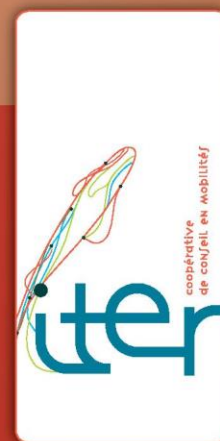




SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Rapport Annexe à la délibération du Conseil Communautaire
du 30 avril 2015

Vannes Agglo



24 boulevard Riquet
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

SOMMAIRE

1	POURQUOI UN SCHEMA DIRECTEUR ?	3
1.1	Le cadre d'objectifs du SDTC	3
1.2	Les enjeux du S.D.T.C	4
2	LE SCHEMA : UNE ADAPTATION A L'EVOLUTION ET AUX BESOINS DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET DE SA MOBILITE	6
2.1	Réseau urbain et desserte du cœur d'agglomération : une révision de l'architecture du réseau	6
2.1.1	Les principes de base	7
2.1.2	Les éléments optionnels	8
2.2	Réseau urbain et desserte du cœur d'agglomération : De nouveaux objectifs d'évolution du niveau de service	15
2.2.1	Les principes de base	15
2.2.2	Les éléments optionnels	15
2.3	Réseau périurbain et desserte des couronnes : une évolution raisonnée répondant aux enjeux essentiels	18
2.3.1	Un renforcement de l'offre régulière périurbaine existante ciblée pour les actifs	18
2.3.2	Une extension du système de transport à la demande Créabus pour répondre aux besoins de déplacements de proximité entre communes	19
2.4	Intermodalité : Facteur clé de valorisation de l'attractivité du réseau et d'atteinte des objectifs du PDU	22
2.4.1	La création d'un « réseau » de parcs d'échanges VP-TC à trois niveaux	22
2.4.2	L'identification et l'aménagement d'un réseau « d'arrêts clés » sur l'ensemble du territoire	22
3	LES ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	24
3.1	Première étape, les évolutions prévues en 2016 qui sont compatibles avec le schéma cible	24
3.2	La seconde étape du Schéma : Septembre 2017	24
3.3	La troisième étape du Schéma : Septembre 2020	24
4	ESTIMATIONS DES INCIDENCES FINANCIERES	27
4.1	La présentation des éléments financiers	27
4.2	Les éléments de calcul	27

1 POURQUOI UN SCHEMA DIRECTEUR ?

Le S.D.T.C, Schéma Directeur des Transports Collectifs de Vannes Agglo. a pour vocation de définir l'image du réseau de transport de l'agglomération à l'horizon 2020 et les étapes de mise en œuvre pour y parvenir.

Ce schéma s'inscrit dans un cadre d'objectifs et d'enjeux qui a été défini dans les étapes de diagnostic/état des lieux du réseau et du processus de concertation qui s'en est suivi avec toutes les communes pour établir les principes d'évolution attendus.

1.1 Le cadre d'objectifs du SDTC

Le cadre d'objectifs tient en six points essentiels :

- **la poursuite** de la politique de mobilité engagée au travers du **Plan de Déplacements Urbains** et de sa traduction sur l'évolution du réseau de transport collectifs. Ainsi, outre des adaptations régulières qui ont eu lieu chaque année, une première restructuration significative a eu lieu en 2012 (hiérarchisation des lignes, cadencement, augmentation du niveau de service, développement du transport à la demande...)
- **l'observation d'une évolution de la structure urbaine de l'agglomération qui appelle des adaptations de l'offre de transport.** Celle-ci renvoie notamment au renforcement ou à l'émergence de pôles d'attractivités, en particulier dans la zone dense de l'agglomération qui ne se limite plus à l'hyper-centre de la ville de Vannes et qui modifie la logique de besoins de dessertes et de structuration des flux de déplacements.
- **le constat d'une évolution significative ces trois dernières années de l'usage des transports collectifs** corrélative à celle de l'offre de service qui a permis de repositionner le réseau de Vannes Agglo dans les standards des réseaux matures mais dont les performances peuvent encore être améliorées.
- **l'optimisation des ressources financières** dans un contexte d'incertitude sur les moyens mobilisables et affectables tant par les collectivités que les entreprises ou les ménages au développement et à l'usage des transports, contexte qui s'applique également à Vannes Agglo.

- la nécessité **d'une vision globale du devenir du réseau de transport** qui s'entend à la fois dans son articulation et la définition de son rôle dans l'ensemble des modes de transport et de déplacements et dans sa contribution à la réalisation de la cohérence territoriale dont les principes de base sont aujourd'hui prédéfinis dans le cadre de la révision en cours du SCoT.

Le dernier élément du cadre d'objectifs est celui de **la contribution que doit fournir le S.D.T.C à la réflexion que les candidats au renouvellement du contrat de la délégation de service public de transport** devront mener cette année dans la perspective du futur contrat dont la période d'exécution couvrira celle de mise en œuvre de ce S.D.T.C.

1.2 Les enjeux du S.D.T.C

Les ateliers de concertation avec les communes ont permis de faire émerger six enjeux majeurs en termes de besoins de mobilité auxquels le S.D.T.C doit permettre de répondre par adaptation ou développement de l'offre existante.

Les deux premiers concernent **la desserte de la couronne périurbaine**, avec :

- 1) **l'adaptation des services périurbains aux déplacements des actifs** à destination des pôles d'emplois de l'agglomération, les services actuels, essentiellement structurés en termes d'horaires et d'itinéraires pour assurer le transport scolaire ne permettant pas de répondre de manière satisfaisante à ces besoins.
- 2) la prise en compte **des déplacements de proximité entre communes périurbaines**, principalement pour assurer l'accès à des services et équipements locaux et pour lesquels, là encore, la structuration de l'offre existante (lignes régulières périurbaines, ou transport à la demande Créabus), ne permet pas de répondre de manière satisfaisante.

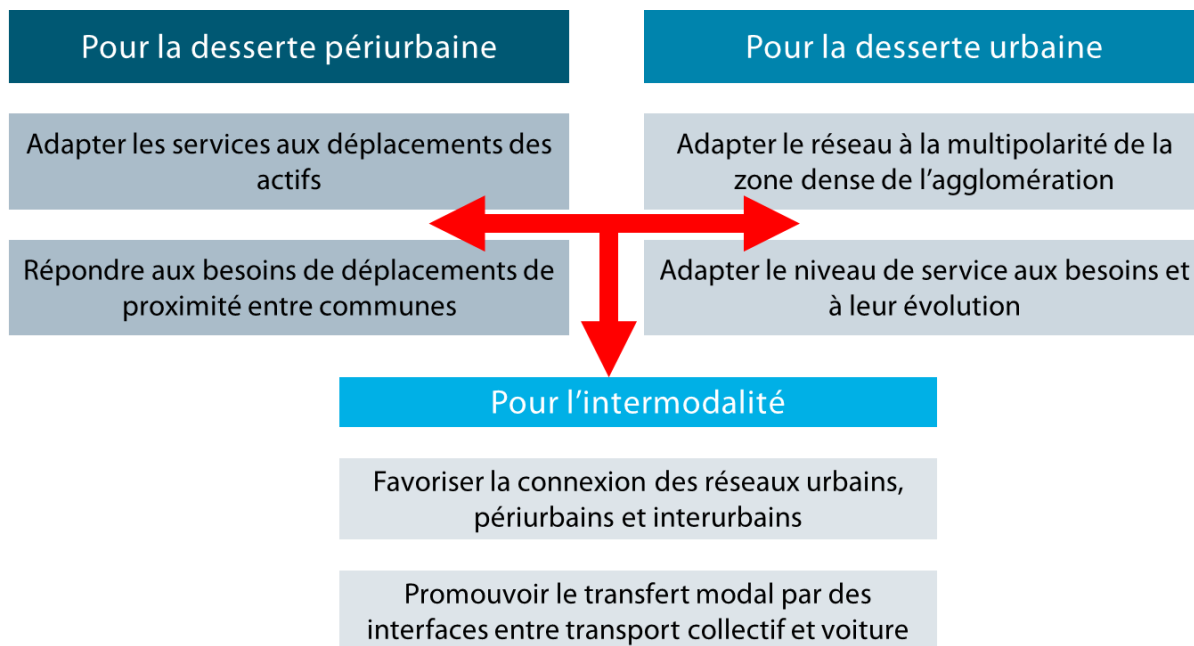
Deux autres enjeux concernent plus particulièrement **la zone dense et le réseau urbain de l'Agglomération**, avec :

- 3) **l'adaptation du réseau à la multipolarité de la zone dense de l'agglomération** avec une évolution vers un réseau moins radioconcentrique et diamétral obligeant la quasi-totalité des lignes existantes à emprunter un seul et même tronc commun dans l'hypercentre de Vannes.

- 4) **l'ajustement du niveau de service**, c'est-à-dire le régime de fonctionnement (amplitude, fréquences de passages) selon les jours et périodes de la journée, à la réalité de la demande c'est-à-dire de la fréquentation réelle des services par les usagers, sachant que le principe du cadencement horaire (passages à heures fixes) est à conserver.

Deux autres enjeux relèvent enfin de la nécessité de dépasser une approche exclusivement liée aux problématiques de structure et de niveau de service de l'offre de transport pour s'attacher à **renforcer l'attractivité du système à partir de portes d'entrées intermodales** :

- 5) d'une part, par une **hiérarchisation des points d'arrêts faisant émerger des points d'arrêts clés** associant fonctions urbaines et fonction transport , notamment afin de faciliter les correspondances entre les différentes lignes urbaines, périurbaines et même interurbaines.
- 6) d'autre part, en favorisant à partir de sites spécifiques "**portes d'entrée**", **c'est-à-dire des interfaces visant le transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs** par l'aménagement de parcs relais et aires intermodales.

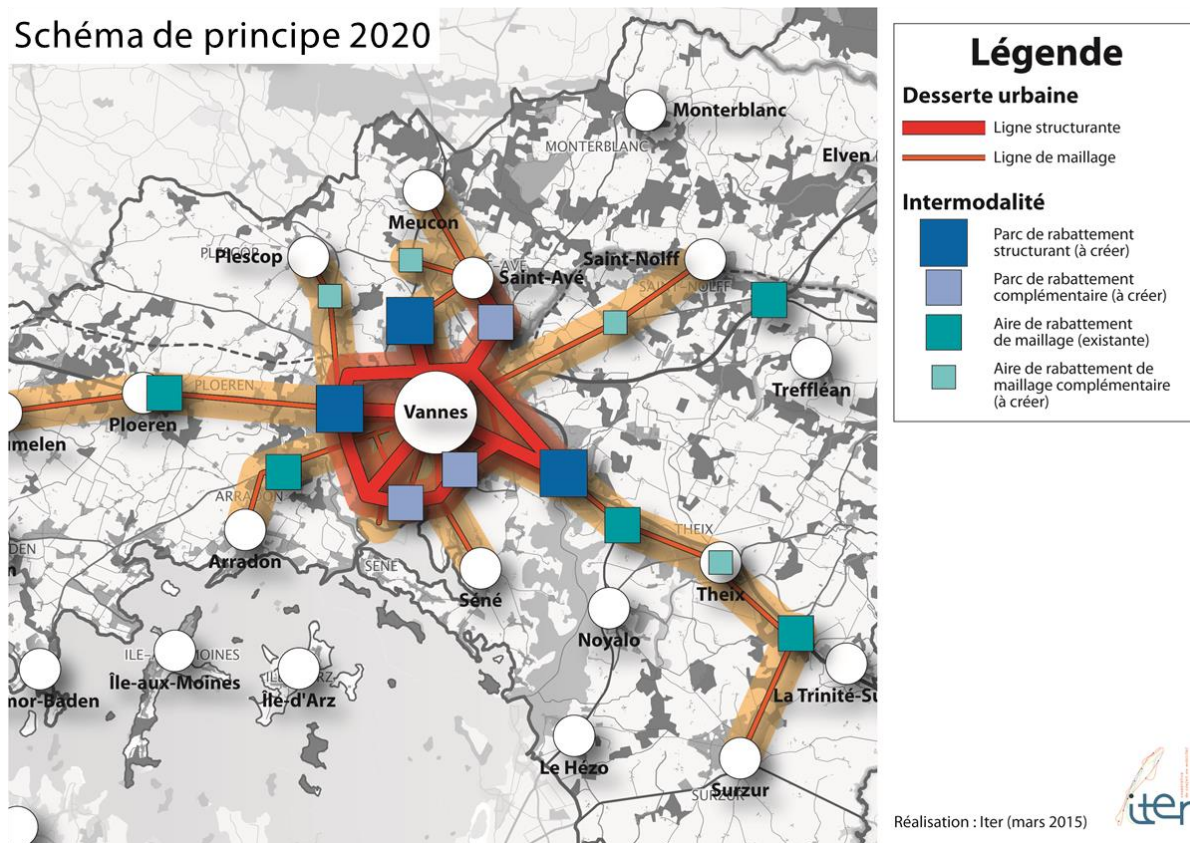


2 LE SCHEMA : UNE ADAPTATION A L'EVOLUTION ET AUX BESOINS DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET DE SA MOBILITE

2.1 Réseau urbain et desserte du cœur d'agglomération : une révision de l'architecture du réseau

Le schéma de principe du S.D.T.C à l'horizon 2020 se traduit par l'identification d'un réseau qui contribue à la structuration urbaine et des flux de déplacements par une nouvelle approche hiérarchique s'appuyant sur deux niveaux de lignes, des lignes structurantes et des lignes de maillage. En arrière-plan, toutes ces lignes sont en appui sur le système intermodal de parcs-relais et d'aires multimodales.

Schéma de principe 2020



Le schéma retenu définit un principe de base mais identifie également des éléments optionnels qui seront évalués de manière détaillée dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public.

2.1.1 Les principes de base

1) Un réseau structurant de 5 lignes, composé de 3 lignes diamétrales et 2 lignes de rade :

- qui propose des solutions de desserte pour répondre à la question de la multipolarité existante et à venir du cœur d'agglomération tout en préservant l'accessibilité de l'hyper-centre,
- qui s'appuie sur une architecture de pôles « portes d'entrée » en interface avec les autres réseaux de transport collectif, modes de déplacement et les autres espaces du bassin de vie de l'agglomération.

2) Un réseau de maillage intercommunal de 4 lignes :

- qui améliore et complète le système existant par aménagements de desserte interne à certaines communes et éventuellement par prolongements de desserte existante,

- qui permet également de connecter le réseau à un système d'aires multimodales existantes ou à créer.

3) Un réseau de maillage interne à Vannes de 2 lignes :

- qui complète la couverture du cœur d'agglomération et les relations interquartiers
- qui contribue à la valorisation du secteur de développement nord-est de la Ville.

2.1.2 Les éléments optionnels

1) Le prolongement de certaines lignes au-delà de leurs terminus actuels ou prévus. Il s'agit:

- de la ligne 10 actuelle maintenue au S.D.T.C avec des prolongements optionnels à l'ouest au-delà de Theix vers Surzur et à l'est au-delà de Ploeren vers Plougoumelen (le prolongement de la ligne 20 actuelle - desserte Vannes - Elven-jusqu'à Trédion fait également partie des éléments optionnels mais est considéré financièrement dans la partie concernant l'évolution de la desserte périurbaine).
- de la ligne 4 actuelle dont l'itinéraire est modifiée sur sa partie nord à St Avé mais maintenue au sud à Arradon avec un prolongement optionnel jusqu'à un nouveau terminus partiel au Moustoir.
- du prolongement des deux nouvelles lignes structurantes de rocade nord et sud à l'est au-delà du terminus de Poufanc pour rejoindre à terme St Léonard et le futur parc-relais par la route de Nantes.

2) L'utilisation d'itinéraires alternatifs sur une même ligne. Il s'agit également des lignes de rocades à l'est avec :

- pour la rocade nord, le passage par la zone de Kersec au lieu du passage par Poufanc pour rejoindre St Léonard
- pour la rocade sud, le passage par l'avenue F. Mitterrand au lieu de l'avenue de Tohannic et la rue de Limur pour rejoindre Poufanc et St Léonard.

Schéma de principe 2020

Lignes structurantes

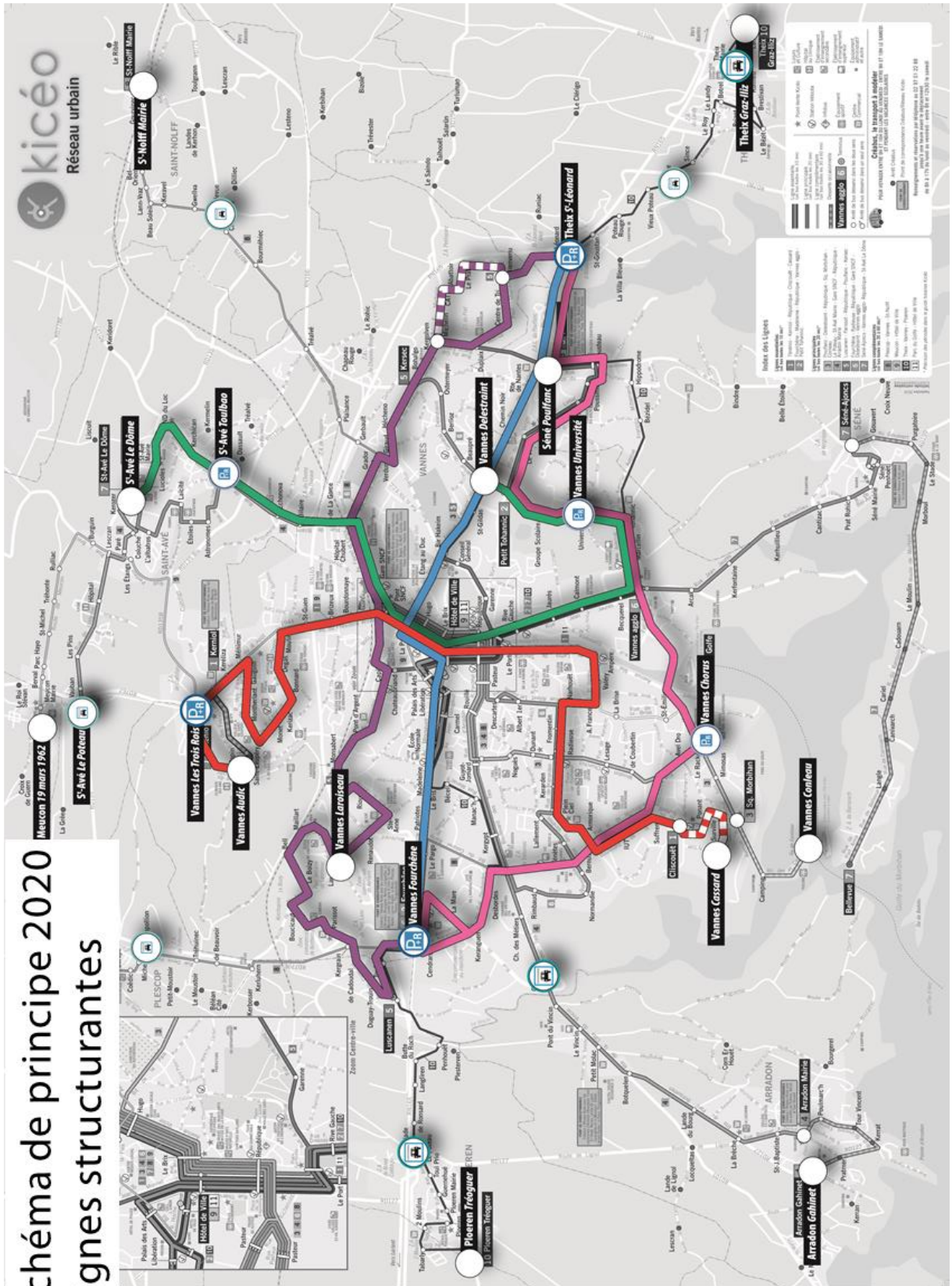


Schéma de principe 2020 Lignes de maillage internes à Vannes

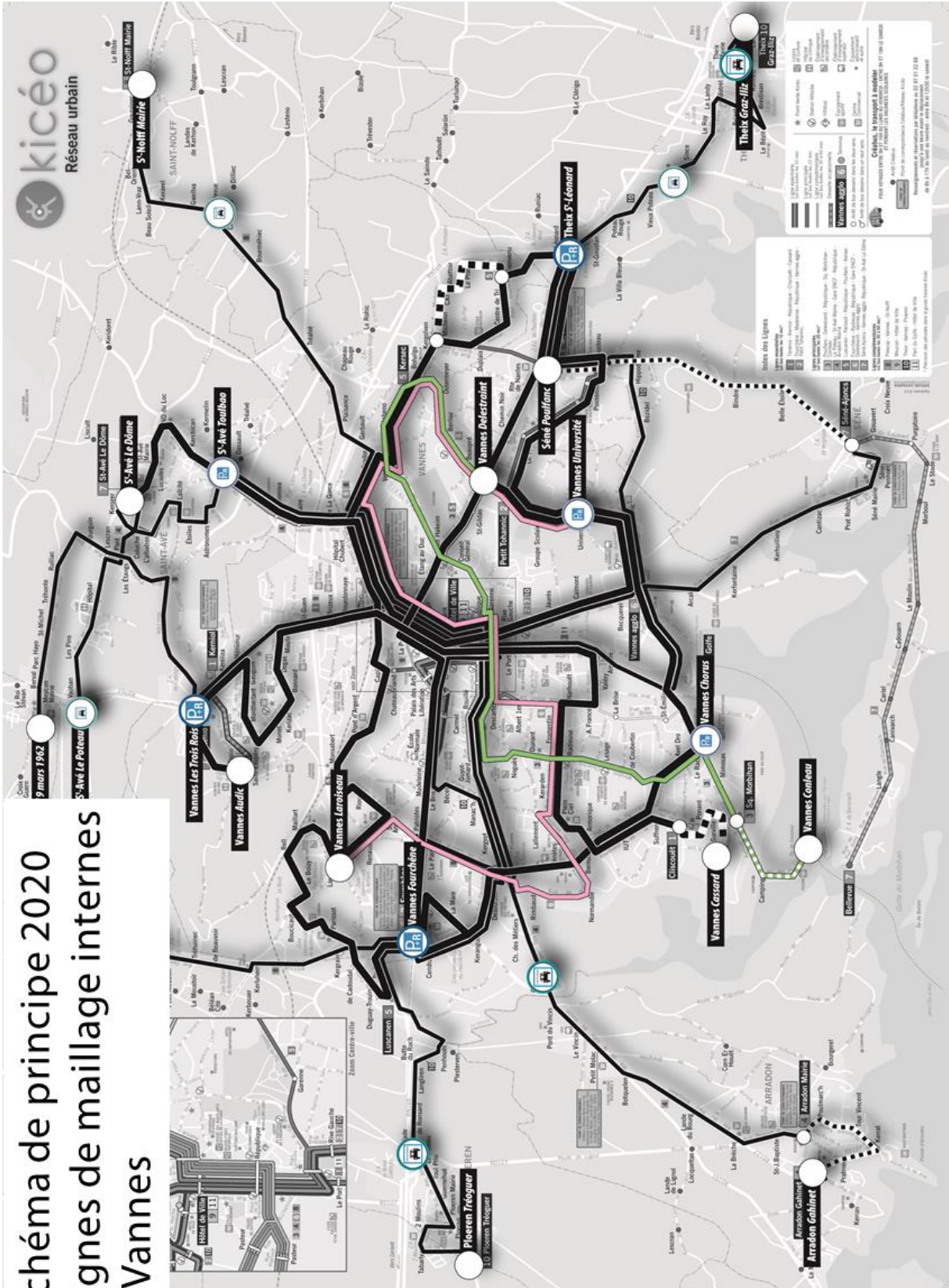


Schéma de principe 2020 Ensemble du réseau

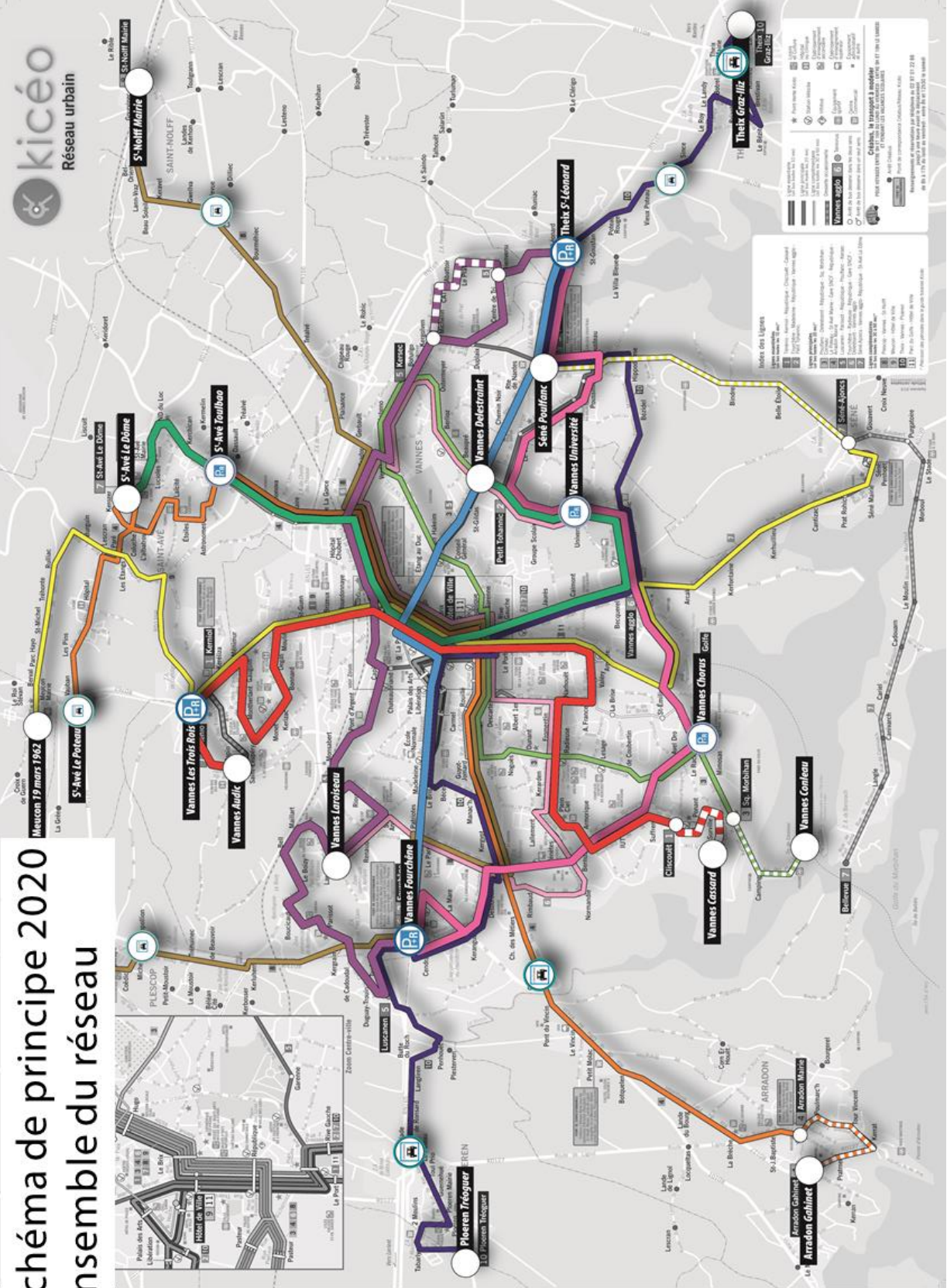
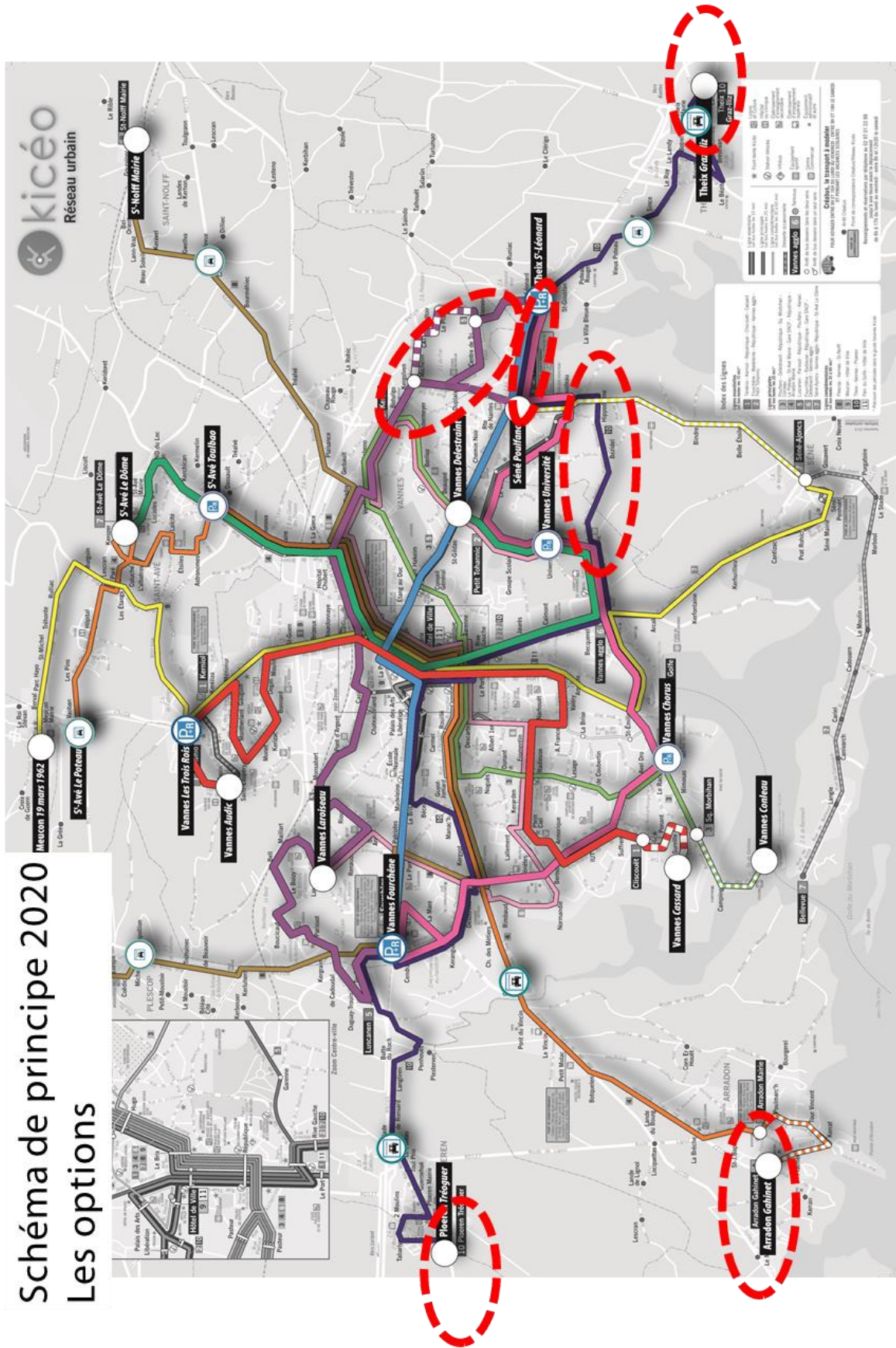


Schéma de principe 2020 Les options



La desserte urbaine

Réseau structurant	Base itinéraire	Base niveau de service	Option itinéraire	Option niveau de service
Lignes principales (niveau 1)				
	Ténéno - Trois Rois - République - Cliscouët/Cassard	10' tte la journée	-	10' en heure de pointe, 15' en heures creuses
	Fourchêne (Parc-relais) - Hôtel de Ville - Pouffanc - St Léonard (parc-relais)	10' tte la journée	-	10' en heure de pointe, 15' en heures creuses
Lignes complémentaire (niveau 2)				
	St Avé le Dôme (Kerozer) - Hôpital - Gare - République - PIBS - Université - Delestraint	20' tte la journée		
	Fourchêne (parc-relais) - Luscanen - Laroiseau - Gare - Hôpital - Kersec - Pouffanc	20' tte la journée	Kersec - St Léonard au lieu de Kersec - Pouffanc	
	Fourchêne (parc-relais) - IUT - Parc du Golfe - PIBS - Université - Limur - Pouffanc	20' tte la journée	a) prolongement de Pouffanc à St Léonard b) passage par F.Mitterrand au lieu de Limur	

Réseau de maillage	Base itinéraire	Base niveau de service	Option itinéraire	Option niveau de service
Lignes principales (niveau 1)				
	Séné Pouffanc - Séné Ajoncs - PIBS - Parc du Golfe - République - Pt SNCF - Trois Rois - Meucon	20' tte la journée sur le tronc commun Ajoncs-Trois Rois, 60' en heures creuses sur les prolongements (Trois Rois - Meucon et Ajoncs - Pouffanc)		
	St Avé le Poteau – Arradon Mairie – (Arradon Gahinet) -	20' tte la journée	Prolongement Arradon Mairie - le Moustoir	Prolongement Arradon Mairie - le Moustoir 20' en heures de pointe, 60 minutes en heures creuses
	Laroiseau - Kercado - Gare - Hôpital - Verdun - Kersec - Delestraint - Université	20' tte la journée		
	Conleau/Sq. Morbihan - Kercado - Le Port - Conseil Départemental - Verdun - Kersec - Delestraint	20' tte la journée	Prolongement au Pouffanc par rue de Limur selon option rocade sud	
Lignes complémentaire (niveau 2)				
	Plescop Keriolets - St Nolff Mairie	20' en heures de pointe, 60 minutes en heures creuses		
	Ploeren Tréoguer - Theix Graz Iliz	20' en heures de pointe, 60 minutes en heures creuses	Prolongements Ploeren - Plougoumelen et Theix - Surzur	

2.2 Réseau urbain et desserte du cœur d'agglomération : De nouveaux objectifs d'évolution du niveau de service

2.2.1 Les principes de base

Le Schéma Directeur propose une approche de la définition du niveau de service qui maintient la logique de cadencement mais privilégie l'adéquation de l'offre à la demande et l'optimisation des moyens techniques et financiers. Cette évolution repose :

- sur un élargissement de l'amplitude de service en semaine pour toutes les lignes d'une demi-heure le matin et une demi-heure le soir
- sur une structuration en trois strates de niveau de services qui se différencient de la hiérarchie fonctionnelle des lignes structurantes et de maillage;

Ainsi les lignes structurantes nord-sud (actuelle ligne 1) et est-ouest (nouvelle ligne 2) bénéficient du niveau de service "essentiel" actuel.

Les autres lignes structurantes et toutes les lignes de maillage voient leur fréquence en heures de pointe passée à 20 minutes. Les lignes desservant les communes de Plescop, St Nolff, Theix, Ploeren et Meucon (lignes de maillage complémentaire) voient leur offre de service améliorée en heures de pointe.

En dehors des heures de pointe, les lignes structurantes et de maillages principales restent à 20 minutes. Les autres lignes ainsi que les prolongements (Arradon le Moustoir, Meucon, Séné Poulfanc à partir des Ajoncs sont à une fréquence de 60 minutes).

Le samedi, les fréquences de passage sont ramenées à 30 minutes sauf pour les 2 lignes structurantes principales.

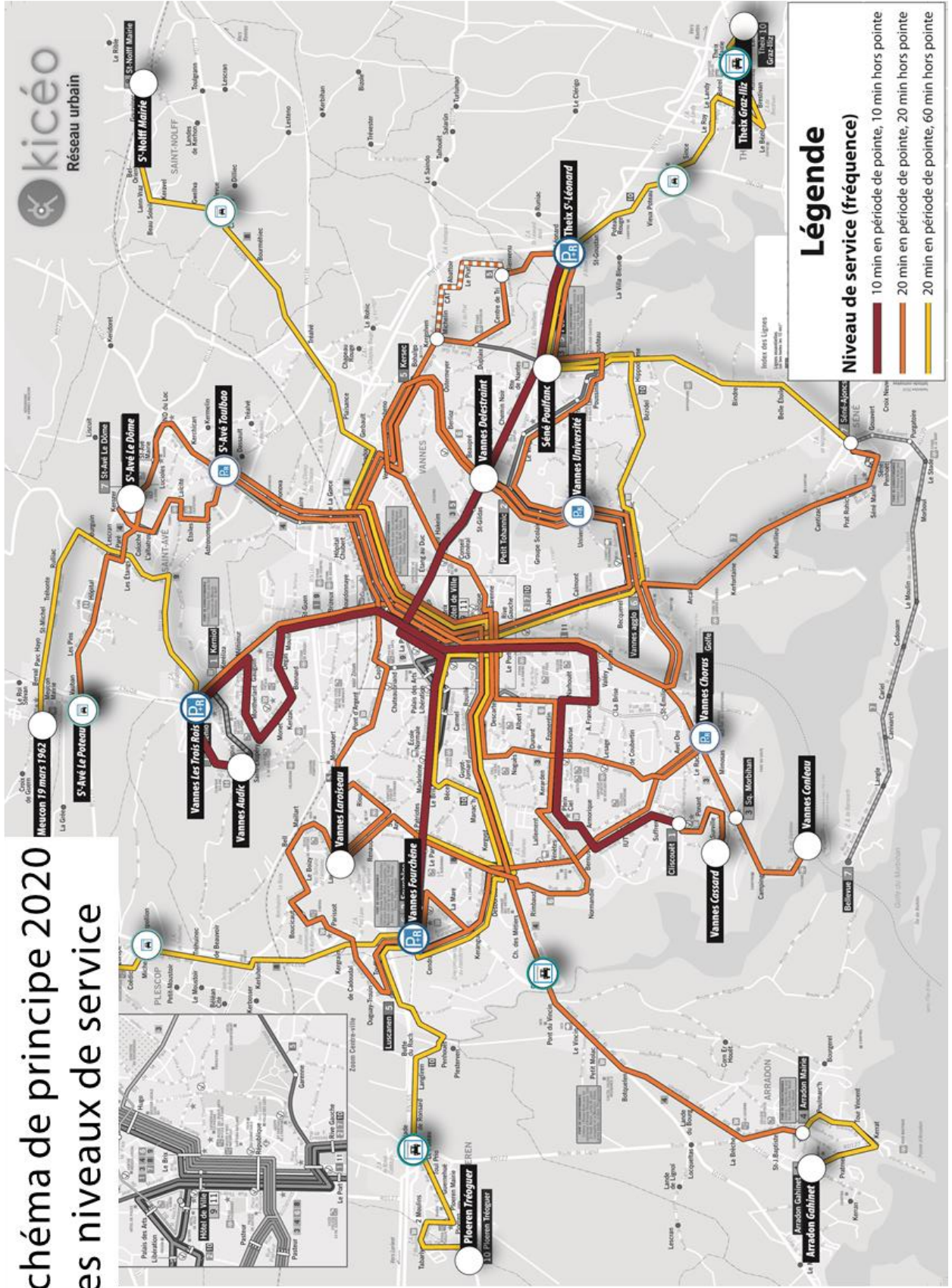
2.2.2 Les éléments optionnels

Un seul élément optionnel est envisagé pour le niveau de service, il s'agit de la réduction de la fréquence en heures creuses sur les deux lignes structurantes principales ramenant celle-ci de 10 minutes dans la version de base à 15 minutes dans la version optionnelle.

Réseau urbain et desserte du cœur d'agglomération : De nouveaux objectifs d'évolution du niveau de service

	Amplitude de base	Période de pointe	Période hors pointe
	Période de pointe = 6h Période hors Pointe = 8h	7h00 - 9h00, 12h00 - 13h30 et 16h30 - 18h30	Av. 7h00, 9h00 - 12h30, 13h30- 16h30 et Ap. 18h30
Lignes structurantes principales (niveau 1)	6h30 – 20h30	10 minutes	10 minutes (option 15')
Lignes structurantes complémentaires (niveau 2)	6h30 – 20h30	20 minutes	20 minutes
Lignes de maillage principales (niveau 1)	6h30 – 20h30	20 minutes	20 minutes
Lignes de maillage complémentaires (niveau 2)	6h30 – 20h30	20 minutes	60 minutes

Schéma de principe 2020 Les niveaux de service



2.3 Réseau périurbain et desserte des couronnes : une évolution raisonnée répondant aux enjeux essentiels

2.3.1 Un renforcement de l'offre régulière périurbaine existante ciblée pour les actifs

2.3.1.1 Les principes de base

- une solution de desserte pour les actifs résidant dans les communes périurbaines et travaillant à Vannes dans les entreprises ou commerces
- qui complète l'offre existante sur les créneaux d'heure de pointe avec des services arrivant à Vannes le matin sur deux horaires (8h30 et 9h30) et partant de Vannes en fin d'après-midi sur deux horaires (18h15, 19h15)
- qui a vocation à être coordonnée progressivement avec l'offre interurbaine desservant le bassin de vie au-delà de Vannes Agglo.
- qui prévoit la possibilité d'extension de certaines lignes régulières urbaines

2.3.1.2 Les éléments optionnels

Le prolongement de la ligne Vannes - Elven à Trédion aux heures de pointe pour les actifs.

Desserte périurbaine "actifs"

Services périurbains "actifs"	Base itinéraire	Option itinéraire
	Vannes - Elven	Prolongement Elven - Trédion
	Vannes - Baden - le Bono - Plougoumelen	Arrêt au Bono si desserte urbaine prolongée de Ploeren à Plougoumelen
	Vannes - Surzur	Non assurée si ligne urbaine prolongée de Theix à Surzur
	Vannes - Port Blanc - Larmor Baden	
	Vannes - Monterblanc	
	Vannes - Noyal - Le Hézo	
	Vannes - La Trinité Surzur	
	Vannes - Tréfléan - Sulniac	

2.3.2 Une extension du système de transport à la demande Créabus pour répondre aux besoins de déplacements de proximité entre communes

Le principe de rabattement existant à destination du cœur d'agglomération et des arrêts du réseau urbain pour les secteurs non desservis par des lignes régulières ou en complément des lignes périurbaines est maintenu.

Ce système est complété par l'instauration d'un système de desserte zonal sur 5 secteurs périurbains, permettant à partir des points d'arrêts Créabus existant d'accéder à un ou deux pôles de destination situés dans ces secteurs (centres bourgs, équipements).

Ce système, qui fonctionnera sur le même principe de réservation que le système Créabus existant, ne concerne pas les déplacements des scolaires.

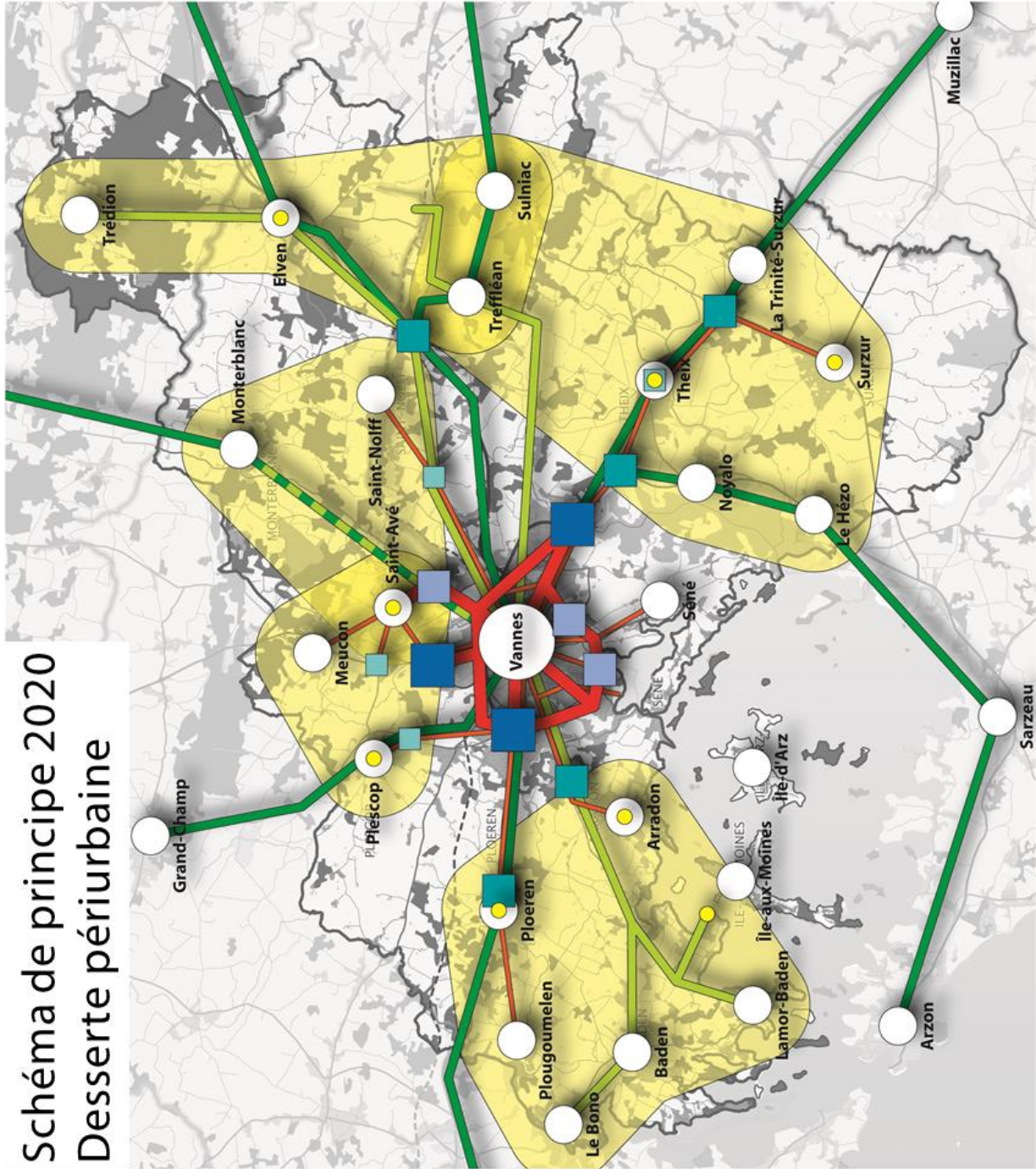
Secteurs "TAD de proximité"	Base	Pôle(s) de destination
	Plougoumelen - Le Bono – Arradon	Ploeren
	Larmor-Baden – Baden - Ploeren	Arradon
	Meucon - St Avé	Plescop
	Plescop - Meucon	St Avé
	Monterblanc - St Nolff	St Avé
	Tréffléan - Sulniac - Trédion - Monterblanc	Elven
	Tréffléan - Sulniac - La Trinité Surzur – Surzur - Noyal - Le Hézo - Theix	Theix et Aquagolfe (via Theix)

Données mobilités (motif travail)

Données RGP INSEE 2009 Migrations domicile-travail									
Communes	Nb personnes habitant la commune et travaillant	Nb personnes habitant la commune et travaillant à Vannes Agglo. mais hors commune de résidence	Nb personnes habitant la commune et travaillant hors de Vannes Agglo.	Part modale voiture, camion, fourgonnette	Part modale Transport collectif	Part modale autres modes (marche à pied et deux roues)	Part modale sans transport	Nb voiture par ménage (moyenne)	
Arradon	470	1 018	401	88,48%	4,12%	3,91%	3,50%	1,50	
Baden	483	873	398	85,72%	2,81%	4,20%	7,27%	1,55	
Elven	629	962	577	87,73%	0,78%	4,87%	6,62%	1,49	
Le Hézo	75	133	128	86,49%	2,45%	4,89%	6,18%	1,56	
Île-aux-Moines	104	35	34	46,64%	8,81%	40,09%	4,46%	0,83	
Île-d'Arz	70	12	12	30,48%	21,69%	30,37%	17,46%	0,65	
Larmor-Baden	96	88	92	72,47%	5,80%	11,61%	10,12%	1,36	
Meucon	101	673	212	90,93%	2,07%	3,30%	3,70%	1,66	
Monterblanc	207	810	296	89,35%	2,03%	5,45%	3,18%	1,54	
Noyal	60	176	100	83,33%	3,97%	3,97%	9,52%	1,48	
Plescop	288	1 512	488	88,81%	2,97%	5,07%	3,15%	1,45	
Ploeren	469	1 565	548	89,23%	2,00%	5,85%	2,92%	1,53	
Plougoumelen	143	540	412	92,74%	1,46%	2,54%	3,26%	1,68	
Saint-Avé	870	2 503	728	89,10%	3,13%	5,43%	2,33%	1,49	
Saint-Nolff	261	1 303	277	92,36%	2,25%	2,93%	2,45%	1,66	
Séné	720	2 136	516	86,76%	3,61%	5,76%	3,87%	1,41	
Sulniac	293	821	320	87,47%	2,45%	5,45%	4,63%	1,52	
Surzur	401	794	424	86,13%	2,18%	7,95%	4,34%	1,57	
Theix	720	1 593	518	88,36%	1,70%	5,68%	4,26%	1,54	
Trédion	72	220	160	92,04%	3,54%	3,54%	0,88%	1,44	
Treffléan	160	610	199	87,06%	1,34%	6,24%	5,36%	1,63	
La Trinité-Surzur	50	361	162	91,36%	1,57%	6,29%	0,79%	1,62	
Vannes	13 792	2 987	3 740	71,14%	8,36%	16,70%	3,81%	1,05	
Le Bono	147	360	352	88,57%	2,38%	3,81%	5,23%	1,41	
Vannes Agglo.	20 680	22 084	11 096	83,03%	3,88%	8,12%	4,97%	1,44	

VP	TC
> 5% au-dessus de la moyenne	> 1,5% au-dessus de la moyenne
entre -5et +5% autour de la moyenne	entre -1,5et +1,5% autour de la moyenne
< à 5% en dessous de la moyenne	< à 1,5% en dessous de la moyenne

Schéma de principe 2020 Desserte périurbaine



Légende

Desserte urbaine

- Ligne structurante
- Ligne de maillage

Desserte périurbaine

- Ligne interurbaine (TIM)
- Ligne périurbaine (Kicéo)

Intermodalité

- Parc de rabattement structurant (à créer)
- Parc de rabattement complémentaire (à créer)
- Aire de rabattement de maillage (existante)
- Aire de rabattement de maillage complémentaire (à créer)
- Point d'arrêt « clé » urbain structurant
- Point d'arrêt « clé » périurbain structurant



Réalisation : iter (mars 2015)



2.4 Intermodalité : Facteur clé de valorisation de l'attractivité du réseau et d'atteinte des objectifs du PDU

Il s'agit d'une approche complémentaire et indispensable à l'évolution de la structure du réseau pour en assurer l'efficacité et l'attractivité, avec :

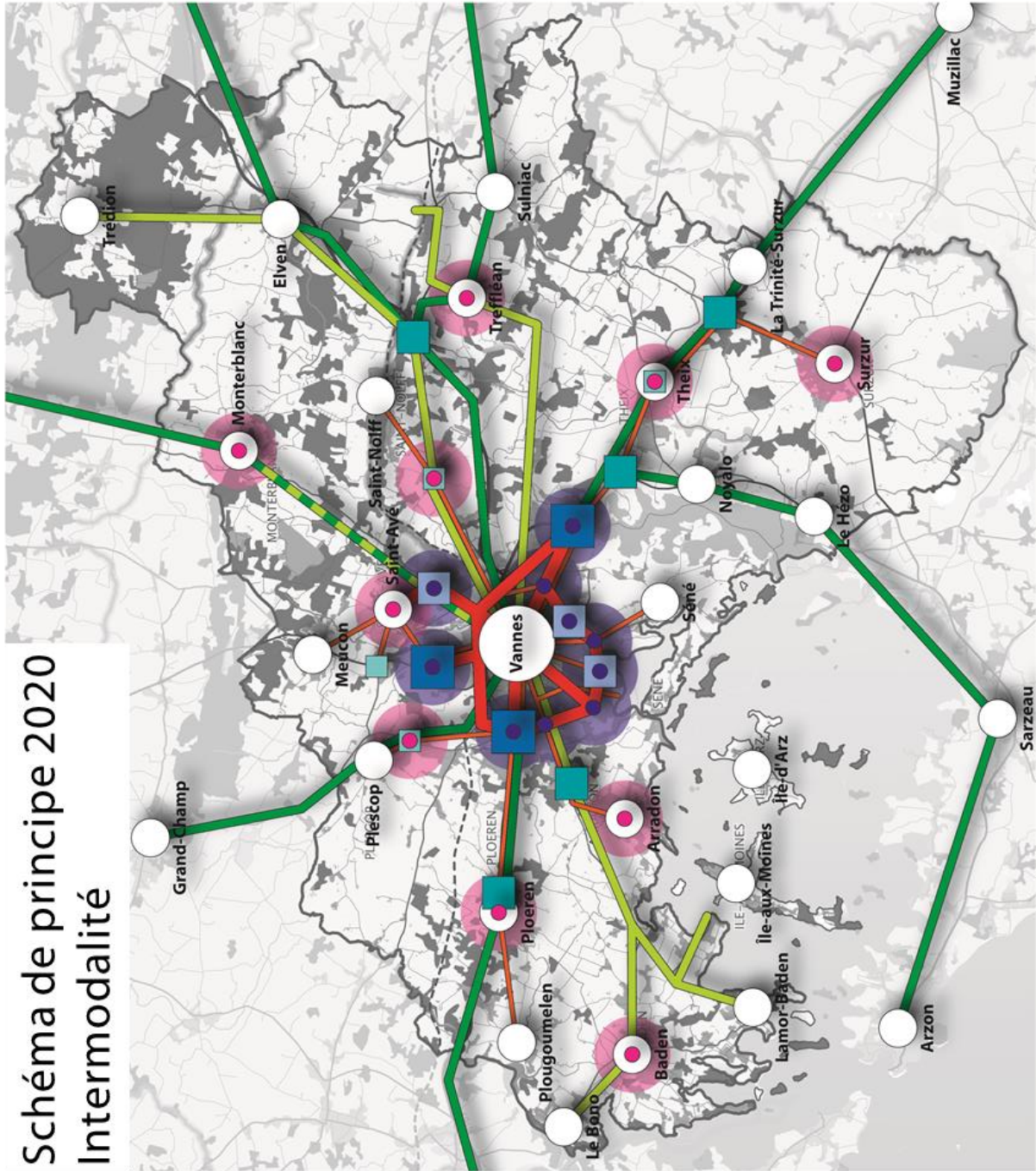
2.4.1 La création d'un « réseau » de parcs d'échanges VP-TC à trois niveaux :

- des parcs-relais aux portes du cœur d'agglomération afin d'inciter les automobilistes résidant en dehors de l'Agglo à emprunter les transports collectifs. Ceux-ci sont en lien avec les lignes structurantes du réseau urbain.
- des parcs de rabattement de maillage en première et deuxième couronnes, s'appuyant sur une proximité de localisation entre aires de covoiturage existantes ou à créer et arrêts de lignes du réseau urbain ou périurbain.
- des parcs « complémentaires » à Vannes, à vocation saisonnière, s'appuyant sur des parkings existants mais dont l'usage peut être mutualisé dans le temps.

2.4.2 L'identification et l'aménagement d'un réseau « d'arrêts clés » sur l'ensemble du territoire :

- qui se distinguent des autres arrêts par leur niveau d'équipement mais aussi leur localisation stratégique du point de vue urbain et de rôle dans le fonctionnement du réseau (correspondances entre lignes urbaines ou lignes urbaines et services périurbains)
- qui bénéficie d'aménagements connexes favorisant leur visibilité et accessibilité depuis le quartier ou bourg dans lequel ils se situent par la marche à pied et le vélo.

Schéma de principe 2020 Intermodalité



Réalisation : Iter (mars 2015)



3 LES ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du S.D.T.C se déroulera en plusieurs étapes.

3.1 Première étape, les évolutions prévues en 2016 qui sont compatibles avec le schéma cible :

- liaisons directes est-ouest par le nouveau passage de Kérino
- mise en place d'une liaison Gare SNCF – Laroiseau en heures de pointe pour les actifs de ce secteur (création spécifique)
- desserte du CHBA
- amélioration de la desserte du Parc du Golfe

3.2 La seconde étape du Schéma : Septembre 2017

1) Pour l'offre périurbaine :

- mise en œuvre du TAD de proximité
- création des services d'heures de pointe pour les actifs
- prolongement éventuel des lignes existantes jusqu'à Tredion, Surzur, Plougoumelen

2) Pour l'offre urbaine

- ajustement des niveaux de services en heures de pointe sur les lignes complémentaires actuelles et en heures creuses sur les lignes essentielles

3.3 La troisième étape du Schéma : Septembre 2020

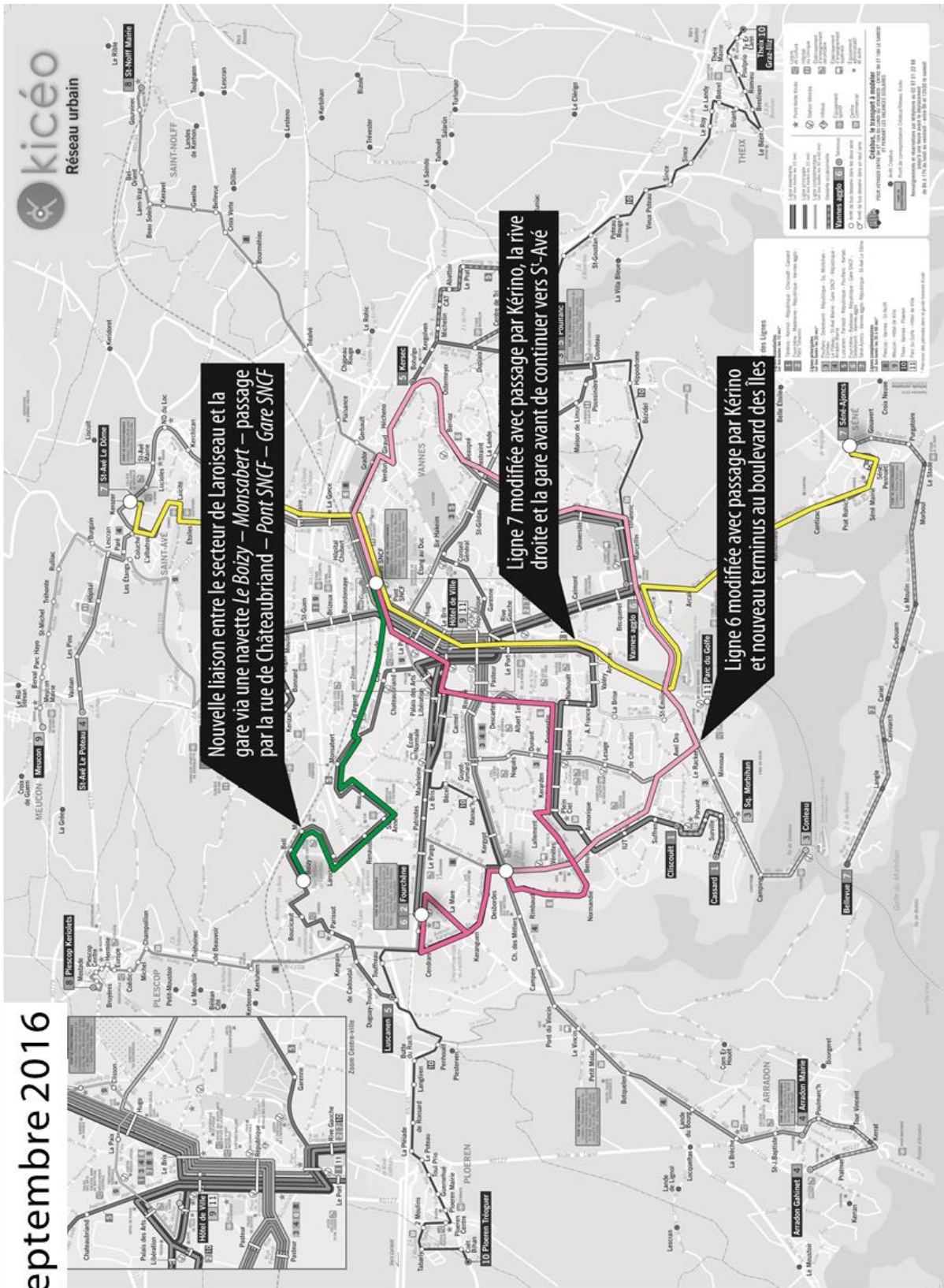
1) Pour l'offre périurbaine :

- coordination/intégration des lignes interurbaines

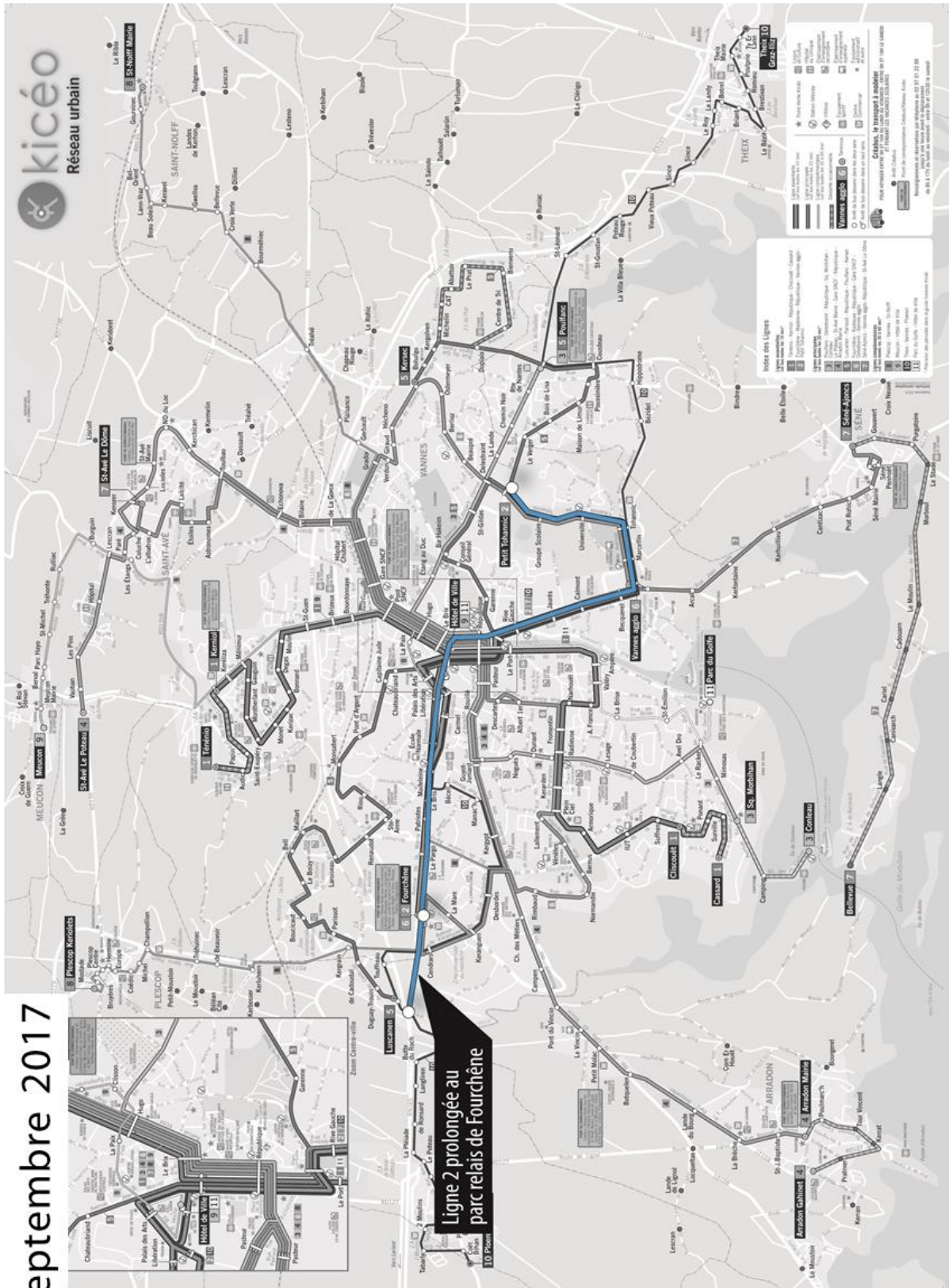
2) Pour l'offre urbaine

- mise en place du réseau restructuré conformément au Schéma Directeur

Septembre 2016



Septembre 2017



4 ESTIMATIONS DES INCIDENCES FINANCIERES

4.1 La présentation des éléments financiers

Les estimations des incidences financières ont été réalisées à partir des données et ratios de l'année 2013, dernière année complète connue à ce jour (Source : rapport d'activités KICEO 2013). Elles reprennent les données d'offre (kilométrage), usage (nombre de voyages), charges et recettes (en € 2013) par type de service (urbain, périurbain, transport à la demande. Les éléments présentés n'ont pas pris en compte les données spécifiques relatives au transport scolaire et au transport des personnes handicapées. On rappellera que l'année 2014 a déjà connu une évolution financière du fait notamment du prolongement de la ligne 7 et du renfort de moyens à service constant sur la ligne 5 (estimé à 640 K€ supplémentaire par rapport à 2013).

Les projections 2020 ont été construites en référence au périmètre de l'offre kilométrique 2013 (tableau 1) et du nouveau périmètre de l'offre kilométrique 2020 pour lequel la notion de Schéma de référence 2020 est présentée avec ou sans les options prévues (prolongements de lignes, itinéraires alternatifs) et avec ou sans l'option de modification du niveau de service sur les lignes structurantes (tableaux 2).

Le coût prévisionnel de mise en œuvre de chaque option est également présenté de manière individuelle dans un tableau spécifique (tableau 3). Pour les années 2015 et 2016, il s'agit d'éléments financiers fournis par KICEO et Vannes Agglo.

Enfin sont présentées les incidences financières en termes de bilan financier des évolutions à chaque étape intermédiaire entre 2015 et 2020 en fonction des modifications ou améliorations mises en œuvre (tableau 4).

4.2 Les éléments de calcul

Pour la valorisation des charges, les projections ont été réalisées en reprenant les ratios 2013 des charges kilométriques moyennes par type de service affectées au nouveau périmètre kilométrique des services 2020 (nouvelle configuration du réseau urbain, réseau périurbain avec services pour les actifs, transport à la demande de proximité)

Pour la valorisation des recettes, les projections ont été réalisées en reprenant les ratios 2013 d'élasticité de l'usage par rapport à l'offre (nombre de voyages/kilomètre produit) et la valeur de la recette moyenne enregistrée par voyage (tous services confondus, l'affectation par type de service n'étant pas connue).

Il s'agit donc d'un calcul de projection sur la base des données 2013, non actualisé (€ constants) qui permet d'établir des éléments de comparaison entre la situation actuelle et projetée ainsi qu'entre les différentes hypothèses de réalisation des options.

1) Calibrage des éléments financiers du réseau sur l'année 2013 (hors transports scolaires)

Vannes Agglo. 2013				
	Voyages	Kilomètres	Voy/km	
L. R Urbain	8 430 417	3 065 557	2,75	
L.R PériUrb.	87 601	381 474	0,23	
Tad (Créabus)	19 295	236 349	0,08	
	Recettes trafic	Charges d'exploit.	Diff.	
L. R Urbain	3 065 300 €	12 649 883 €	9 584 583 €	
L.R PériUrb.	31 852 €	820 169 €	788 317 €	
Tad (Créabus)	7 016 €	442 500 €	435 484 €	
Total	3 104 167 €	13 912 552 €	10 808 385 €	
	Ch/km	Rec/km	Ch/voy	Rec./voy
L. R Urbain	4,13 €	1,00 €	1,50 €	0,36 €
L.R PériUrb.	2,15 €	0,08 €	9,36 €	0,36 €
Tad	1,87 €	0,03 €	22,93 €	0,36 €

2) Estimations financières - projections Schéma de référence 2020 (hors transports scolaires)

Schéma de référence 2020			
(avec Fréquence Lignes structurantes 1 et 2 à 10 minutes toute la journée)			
(€ HT)	Recettes	Charges	Différentiel
Toutes options	3 789 688 €	17 609 810 €	13 820 121 €
Sans options	3 471 498 €	16 296 524 €	12 825 027 €
Différentiel	318 191 €	1 313 286 €	995 095 €

Schéma de référence 2020			
(avec Fréquence Lignes structurantes 1 et 2 à 10 minutes en HP et 15 mn en HC)			
(€ HT)	Recettes	Charges	Différentiel
Toutes options	3 554 072 €	16 570 275 €	13 016 203 €
Sans options	3 159 209 €	15 007 751 €	11 848 542 €
Différentiel	394 863 €	1 562 523 €	1 167 661 €

3) Estimation prévisionnelle du coût de chaque option

		Recettes	Charges	Différentiel
Liaison Kersec - St Léonard par ligne de rocade nord	Tout sans option 1	3 702 930 €	17 251 729 €	13 548 799 €
	Option1	86 758 €	358 081 €	271 323 €
Liaison Pouffanc - St Léonard par ligne de rocade sud	Tout sans option 2	3 756 621 €	17 473 333 €	13 716 711 €
	Option2	33 067 €	136 477 €	103 410 €
Liaison Tohannic - Pouffanc par Mitterrand au lieu de Limur par ligne de rocade sud	Tout sans option 3	3 770 793 €	17 531 822 €	13 761 029 €
	Option 3	18 895 €	77 987 €	59 092 €
Liaison Arradon Mairie - Arradon Moustoir	Tout sans option 4	3 742 450 €	17 414 840 €	13 672 390 €
	Option 4	47 238 €	194 970 €	147 732 €
Prolongement de liaisons de Ploeren à Plougoumelen et de Theix à Surzur	Tout sans option 5	3 657 455 €	17 064 039 €	13 406 584 €
	Option 5	132 233 €	545 771 €	413 538 €

4) Estimation de l'évolution prévisionnelle des coûts sur la période 2013-2020

2013		Km	Charges	Voy.	Rec.	Coût final
	Urbain	3 065 557	12 649 883	8 430 417	3 065 171 €	9 584 712 €
	Périurbain	381 474	820 169	87 601	31 850 €	788 319 €
	Créabus	236 349	442 500	19 295	7 015 €	435 485 €
	Total 2013	3 683 380	13 912 552	8 537 313	3 104 037 €	10 808 515 €
2014	Dépenses supp. 2014					640 000 €
	Total 2014					11 448 515 €
2016						
		Km supp.	Charges supp.	Voy. Supp.	Rec. Supp.	Coût final
	Modification Ligne 6 par Kérino	75 949	140 624 €	32 263	13 461 €	127 163 €
	Modification Ligne 7 par Kérino	22 379	42 145 €	0	0 €	42 145 €
	Navette Laroiseau (Boizy) - Gare SNCF en HP (Base 20' en 4h/jour)	61 088	252 077 €	61 088	25 657 €	226 420 €
	Sous Total 2016	159 416	434 846 €	93 351 €	39 118 €	395 728 €
	Nouveau total général	3 842 796	14 347 398 €	8 630 664 €	3 143 155 €	11 844 243 €
2017						
		Km supp.	Charges supp.	Voy. Supp.	Rec. Supp.	Coût final
	Prolongement L2 à Fourchêne P+R	35 349	126 111 €	111 349	46 767 €	79 344 €
	Lignes périurbaines actifs	362 954	780 350 €	83 350	30 307 €	750 043 €
	TAD proximité	118 175	221 250 €	5 522	2 008 €	219 242 €
	Sous total 2017	516 477	1 127 711 €	200 221	79 082 €	1 048 629 €
	Nouveau total général	4 359 273	15 475 109 €	8 830 885	3 222 237 €	12 892 872 €
2020						
			Charges		Recettes	Coût final
	Schéma de référence Variante 1 avec options		17 609 810 €		3 789 688 €	13 820 121 €
	Schéma de référence Variante 1 sans options		16 296 524 €		3 471 498 €	12 825 027 €