres comprenant les documents avec lesquels il doit être compatible :

- le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) GMVA élaboré de manière concomitante au PDU ;
- le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de la région Bretagne prochainement remplacé par le SRADDET de la région Bretagne ;
- le Schéma d'Aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Bretagne (en cours d'élaboration).

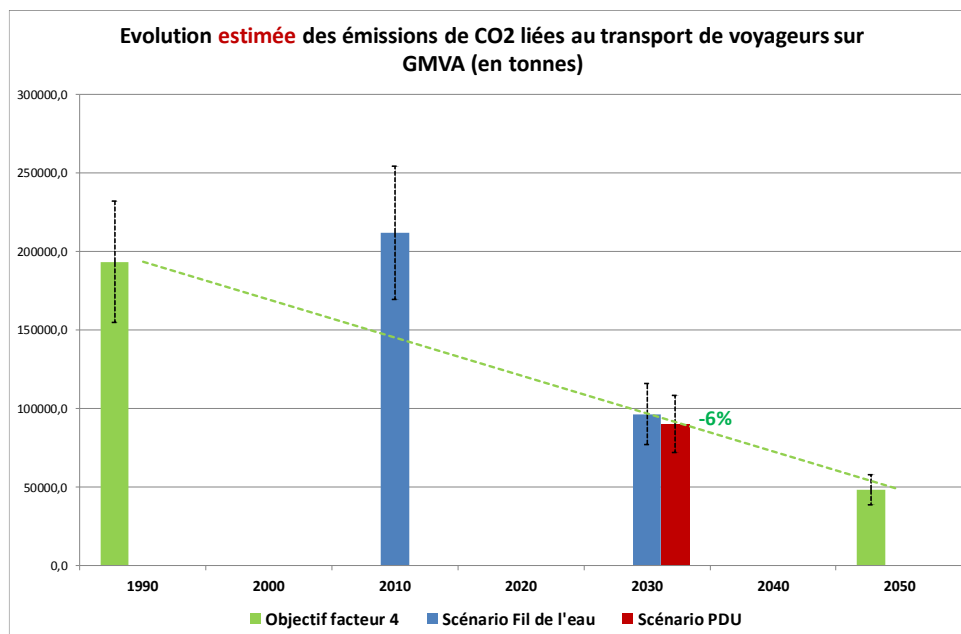
Le PDU n'est pas concerné par la Directive territoriale d'aménagement (DTA) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Justification des choix et analyse du scénario retenu

Dans le cadre du processus itératif et continu de l'évaluation environnementale, GMVA a fait le choix d'intégrer les aspects environnementaux le plus en amont possible de l'écriture de son projet. Pour ce faire, il a été identifié, de manière concomitante à l'élaboration du SCoT et du PCAET et sur la base d'un diagnostic détaillé de l'environnement de son territoire, une véritable stratégie-cadre environnementale qui a guidé l'élaboration de son PDU et notamment de son plan d'actions. Cette stratégie-cadre a permis de définir les enjeux environnementaux (cf. tableau précédent) et de les hiérarchiser. Ces grands enjeux thématiques ont été utilisés comme critères d'évaluation de différentes pièces du PDU.

Dans le cadre de l'élaboration du PDU de GMVA, l'ambition générale de maîtrise des flux automobiles (part modale de 47 % à l'horizon 2030) a également été analysée quantitativement au regard des

émissions de gaz à effet de serre engendrées. Cette analyse a permis d'apprécier le choix du scénario tendanciel retenu à l'horizon 2030.



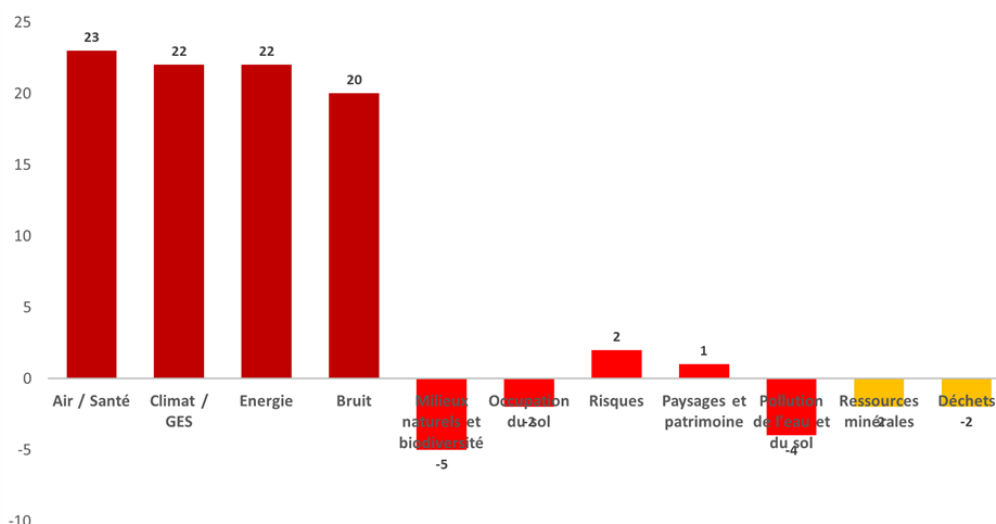
La mise en œuvre du scénario du PDU, dont le plan d'actions va permettre une modification des parts modales et potentiellement du taux de remplissage moyen des véhicules, devrait apporter une plus-value supplémentaire en termes de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES par rapport au scénario au fil de l'eau, notamment pour le CO2. La mise en œuvre du PDU, évaluée ici, permet d'envisager une diminution supplémentaire des émissions de CO2 de 6 % en 2030.

Concernant le dioxyde de carbone (CO2), les objectifs visés par le PDU proposent donc des diminutions qui vont dans le sens d'un facteur 4.

Analyse du plan d'action et mesures d'évitement, réduction et compensation

Globalement, le plan d'actions prend bien en compte les enjeux environnementaux prioritaires du PDU identifiés par l'état initial de l'environnement.

Toutefois, pour certains enjeux environnementaux thématiques, des incidences négatives ont été constatées. Le graphique suivant présente les scores totaux obtenus pour chaque enjeu thématique. La notation a été effectuée sur une échelle ouverte.



Le plan d'actions répond nettement avec une meilleure efficacité aux quatre enjeux environnementaux thématiques prioritaires :

- Réduire les émissions et les concentrations de polluants atmosphériques (note de 23) ;
- Réduire les émissions de GES (note de 22) ;
- Réduire les consommations d'énergie et favoriser l'usage d'énergies alternatives au pétrole (note de 22) ;
- Réduire les nuisances sonores et l'exposition aux sources de bruit (note de 20).

La plus-value environnementale du document analysé découle majoritairement de ces quatre enjeux (leur note additionnée de 87 est supérieure à la note globale du document). Leurs notes beaucoup plus élevées que pour les autres enjeux traduisent une excellente intégration.

Deux autres enjeux obtiennent des notes positives significatives. Il s'agit des enjeux :

- Réduire ou ne pas aggraver les risques et les accidents (note de 2) ;
- Préserver les paysages et le patrimoine (note de 1).

Les cinq autres enjeux obtiennent des notes négatives. Toutefois, celles-ci sont relativement faibles et sont largement compensées par les incidences positives des enjeux prioritaires. :

- Préserver les milieux naturels, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques (note de -5) ;
- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles (note de -2) ;
- Limiter les risques de pollution de l'eau et des sols (note de -4) ;
- Limiter la consommation en ressources minérales (note de -2) ;
- Limiter la production de déchets (note de -2).

Des mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation des impacts négatifs (mesures ERC) ont été proposées tout au long de l'analyse et notamment vis-à-vis des enjeux environnementaux dont les scores sont les moins élevés.

Analyse des secteurs susceptibles d'être impactés

Au-delà de ses dispositions et mesures variées, le plan d'actions du PDU de GMVA porte un certain nombre de projets structurants pour sa mise en œuvre, dont la localisation est approximativement connue. La mise en œuvre de ces projets structurants est susceptible d'impacter fortement les secteurs sur lesquels ces projets sont localisés. Ces derniers sont considérés comme des **secteurs susceptibles d'être impactés (SSEI)**.

Le Plan d'Actions du PDU prévoit ainsi **2 projets structurants** qui ont fait l'objet d'une évaluation « fine » :

- **Un Parking relais (P+R) Nord ;**
- **Un parking relais (P+R) Est ;**

Les différents résultats issus de l'analyse cartographique témoignent d'une excellente prise en compte des sensibilités environnementales du territoire de GMVA par le plan d'actions du PDU.

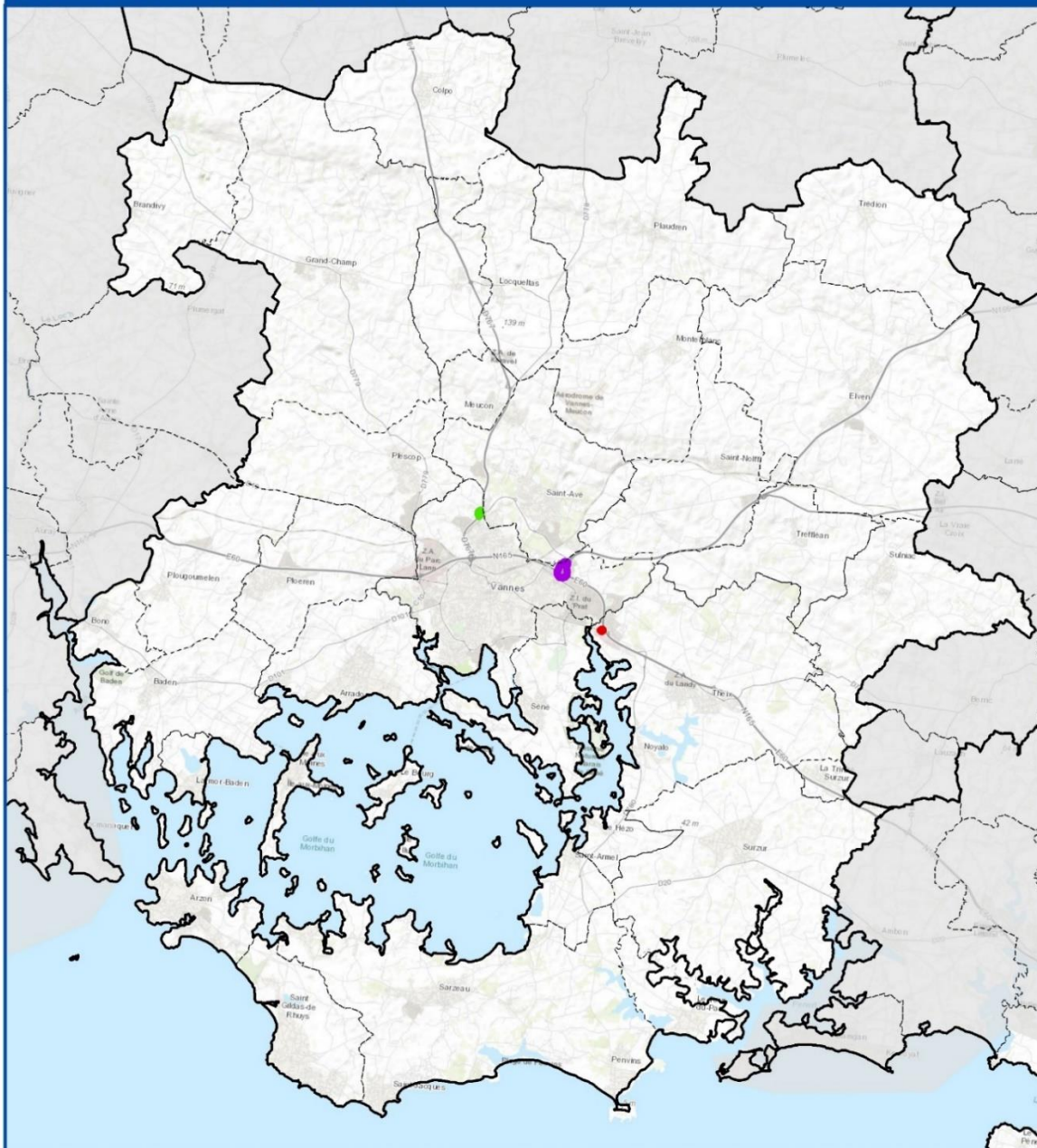
En effet, aucun enjeu environnemental n'est concerné, exception faite d'un risque argile potentiel pour le parking-relais Est. Aucun autre périmètre ou entité présentant une sensibilité environnementale concernée n'est « impacté » par les projets du PDU.


A l'échelle « macro » du territoire, les 2 projets structurants du PDU ne sont donc pas susceptibles de porter atteinte significativement aux enjeux environnementaux du territoire de GMVA.

Un troisième projet structurant pour le territoire a été identifié mais ne concerne pas directement Golfe du Morbihan - Vannes agglomération, puisqu'il s'agit du projet de réaménagement de l'échangeur routier du Liziec, dont les études sont portées par les services de l'Etat. A ce stade, et compte tenu de l'ampleur du dossier, la mise en œuvre éventuelle d'un aménagement ne saurait probablement pas intervenir avant l'échéance du présent document.

Pour chacun des projets, des études complémentaires devront être réalisées pour affiner les orientations et l'impact.

Localisation des secteurs susceptibles d'être impactés par la mise en oeuvre du projet de PDU.



-  P+R Est
-  P+R Nord
-  échangeur Liziec

conception : EcoVia, mars 2019
Source : DREAL Bretagne, BD TOPO IGN

0 2,5 5
Kilomètres



Analyse des incidences au titre de Natura 2000

Natura 2000 représente un réseau de sites naturels européens identifiés pour la rareté et la fragilité de leurs espèces et habitats. La loi impose la réalisation d'une analyse des incidences sur les sites Natura 2000 pour les PDU qui sont soumis à évaluation environnementale. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Le territoire de GMVA compte **trois sites Natura 2000 Directive Habitats (ZSC) et deux sites Directive Oiseaux (ZPS)**. Ces derniers sont listés ci-dessous.

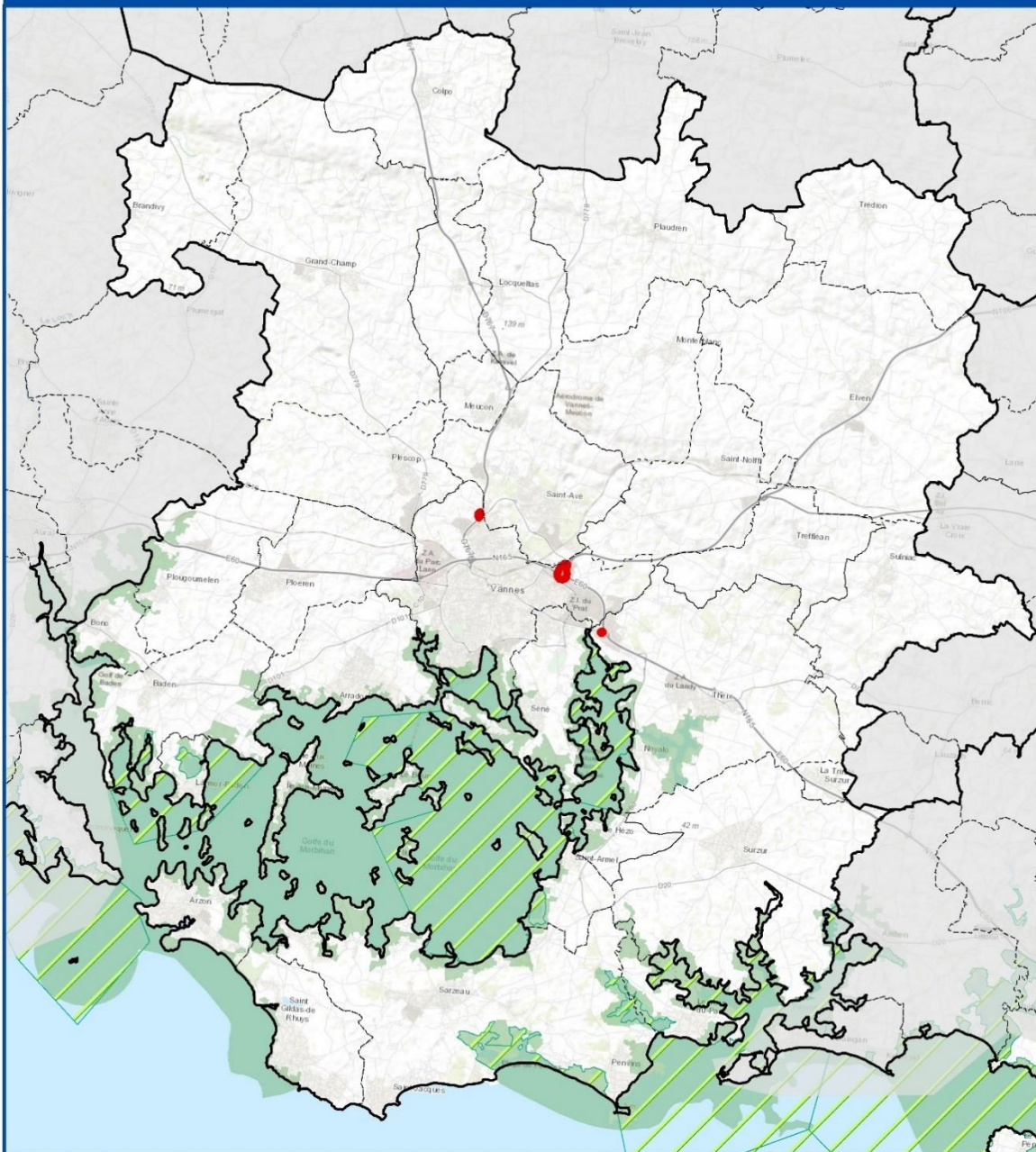
Type	Code	Nom	Surface totale (ha)	Superficie sur le territoire (ha)	Recouvrement du territoire
ZSC	FR5300029	Golfe du Morbihan, côte ouest de Rhuys	20 577,4	4502,77	5,63 %
ZSC	FR5302001	Chiroptères du Morbihan	2 394	0,19	0,00 %
ZSC	FR5300030	Rivière de Pénerf, marais de Suscinio	4911,72	7357,9	1,7 %
ZPS	FR5310086	Golfe du Morbihan	9487,73	485,81	0,61 %
ZPS	FR5310092	Rivière de Pénerf	4487,85	539,33	0,67 %




D'après l'analyse cartographique, aucun SSEI n'est localisé à l'intérieur ou à proximité immédiate d'un site Natura 2000 (cf. cartes pages suivantes).

Le SSEI le plus proche d'un site Natura 2000 est le parking relais (P+R) Est situé à environ 300 m de la Zone de Conservation Spéciale FR5300029 « Golfe du Morbihan, côte ouest de Rhuys » et de la Zone de Protection Spéciale FR5310086 « Golfe du Morbihan ».

Au vu de la nature du projet de PDU et de ses actions, et sous réserve de la mise en œuvre des mesures ERC proposées, la mise en œuvre du PDU de GMVA n'entraînera pas d'incidences négatives significatives étant de nature à remettre en question l'état de conservation des habitats et espèces ayant entraîné la désignation des sites Natura 2000 concernés sur le territoire.

Périmètres NATUA 2000 et secteurs susceptibles d'être impactés par la mise en oeuvre du PDU de GMVA



-  SSEI PDU
-  périmètre NATURA 2000 directive oiseaux
-  périmètre NATURA 2000 directive habitats

conception : EcoVia, mars 2019
Source : DREAL Bretagne, BD TOPO IGN

0 2,5 5
Kilomètres





Indicateurs et modalités de suivi

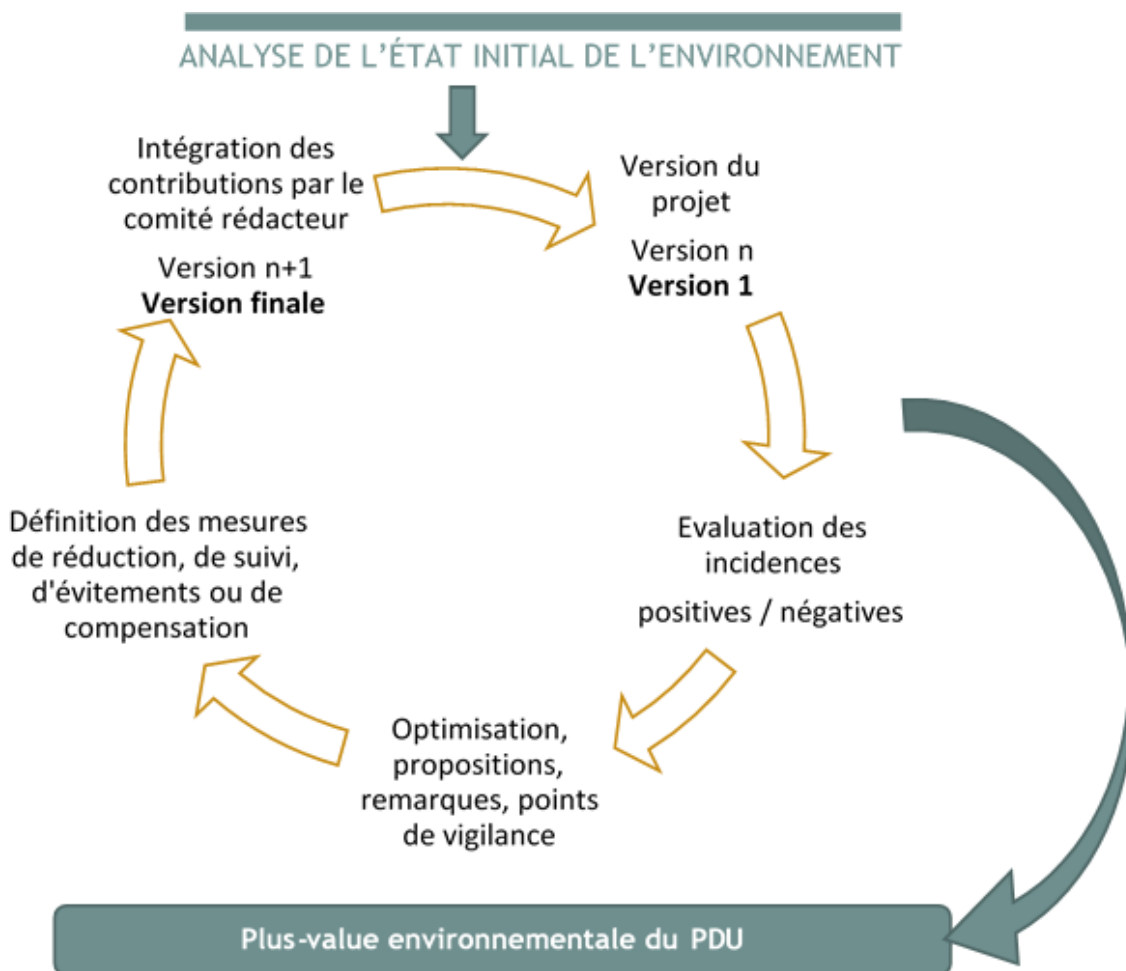
Le PDU dispose également d'indicateurs et de modalités qui permettront l'analyse des résultats de son application, et le suivi de ses effets sur l'environnement afin d'identifier éventuellement, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.

Méthodologie

L'évaluation environnementale du PDU de GMVA a été conçue de façon à placer l'environnement au cœur du processus de décision. Elle a été conduite en parallèle de l'élaboration du PDU, avec des phases d'échanges avec la collectivité (services techniques urbanisme, environnement, les élus en charge du dossier, etc.), les communes, le bureau d'études en charge de la rédaction du projet de PDU et les services d'état.

Il s'agit donc d'une démarche itérative réalisée par boucles d'analyse (cf. schéma ci-dessous) accompagnant chaque étape de l'élaboration du document de planification, en phase scénarios et en phase plan d'actions et permettant d'ajuster le projet. Des modifications conséquentes ont donc été inscrites dans le PDU, à la suite de cette démarche d'allers-retours entre le projet et les résultats de son analyse environnementale (notamment augmentation des ambitions environnementales, etc.) qui ont permis de réduire l'incidence du projet au regard de l'environnement.

Principe de la démarche d'évaluation environnementale du PDU de GMVA par boucle d'analyse itérative



Envoyé en préfecture le 17/02/2020
Reçu en préfecture le 17/02/2020
Affiché le
ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

Envoyé en préfecture le 17/02/2020

Reçu en préfecture le 17/02/2020

Affiché le

ID : 056-200067932-20200213-200213_DEL44-DE

MODIFICATIONS APPORTÉES AU PDU AU REGARD DES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE		
1	Desserte maritimes des îles	Préciser l'action 2.5 relative aux transports maritimes, en intégrant un diagnostic du fonctionnement actuel sur la desserte des îles, en lien avec la Région
2	Sécurité des continuités cyclables existantes	Compléter l'action 7.1 relative à l'évaluation du PDU en intégrant : - un bilan annuel de l'accidentologie piétons / vélos - Une réunion annuelle de coordination pour faire le point sur les actions communales menées en matière de continuités cyclables et piétonnes
3	Label « Objectif CO2 »	Promouvoir ce label au travers de l'action 5.2 relative aux PDE
4	Marche à pied	Confirmer dans la stratégie du PDU que le développement de la marche à pied constitue une volonté du PDU (bien que s'appuyant avant tout sur des actions de compétence communale) Mettre en place une réunion annuelle de coordination pour faire le point sur les actions communales menées en matière de continuités cyclables et piétonnes
5	Prise en compte des spécificités et contraintes de la Presqu'île de Rhuys	Préciser que l'axe 4 relatif à la mise en place d'un plan de mobilité touristique à l'échelle du territoire vise à améliorer l'attractivité du territoire, mais aussi à réduire les nuisances générées par l'activité touristique et qu'à ce titre il se focalisera en priorité sur les secteurs de forte affluence, dont la presqu'île de Rhuys.
6	Mieux faire connaître les services de transports existants	Ouvrir le champ de l'action 5.1 relatif à la communication, en conservant le projet d'espace dédié à la mobilité et en renforçant les actions de communication opérationnelle pour faire connaître et valoriser l'offre de transport actuelle
7	Approfondir l'évaluation en continu du PDU	Compléter l'action 7.1 relative à l'évaluation du PDU en intégrant : - La mise en oeuvre d'un observatoire des déplacements en coordination avec le SCOT - Une réunion annuelle de coordination pour faire le point sur les actions communales menées en matière de continuités cyclables et piétonnes, - Une réunion annuelle de concertation avec les associations d'usagers.
MODIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES APPORTÉES AU REGARD DES REMARQUES FORMULÉES LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE OU PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES		
8	Intégrer un volet sécurité routière dans le diagnostic et la stratégie du PDU	
9	Aborder le stationnement vélo dans l'action 1.2 « Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux »	
10	Joindre le rapport de diagnostic existant en document complémentaire du PDU	
11	Présenter les Plans de Mobilité Rurale d'Arc Sud Bretagne et Questembert Communauté dans le diagnostic	
12	Compléter les fiches actions du PDU afin d'y indiquer les mesures Éviter, Réduire, Compenser (ERC) proposées par l'évaluation environnementale	
13	Aborder le thème de la non mobilité dans la stratégie du PDU et préciser que GMVA est favorable au développement des mesures permettant de réduire les déplacements contraints (espaces de coworking, télétravail,...)	
14	Évoquer le développement des navires décarbonés dans les actions 2.5 « Étudier la possibilité de développement des transports maritimes à l'année » et 6.1 « Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes »	
15	Mieux préciser que GMVA souhaite développer l'hydrogène issu de sources renouvelables (hydrogène vert) dans l'action 6.1 « Être collectivité initiatrice sur les énergies innovantes »	
16	Préciser dans l'action 3.3 « Encourager la pratique du covoiturage » que l'incitation au covoiturage pourra par exemple prendre la forme de lignes de covoiturage	